

● ● ● **Fortschreibung Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm**

Bericht

**Fortschreibung  
Nahverkehrsplan  
Landkreis  
Neu-Ulm  
  
Bericht**

Im Auftrag des Landkreises Neu-Ulm

Februar 2015

Bearbeiter: Julia Brummer, Dipl.-Geogr.  
Erik Meder, Dipl.-Geogr.

gevas humberg & partner  
Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrsplanung und  
Verkehrstechnik mbH  
München - Karlsruhe - Augsburg  
Grillparzerstraße 12a  
81675 München

Telefon 089 489085-0  
Telefax 089 489085-55  
E-Mail [muenchen@gevas-ingenieure.de](mailto:muenchen@gevas-ingenieure.de)  
[www.gevas-ingenieure.de](http://www.gevas-ingenieure.de)

© gevas humberg & partner 2015

## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	9
2	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	12
2.1	Finanzielle Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	12
2.2	Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen	14
3	Bestandsaufnahme	15
3.1	Raumstrukturen und soziodemographische Daten	15
3.1.1	Zentralörtliche Gliederung	15
3.1.2	Siedlungsstruktur	17
3.2	Gesamtverkehrsnachfrage	26
3.2.1	Vorhandene Nachfrage im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)	26
3.2.2	Potenzielle Verkehrsnachfrage	28
3.3	Analyse des ÖPNV-Angebots	41
3.3.1	Räumliche Erschließung	50
3.3.2	Fahrtenhäufigkeit	54
3.3.3	Besonderheiten des ÖPNV-Angebotes	63
3.3.4	Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	63
3.3.5	Haltestellen im Busverkehr und Bahnhöfe / Haltepunkte im SPNV	66
3.3.6	Organisation	72
3.3.7	Information und Tarifsystem	73
4	Schwachstellenanalyse und Bewertung	79
4.1	Räumliche Erschließung	82
4.2	Erreichbarkeit zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums	84
4.3	Bedienungshäufigkeit	87
4.4	Zusammenfassung Bedienungsqualität	92
4.5	Infrastruktur und Organisation	93

4.6	Information	93
4.7	Tarif	94
4.8	Zusammenfassung und Bewertung	95
4.9	Verbesserungsvorschläge der Kommunen	96
5	Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen	98
5.1	Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklungsplanungen der Kommunen	98
5.2	Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen	103
5.3	Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV	105
5.4	Einwohnerprognose und demographische Entwicklung	106
6	Rahmenkonzeption	112
6.1	Sicherung der ausreichenden Bedienung	115
6.2	Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV	115
6.3	Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen	118
7	Maßnahmenkonzept	119
7.1	Sicherung der ausreichenden Bedienung	119
7.1.1	Beseitigung von Schwachstellen im Hinblick auf die räumliche Erschließung	119
7.1.2	Beseitigung von Schwachstellen im Hinblick auf die ausreichende Bedienung	122
7.2	Weiterentwicklung des Angebots im allgemeinen ÖPNV	127
7.2.1	Generelle Weiterentwicklung des Angebots	127
7.2.2	Weitere Optimierungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Angebots	138
7.2.3	Ergänzung des Angebots durch flexible Bedienungsformen	156
7.3	Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen	158
7.3.1	Barrierefreiheit	158
7.3.2	Allgemeine Haltestellenausstattung	163
7.3.3	Schnittstellen	163

7.3.4	Fahrzeuge	166
7.3.5	Busbeschleunigung	166
7.3.6	Tarif	167
7.3.7	Information	167
7.3.8	Fahrpersonal	169
7.4	Regio-S-Bahn Donau-Iller	170
7.5	Bewertung der Maßnahmen und Prioritätenreihung	173
8	Zusammenfassung	178
9	Quellenverzeichnis	181

## Abbildungen

Abbildung 1	Entwicklung der ÖPNV-Zuweisungen im Landkreis Neu-Ulm seit 2002	12
Abbildung 2	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Neu-Ulm (2007 bis 2012)	18
Abbildung 3	Busliniennetz Landkreis Neu-Ulm (schematisch)	47
Abbildung 4	Haltestellenausstattung	68
Abbildung 5	Haltestellenform und Barrierefreiheit	69
Abbildung 6	Bereichsfahrpläne	74
Abbildung 7	Tarifwabenplan	75
Abbildung 8	Darstellung von Fahrplaninformationen im Internetauftritt von DING (Auswahl)	76
Abbildung 9	Darstellung von Fahrplaninformationen im Internet bei der DB sowie der BEG	77
Abbildung 10	aktueller Stand der Echtzeitinformation	78
Abbildung 11	Einwohnerdichte bayerischer Landkreise	80
Abbildung 12	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Neu-Ulm 2011 bis 2031	107

Abbildung 13	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Neu-Ulm 2011 – 2031 im Vergleich zu Regierungsbezirk und Bundesland	107
Abbildung 14	Bevölkerungsentwicklung im Regierungsbezirk Schwaben 2011 bis 2031 (Ausschnitt)	108
Abbildung 15	Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2031 nach Altersgruppen (in %)	109
Abbildung 16	Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2031 der Kinder und Jugendlichen	109
Abbildung 17	Maßnahmenbereiche	114
Abbildung 18	Omnibusbahnhof am Bahnhof in Senden	165
Abbildung 19	ZUP in Neu-Ulm	166
Abbildung 20	geplantes Streckennetz Regio-S-Bahn Donau-Iller	170

## **Tabellen**

Tabelle 1	Mittelschulverbände im Landkreis Neu-Ulm	20
Tabelle 2	Krankenhäuser im Landkreis Neu-Ulm	28
Tabelle 3	Anschlussqualität Bus - Bahn	63
Tabelle 4	Kriterienkatalog Haltestellenausstattung	67
Tabelle 5	Lage und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Neu-Ulm	71
Tabelle 6	Übersicht Genehmigungen nach Verkehrsunternehmen	73
Tabelle 7	Mängel in der räumlichen Erschließung	82
Tabelle 8	Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums	84
Tabelle 9	Bedienungshäufigkeit und -zeiträume	87
Tabelle 10	Mängel Bedienungshäufigkeit	89
Tabelle 11	Verbesserungsvorschläge der Kommunen	97
Tabelle 12	Grenzwerte der Bedienungshäufigkeit	123
Tabelle 13	Maßnahmen auf Basis bewerteter Gemeindewünsche	128
Tabelle 14	bewertete Stellungnahmen der Gemeinden	131
Tabelle 15	bewertete Stellungnahmen weiterer Beteiligter	133
Tabelle 16	Richtwerte der Bedienungshäufigkeit	134

Tabelle 17	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Altenstadt	143
Tabelle 18	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Bellenberg	143
Tabelle 19	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Illertissen (Teil 1)	144
Tabelle 20	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Illertissen (Teil 2)	145
Tabelle 21	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Oberelchingen	146
Tabelle 22	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Unterelchingen	147
Tabelle 23	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Vöhringen (Teil 1)	148
Tabelle 24	Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Vöhringen (Teil 2)	149
Tabelle 25	Maßnahmen in 1. Priorität	174
Tabelle 26	Maßnahmen in 2. Priorität (Teil 1)	175
Tabelle 27	Maßnahmen in 2. Priorität (Teil 2)	176

## **Karten**

Karte 1	Zentrale Orte und Entwicklungsachsen	19
Karte 2	Gemeindestrukturdaten	21
Karte 3	Einwohnerverteilung	22
Karte 4	Bevölkerungsentwicklung 2007 - 2012	23
Karte 5	Einwohnerdichte der Gemeinden	24
Karte 6	Schulen	25
Karte 7	Einsteiger je Ort	32
Karte 8	Quell-Ziel-Beziehungen (innerhalb des Landkreises Neu-Ulm)	33
Karte 9	Quell-Ziel-Beziehungen (zu den Nachbarlandkreisen)	34
Karte 10	Fahrgäste SPNV	35
Karte 11	Straßenbelastung MIV	36
Karte 12	Pendlereinzugsbereiche Berufspendler	37
Karte 13	Pendlerverflechtungen Berufspendler	38
Karte 14	Pendlereinzugsbereiche Ausbildungspendler	39
Karte 15	Pendlerverflechtungen Ausbildungspendler	40

Karte 16	Nachtlinien	48
Karte 17	Schiennetzplan	52
Karte 18	Haltestellenerschließung	53
Karte 19	ÖPNV-Angebot (Montag - Freitag an Schultagen)	58
Karte 20	Angebot im SPNV	59
Karte 21	ÖPNV-Angebot (Montag - Freitag an Ferientagen)	60
Karte 22	ÖPNV-Angebot (Samstag)	61
Karte 23	ÖPNV-Angebot (Sonntag)	62
Karte 24	Abstimmung Bus - Bahn	65
Karte 25	Bewertung der räumlichen Erschließung	83
Karte 26	Bewertung des ÖPNV-Angebotes: Reisezeiten zu den übergeordneten Zentren	86
Karte 27	Bewertung des ÖPNV-Angebotes: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Mo-Fr an Schultagen)	90
Karte 28	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Mo-Fr an Schultagen)	91
Karte 29	Einwohnerprognose 2010 bis 2030 je Gemeinde	111
Karte 30	Mängelbeseitigung räumliche Erschließung	121
Karte 31	Mindestanforderung bei der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert)	124
Karte 32	Maßnahmen zur Mängelbeseitigung bei Grenzwertunterschreitung	126
Karte 33	Maßnahmen auf Basis bewerteter Gemeindewünsche	129
Karte 34	Maßnahmen zur Mängelbeseitigung bei Richtwertunterschreitung	137
Karte 35	Maßnahmen zur Verbesserung der Abstimmung zwischen Bus und Bahn	150
Karte 36	Achsenverstärkung	154
Karte 37	Verbesserung der landkreisübergreifenden Verbindungen	155
Karte 38	Angebot mit flexiblen Bedienungsformen	157
Karte 39	Barrierefreiheit an Bahnhöfen	162

## 1 Aufgabenstellung

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

Für den Landkreis Neu-Ulm wurde im Jahr 2000 ein Nahverkehrsplan gemäß Art. 13 BayÖPNVG erstellt und dieser soll nun durch den Nahverkehrsplan 2015 fortgeschrieben werden.

Seit der letzten Erstellung des Nahverkehrsplans (NVP) wurde eine Vielzahl von Maßnahmen durchgeführt, insbesondere sind zu nennen:

- Reaktivierung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn im Dezember 2013
- Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes im Dezember 2013 mit Verbesserungen im Liniennetz (Anbindung an die reaktivierte Bahnstrecke)
- Neubau von Busbahnhöfen in Senden und Weißenhorn sowie Einrichtung einer P+R-Anlage am Bahnhof in Weißenhorn
- Neubau des Verknüpfungspunktes Neu-Ulm (ZUP)
- Erweiterung des ÖPNV-Angebots im Landkreis durch Einführung des so genannten „Pfiffibusses“
- Verbesserungen in der Erschließung, im Liniennetz sowie im Fahrplan (z.B. neue/geänderte Linien, zusätzliche Fahrten in Buch, Neu-Ulm und Pfaffenhofen a.d. Roth)
- Verbesserung der Fahrgastinformation (Dynamische Fahrgastinformation (DFI) im Stadtgebiet Neu-Ulm, Echtzeitinformation (SWU, RAB) im Internet & Handy (DING-App), Einführung der Bereichsfahrpläne)
- Busbeschleunigung in Neu-Ulm und Nersingen

- Einrichtung neuer Haltestellen sowie Erweiterung und Modernisierung der Haltestellenausstattung
- Neunummerierung der Buslinien
- Schaffung einer P+R-Anlage in Kellmünz a.d. Iller
- Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV (Altenstadt, Elchingen (Ortsverkehr), Holzheim, Neu-Ulm und Pfaffenhofen a.d. Roth)
- Rufbus- bzw. Ruftaxiverbindungen in Neu-Ulm (Briefzentrum)
- Nachtbuslinien nach Elchingen, Nersingen, Roggenburg, Altenstadt und Illertissen

Seit der Gründung der Donau-Iller-Nahverkehrsverbundgesellschaft (DING) im Jahr 1998 wurde für alle Regionalbuslinien ein einheitlicher Tarif geschaffen.

Da sich seit 2000 viele für den ÖPNV relevante Rahmenbedingungen sowie das ÖPNV-Angebot (s. oben) und die damit verbundene Nachfrage z.T. erheblich verändert haben, ist für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine komplette Neubearbeitung erforderlich.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner aus München beauftragt.

Der Nahverkehrsplan orientiert sich in seinen Inhalten an der 1998 herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zunächst werden in der Bestandsaufnahme die allgemeinen Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die zentralörtliche Gliederung, die Siedlungsstruktur inklusive der Bevölkerungsverteilung und die Gemeindestrukturen (auch mit Lage und Größe der Schulen) untersucht. Wesentlicher Inhalt der Bestandsaufnahme ist zudem eine Untersuchung der Gesamtverkehrsnachfrage (motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV) und eine umfassende Analyse des ÖPNV-Angebotes.

Auf Grundlage der durchgeführten Bestandsaufnahme wird eine detaillierte Schwachstellenanalyse erstellt.

Die Schwachstellenanalyse, die siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung, die Planungen im SPNV sowie Planungen benachbarter Aufgabenträger bilden letztendlich die Grundlage für die Rahmenkonzeption, die die Zielvorstellungen des Landkreises Neu-Ulm zum ÖPNV für die nächsten Jahre enthält.

Auf dieser Basis wird abschließend ein konkretes Maßnahmenpaket erstellt. Die Wirkungen der Maßnahmen werden beschrieben und nach einer Bewertung eine Prioritätenreihung vorgenommen.

Die genannten Arbeitsschritte werden im vorliegenden Bericht dokumentiert.

## 2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans erstreckt sich auf das Gebiet des Landkreises Neu-Ulm.

### 2.1 Finanzielle Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Nach Art. 8 Abs. 1 des BayÖPNVG stellt der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und der kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis dar, die der Aufgabenträger im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit durchführt. Diese Leistung ist im Zuge der Daseinsvorsorge zur erbringen. Im Haushaltsjahr 2013 erbrachte der Landkreis Neu-Ulm ÖPNV-Aufwendungen in Höhe von 1.354.000 € für ÖPNV-Maßnahmen. Abzüglich der ÖPNV-Zuweisung in Höhe von ca. 463.000 € verbleibt für den Landkreis ein Eigenanteil von 891.000 € im ÖPNV. Gegenwärtig setzt der Landkreis eigene finanzielle Mittel je nach Haushaltlage und ÖPNV-Zuweisungen für den ÖPNV im Landkreis ein. Abbildung 1 zeigt die ÖPNV-Zuweisungen für den Landkreis Neu-Ulm im Zeitraum zwischen 2002 und 2013.

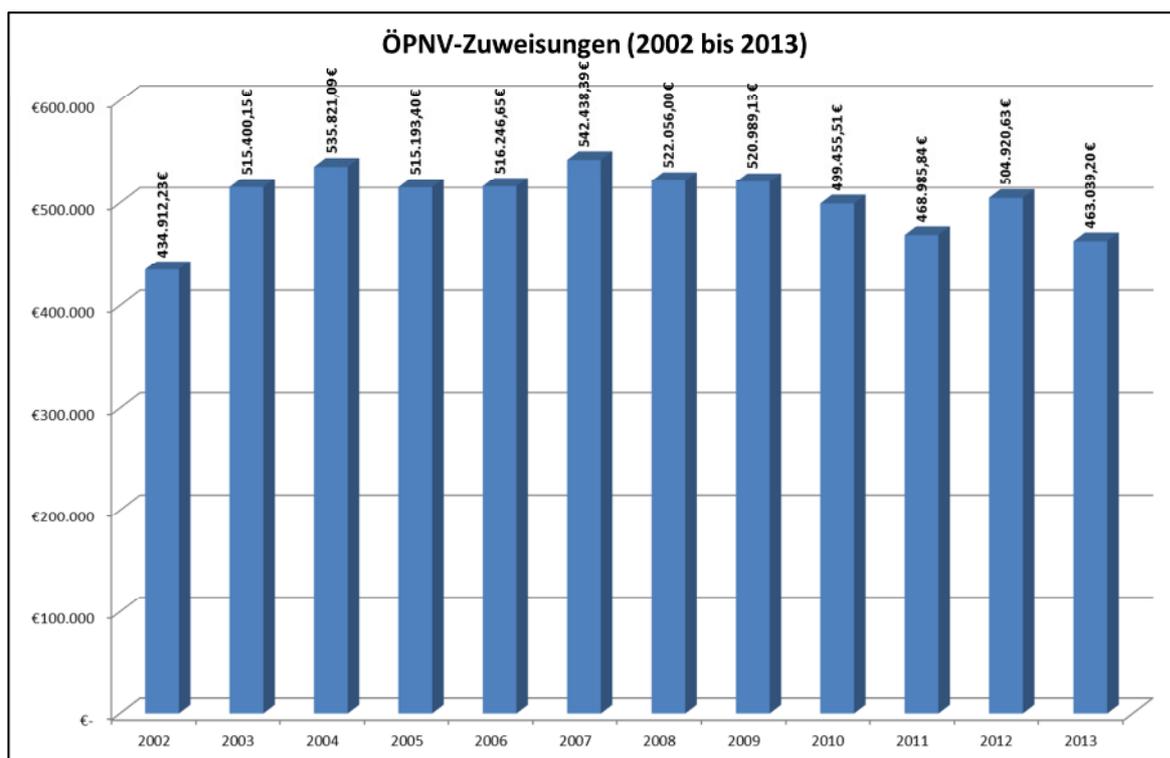


Abbildung 1 Entwicklung der ÖPNV-Zuweisungen im Landkreis Neu-Ulm seit 2002

Durch die Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes ist seit 2014 eine deutliche Erhöhung des finanziellen Eigenanteils des Landkreises Neu-Ulm erfolgt. Die eingesetzten finanziellen Mittel werden insbesondere für die folgenden Punkte verwendet:

- Verbesserung der Zug-Bus-Verknüpfung und Erweiterung der flexiblen Bedienungsformen
- Ausgleich von kooperationsbedingten Verlusten aufgrund der Anwendung des Tarifs von DING
- Erhöhung des Fahrtenangebotes auf verschiedenen Linien
- Nachtbuslinien
- Tarifliche Maßnahmen

Neben allgemeinen Kostensteigerungen haben sich ab dem Jahr 2004 auch die finanziellen Rahmenbedingungen für den allgemeinen ÖPNV drastisch geändert. In diesem Zusammenhang haben sich u.a. in den letzten Jahren einige Veränderungen, wie beispielsweise die Reduzierung der ÖPNV-Zuweisungen, die Verringerung der Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG, die Aussetzung der Busförderung bzw. Busförderung nur noch mit halbem Fördervolumen, die Kürzung der Mittel für den Schwerbehindertenausgleich sowie die Berücksichtigung von finanziellen Kooperationsförderungen bei der ÖPNV-Zuweisung, ergeben.

Der Nahverkehrsplan definiert die Zielvorstellungen des Landkreises Neu-Ulm im ÖPNV für die nächsten Jahre.

Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan ist eine bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen eigenwirtschaftlichen Verkehrs sowie die Sicherung einer ausreichenden Bedienung zur Gewährleistung einer Grundversorgung in der Fläche.

## 2.2 Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen

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

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde auf dieser Grundlage bislang eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zum Ziel erhoben. Zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in nationales Recht wurden im Zuge der PBefG-Novellierung die diesbezüglichen Ausführungen konkreter und weitreichender gefasst. In der Novelle des PBefG, die am 01.01.2013 in Kraft getreten ist, heißt es: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ [5].

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

### **3 Bestandsaufnahme**

Um die Verkehrsbeziehungen differenziert darstellen zu können, erfolgt eine Untergliederung des Planungsraumes in Verkehrszellen. Als Verkehrszellen wurden die 17 Kommunen des Landkreises gewählt. Gemeindefein liegen die meisten Daten vor, so etwa für die sozialversicherungspflichtigen Pendler. Räumlich detailliertere Aussagen (z.B. zu Einwohnerzahlen) werden auf der Ebene von Ortsteilen mit mindestens 200 Einwohnern getroffen, auf die die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] anzuwenden ist. Hierauf zielen dann auch die Einzelmaßnahmen ab.

Die Bestandsaufnahme gibt in den jeweiligen Kapiteln die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Bearbeitung wieder.

#### **3.1 Raumstrukturen und soziodemographische Daten**

##### **3.1.1 Zentralörtliche Gliederung**

Nach dem aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm Bayern [7] von 2013 zählt der Landkreis Neu-Ulm zur Region Donau-Iller.

Der Landkreis kann in die Gebietskategorien „Stadt- und Umlandbereich in Verdichtungsräumen“ (6 Kommunen (inkl. Stadt Neu-Ulm)), „Äußere Verdichtungszone“ (2 Kommunen) sowie „Allgemeiner ländlicher Raum“ (9 Kommunen) untergliedert werden.

Durch den Landkreis verlaufen mehrere Entwicklungsachsen mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Die Entwicklungsachsen überregionaler Bedeutung verlaufen entlang der Staatsstraße (St) 2023 bzw. der Bundesstraße B10 von der Kreisstadt Neu-Ulm über die Ortsteile Pfuhl und Burlafingen nach Nersingen, entlang der Kreisstraße NU8 von Neu-Ulm nach Elchingen sowie entlang der Bundesstraße B28 bzw. der Bundesautobahn A7 und der Staatsstraße St 2031 von Neu-Ulm über Senden, Vöhringen, Bellenberg, Illertissen, Altenstadt und Kellmünz a.d. Iller. Die Achsen regionaler Bedeutung verlaufen von Neu-Ulm über die St 2021 bzw. die St 2020 über Pfaffenhofen a.d. Roth, Weißenhorn, den Markt Buch, Unter- und Oberroth in Richtung Babenhausen im Landkreis Unterallgäu sowie über die St 2018 von Dietenheim im Alb-Donau-Kreis in Baden-Württemberg über Illertissen und Buch in Richtung Krumbach im Landkreis Günzburg (vgl. Karte 1, Seite 19).

Der Landkreis verfügt nach dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) 2013 [7] über das Oberzentrum (Ulm/) Neu-Ulm und die Mittelzentren Illertissen und Weißenhorn sowie Senden und Vöhringen als

gemeinsames Mittelzentrum. Die Stadt Neu-Ulm bildet mit der baden-württembergischen Stadt Ulm ein bundesländerübergreifendes Doppelzentrum.

Im fortgeschriebenen LEP in Bayern aus dem Jahr 2013 wurde eine Veränderung in den Zentralitäten im Landkreis Neu-Ulm vorgenommen: als Mittelzentren werden Weißenhorn sowie die beiden Orte Senden und Vöhringen – letzte als zentrale Doppelorte – eingestuft. Eine weitere Neuerung des LEP von 2013 bildet die Erweiterung des Verdichtungsraums Neu-Ulm um die Orte Weißenhorn und Illertissen.

Gemäß des Regionalplans für die Region Donau-Iller [8], der innerhalb der nächsten drei Jahre gemäß LEP anzupassen ist, ist der Landkreis Neu-Ulm in zwei Mittelbereiche untergliedert: zum Mittelbereich Neu-Ulm gehören Neu-Ulm, Elchingen, Nersingen, Holzheim, Pfaffenhofen a.d. Roth, Weißenhorn, Roggenburg, Senden, Vöhringen und Bellenberg. Zum Mittelbereich Illertissen gehören Illertissen, Buch, Unterroth, Oberroth, Osterberg, Altstadt und Kellmünz a.d. Iller.

Darüber hinaus sind im Landkreis Neu-Ulm mit Nersingen ein Unterzentrum und den Orten Elchingen, Pfaffenhofen a.d. Roth, Bellenberg, Buch und Altstadt fünf Kleinzentren vorhanden.

Von den insgesamt 17 Städten, Märkten und Gemeinden haben sich folgende zu Verwaltungsgemeinschaften (VG) zusammengeschlossen: der Markt Buch und die Gemeinden Oberroth und Unterroth zur VG Buch, die Märkte Altstadt und Kellmünz a.d. Iller sowie die Gemeinde Osterberg zur VG Altstadt, der Markt Pfaffenhofen a.d. Roth und die Gemeinde Holzheim zur VG Pfaffenhofen.

### 3.1.2 Siedlungsstruktur

Der Landkreis Neu-Ulm liegt im Regierungsbezirk Schwaben und besitzt innerhalb dieses Regierungsbezirkes eine gemeinsame Landkreisgrenze mit den Landkreisen Günzburg und Unterallgäu. Im Westen und Norden grenzt der Landkreis an Baden-Württemberg an und hat dort gemeinsame Grenzen mit den Landkreisen Biberach und Alb-Donau-Kreis sowie mit der kreisfreien Stadt Ulm.

Der Landkreis Neu-Ulm besteht aus 17 Städten, Märkten und Gemeinden und gemeindefreien Gebieten mit einer Gesamtfläche von 516 km<sup>2</sup>. Damit liegt er im Regierungsbezirk Schwaben eher im unteren Bereich.

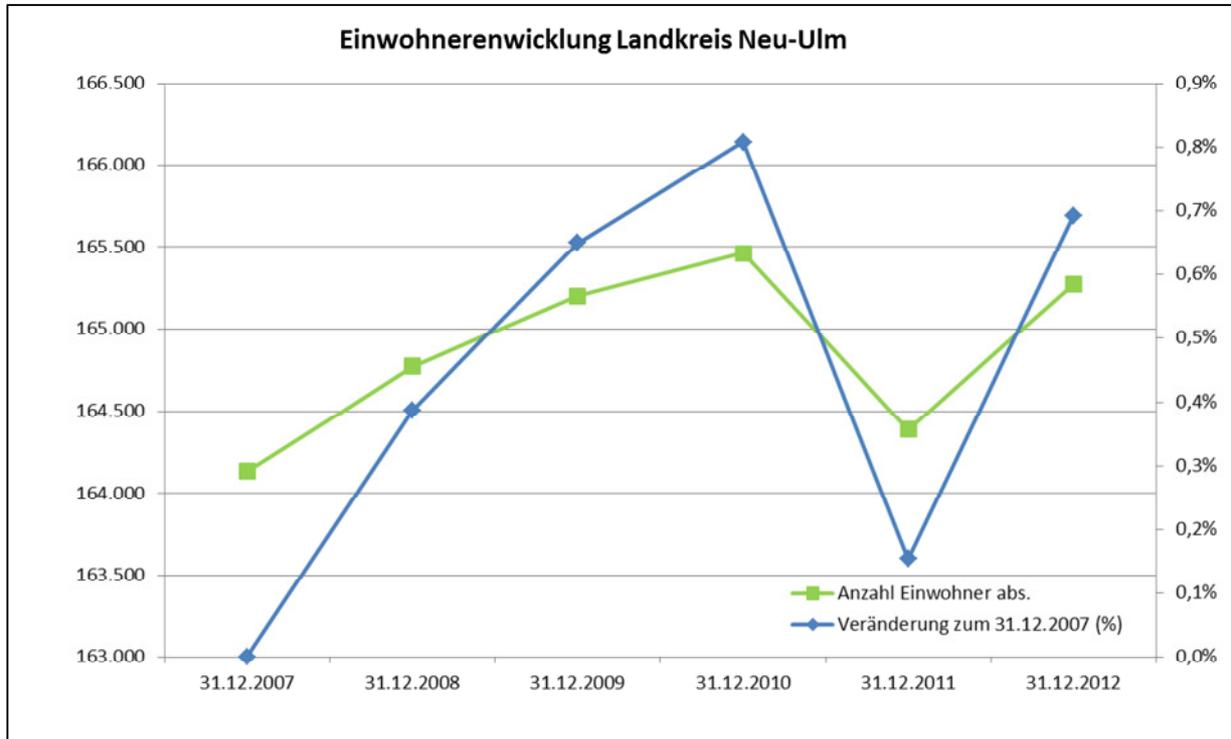
Im Landkreis Neu-Ulm leben derzeit ca. 165.270 Einwohner (Stand 31.12.2012). Die Bevölkerungsdichte liegt bei 320 Einwohner/km<sup>2</sup>. Damit liegt der Landkreis Neu-Ulm deutlich über der durchschnittlichen Einwohnerdichte von 130 Einwohner/ km<sup>2</sup> in Bayern. Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Orten weisen eine große Spannweite auf. Diese reicht von 843 Einwohnern in Osterberg bis zu 53.880 Einwohnern in der Stadt Neu-Ulm.

In Karte 2 (Seite 21) ist die Anzahl der Einwohner für jeden Ort im Landkreis dargestellt (Stand: 30.06.2012). Außerdem zeigt der Plan die Anzahl an (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigten (Personen, die im jeweiligen Ort arbeiten) sowie die Anzahl an Ein- und Auspendlern. Die Daten wurden der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit entnommen (Stand: 30.06.2012) [9].

Die Stadt Neu-Ulm weist mit 24.322 Beschäftigten die meisten Arbeitsplätze auf. Insgesamt 18.250 Personen pendeln in dieses Oberzentrum ein. Danach folgt die Stadt Weißenhorn mit über 6.100 Beschäftigten und knapp 4.200 Einpendlern. Darauf folgen die Stadt Senden (gut 5.150 Beschäftigte), die Gemeinde Elchingen (knapp 4.500 Beschäftigte) und die Stadt Vöhringen (knapp 4.400 Beschäftigte). Von den aufgeführten Kommunen weisen Neu-Ulm, Weißenhorn und Elchingen ein positives Pendlersaldo auf.

Die Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern werden entsprechend ihrer Einwohnerzahl in Karte 3 (Seite 22) dargestellt.

Karte 4 (Seite 23) gibt einen Überblick über die Einwohnerentwicklung in den Kommunen zwischen 2007 und 2012. Auf Kreisebene hat sich die Anzahl der Einwohner von 164.135 (31.12.2007) auf 165.270 (31.12.2012) erhöht (vgl. Abbildung 2). Dies entspricht einer Zunahme von rund 0,7%.



**Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Neu-Ulm (2007 bis 2012)**

Neben der Einwohnerentwicklung und der Einwohnerdichte für den gesamten Landkreis Neu-Ulm ist die Einwohnerdichte der einzelnen Kommunen mit ihren unterschiedlichen Ausprägungen für die Erstellung des Nahverkehrsplanes von Bedeutung. Karte 5 (Seite 24) zeigt die Einwohnerdichte der einzelnen Orte im Landkreis Neu-Ulm. Die Orte mit der höchsten Einwohnerdichte im Landkreis sind im räumlich näheren Umfeld zur Stadt Neu-Ulm zu finden. Auch entlang der Hauptverkehrsachsen in Richtung Süden weisen die Kommunen durchschnittlich höhere Einwohnerdichten auf. Orte mit niedriger Einwohnerdichte sind dagegen vor allem in den südöstlichen Randbereichen des Landkreises gelegen.

## Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

- Zentrale Orte**
- Gemeindehauptort
  - Kleinzentrum
  - Unterzentrum
  - Mittelzentrum
  - Mittelzentrum (zentrale Doppelorte)
  - Oberzentrum

Verdichtungsraum Neu-Ulm/Ulm

**Entwicklungsachsen**

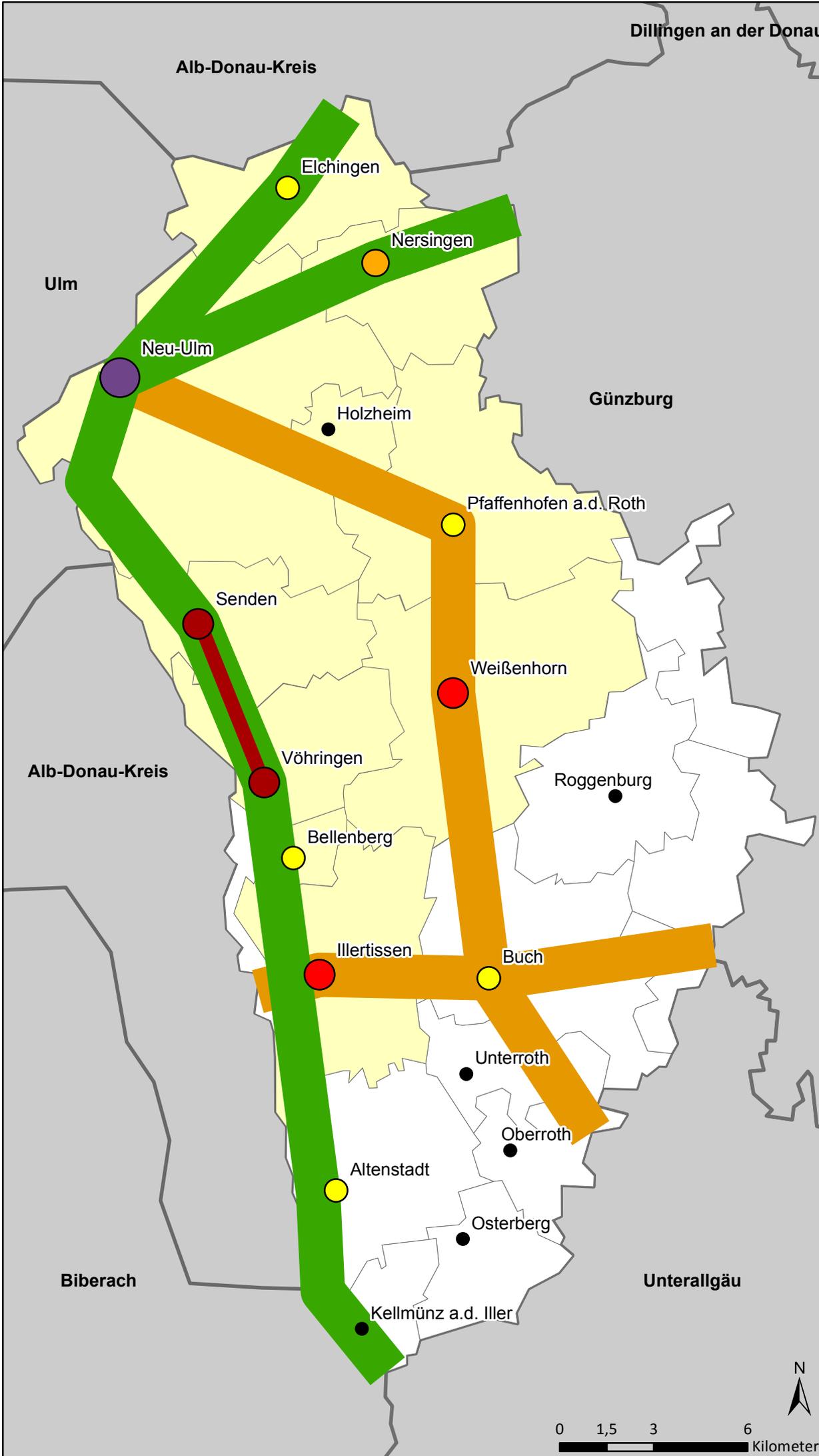
- regionale Bedeutung
- überregionale Bedeutung

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 1

Quelle: Regionalplan Donau-Iller/LEP 2013

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



Neben der Bevölkerung spielt auch die Anzahl der Schüler und die räumliche Verteilung der Schulen eine wesentliche Rolle für den ÖPNV.

Im Schuljahr 2012/2013 gibt es im Landkreis Neu-Ulm 13.933 Schüler (ohne Berufsschulen), die die Schulen im Landkreis besuchen.

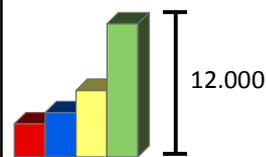
In Karte 6 (Seite 25) werden die Schulstandorte und die Anzahl der Schüler auf Gemeindeebene (ohne Berufsschulen) im Landkreis dargestellt. Die bedeutendsten Schulstandorte sind Neu-Ulm mit 3.743 Schülern, Weißenhorn mit 2.612 Schülern und Illertissen mit 2.580 Schülern.

Besondere aktuelle Veränderungen haben sich in der Hauptschule ergeben. Diese wurde seit dem Schuljahr 2010/2011 zu der Bayerischen Mittelschule weiterentwickelt und ausgebaut. Dabei soll die Bayerische Mittelschule das Bildungsangebot der Hauptschule erweitern, u.a. werden berufsorientierende Zweige Technik, Wirtschaft und Soziales angeboten. Kleine Schulen, die die Bildungsangebote der Mittelschule nicht alleine bereitstellen können, können in eigenverantwortlich organisierten Schulverbänden zusammenarbeiten, um die Bildungsangebote gemeinsam im Verbund anbieten zu können. Tabelle 1 zeigt die Mittelschulverbände im Landkreis Neu-Ulm [10].

<b>Mittelschulverbund</b>	<b>in den Verband integrierte Schulen</b>
Mittelschulverbund Iller-Roth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MS Buch</li> <li>• Erhard-Vöhlin-Mittelschule Illertissen</li> </ul>
Mittelschulverbund Illertal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rektor-Werner-Ziegler-Mittelschule Senden</li> <li>• Uli-Wieland-Mittelschule Vöhringen</li> </ul>
Mittelschulverbund Weißenhorn-Pfaffenhofen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hermann-Köhl-Mittelschule Pfaffenhofen</li> <li>• Mittelschule Weißenhorn</li> </ul>
Mittelschulverbund Neu-Ulm Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peter-Schöllhorn-Mittelschule Neu-Ulm/Mitte</li> <li>• Emil-Schmid-Mittelschule Neu-Ulm/Süd</li> </ul>
Donauauen-Mittelschulverbund	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelschule Elchingen</li> <li>• Karl-Salzmann-Mittelschule Neu-Ulm/Pfuhl</li> <li>• Anton-Miller-Mittelschule Nersingen-Straß</li> </ul>

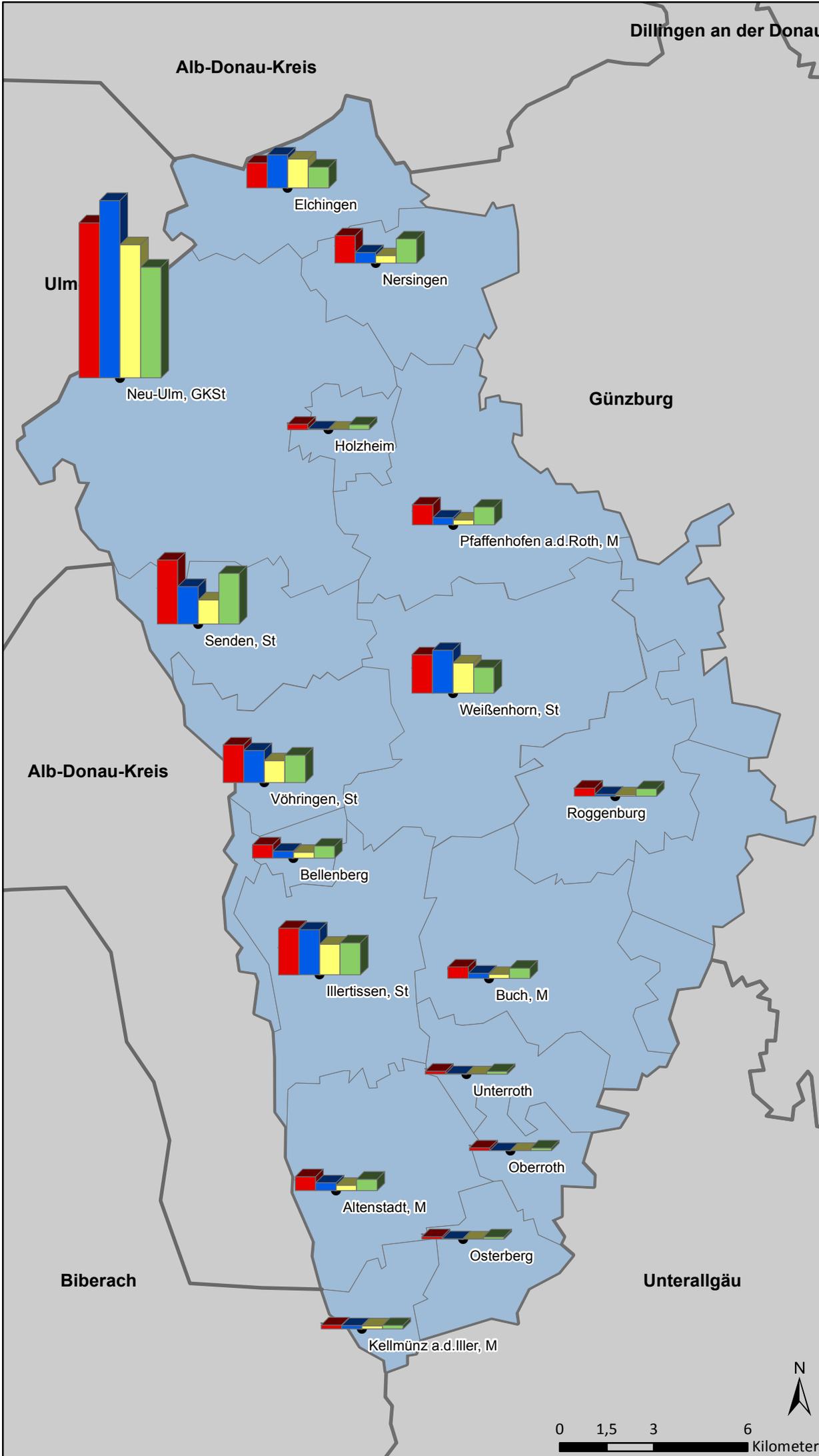
**Tabelle 1 Mittelschulverbände im Landkreis Neu-Ulm**

### Gemeindestrukturdaten



- Einwohner
- Beschäftigte
- Einpendler
- Auspendler

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



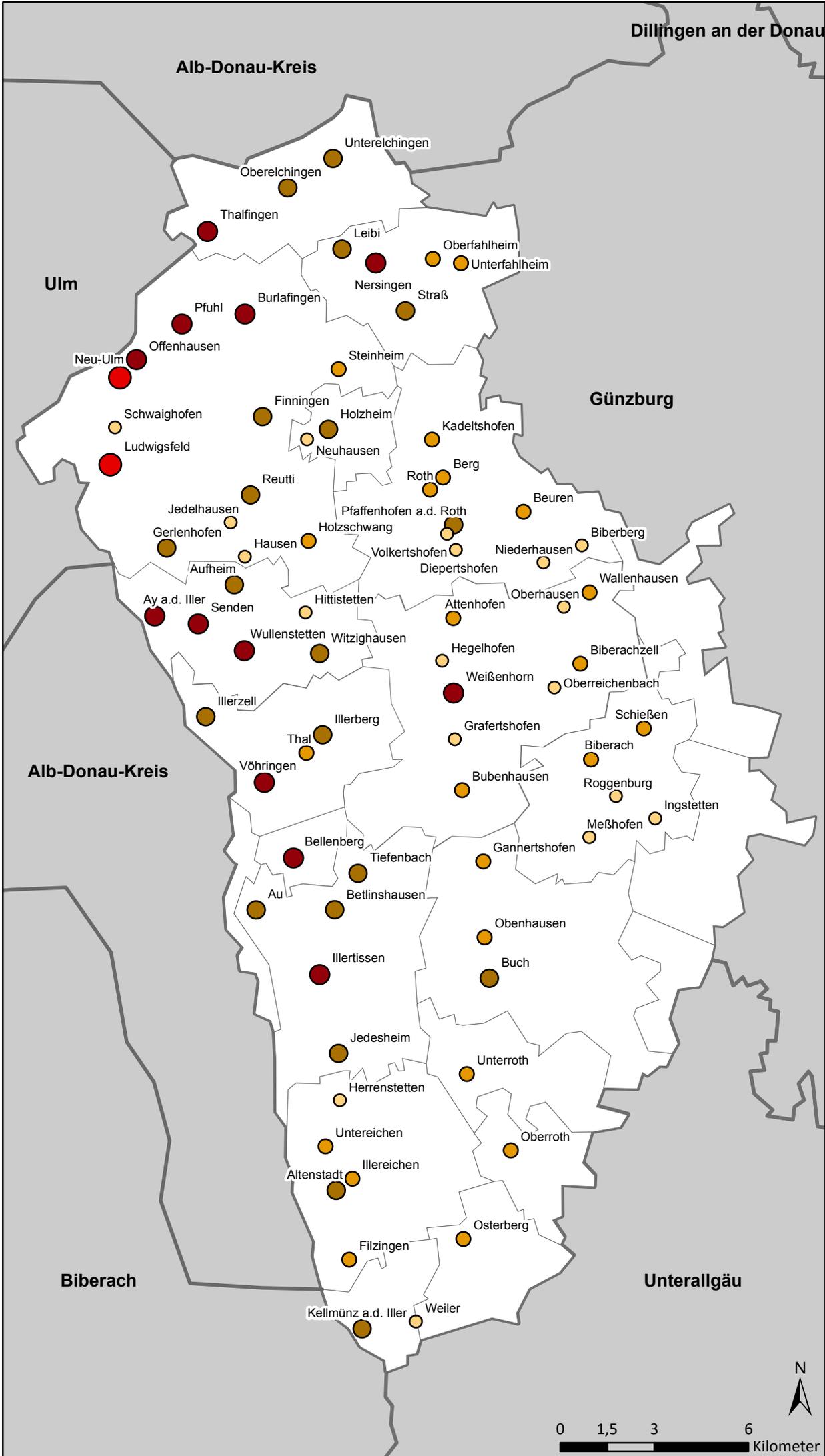
Karten-Nr.: 2  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



## Einwohnerverteilung

Gemeindeteile mit 200 oder mehr Einwohnern

- 200 bis 499
- 500 bis 999
- 1.000 bis 2.999
- 3.000 bis 9.999
- 10.000 bis 13.637



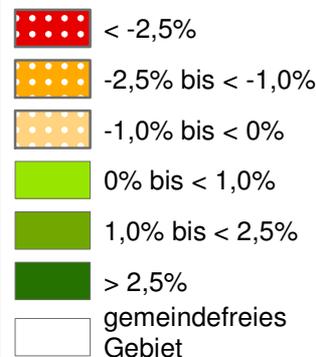
— Gemeindegrenze  
 — Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 3  
 Quelle: Angaben der Gemeinden  
 des Landkreises Neu-Ulm  
 Nahverkehrsplan  
 Landkreis Neu-Ulm



## Bevölkerungs- entwicklung 2007 - 2012

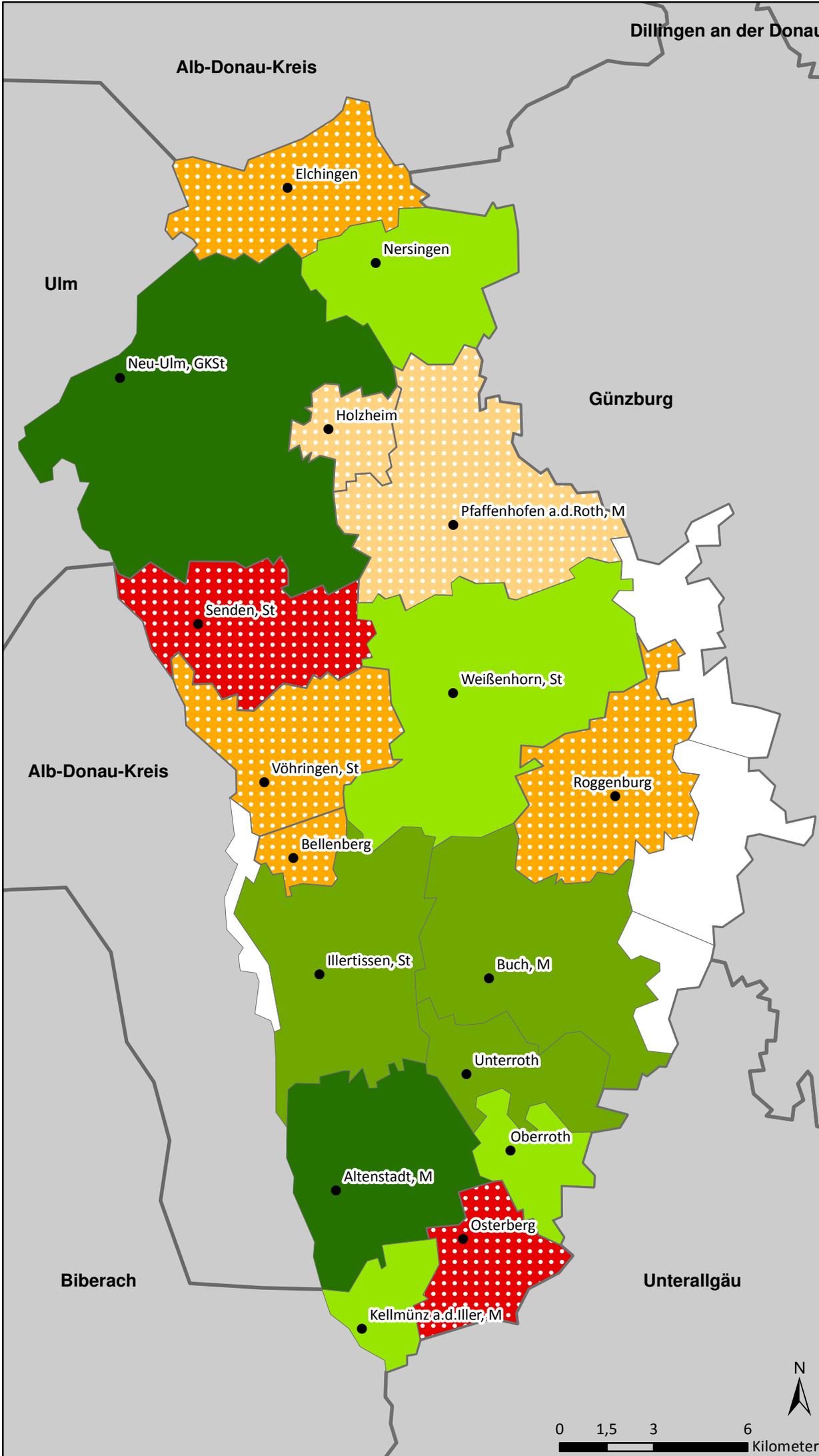
### Bevölkerungsentwicklung



Karten-Nr.: 4

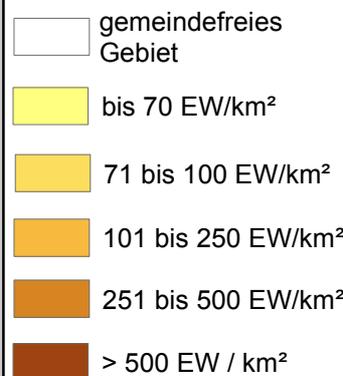
Quelle: Bayerisches Landesamt  
für Statistik und  
Datenverarbeitung

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



## Einwohnerdichte der Gemeinden

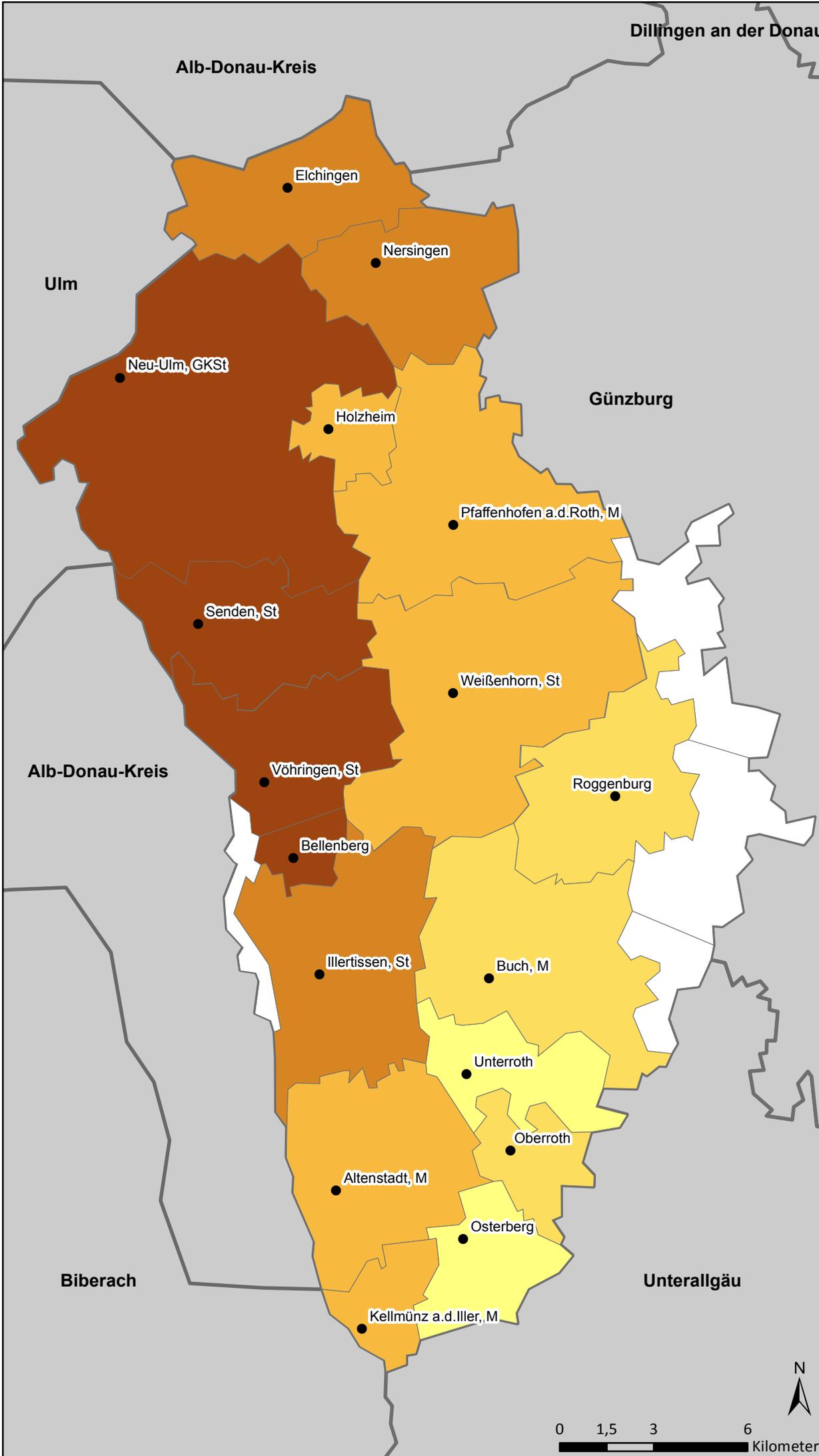
Einwohnerdichte (31.12.2012)



Karten-Nr.: 5

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



# Schulen

(Stand: Schuljahr 2012/2013)

## Schularten

- Grundschule
- Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Berufsschule
- Wirtschaftsschule

Anzahl der Schüler je Gemeinde (ohne Berufsschule)

117	bis 250
320	251 bis 500
1.220	501 bis 1.500
1.589	> 1.500

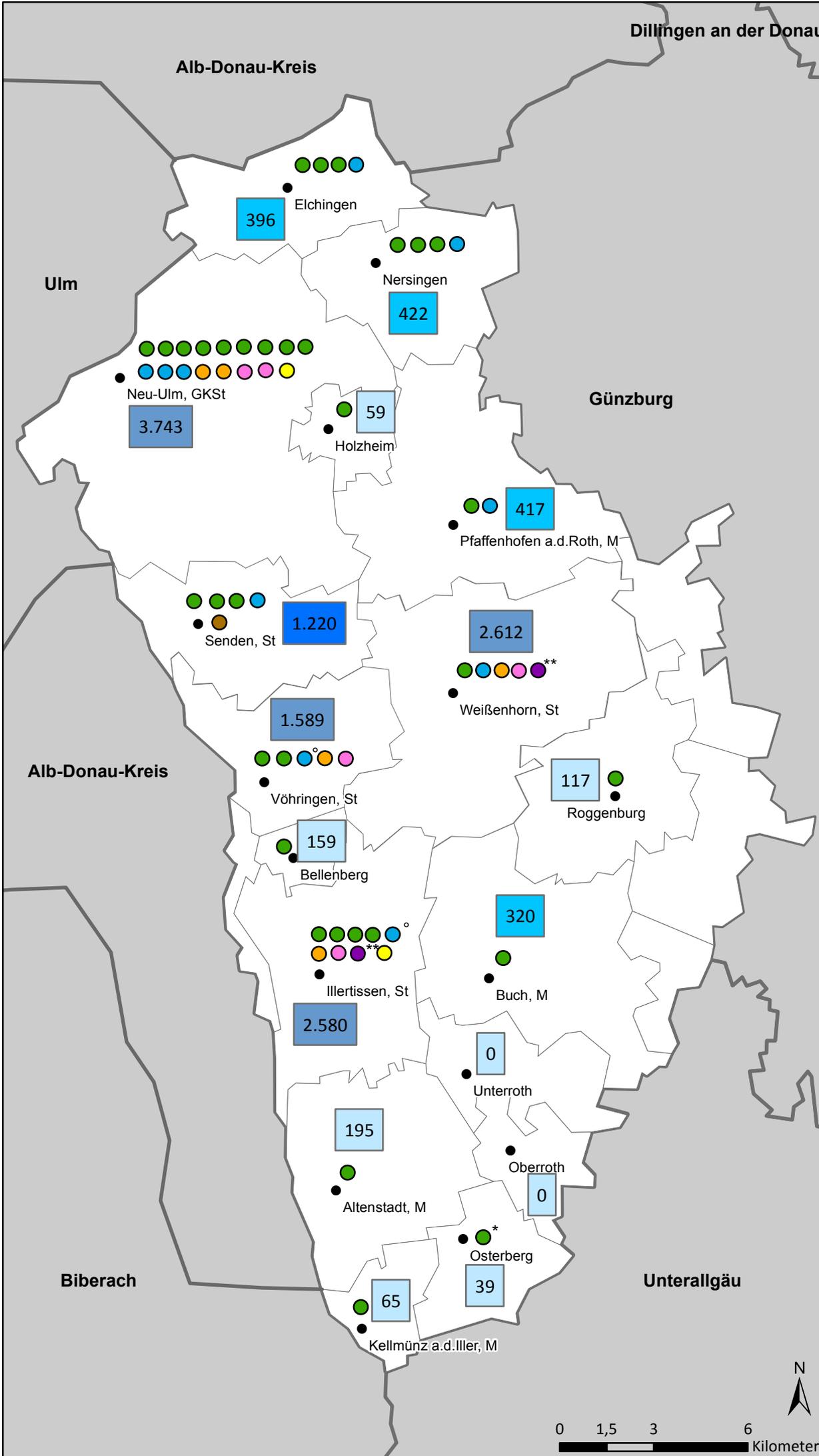
\* Außenstelle der Grundschule Altstadt

\*\* Schulverband Illertissen - Weißenhorn

° Mittelschulverbund Illertissen - Vöhringen

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 6  
 Quelle: Gemeinden des Landkreises Neu-Ulm  
 Nahverkehrsplan  
 Landkreis Neu-Ulm



## **3.2 Gesamtverkehrsnachfrage**

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

### **3.2.1 Vorhandene Nachfrage im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)**

Konkrete und flächendeckende Angaben zur vorhandenen ÖPNV-Nachfrage aus Fahrgastzählungen oder -Fahrgastbefragungen liegen für den Landkreis Neu-Ulm aus dem Jahr 2010 vor, die vom Verkehrsverbund DING durchgeführt wurden. In den Karten 7, 8, 9 und 10 sind die Nachfragedaten dargestellt.

Karte 7 (Seite 32) zeigt die Anzahl der Einsteiger je Tag (Montag – Freitag an Schultagen) je Ortsteil im Landkreis Neu-Ulm. Die höchsten Werte sind dabei in Neu-Ulm (5.939), Pfuhl (1.535) und Weißenhorn (1.608) zu verzeichnen. Ebenfalls höhere Werte sind in den westlichen Landkreisbereichen festzustellen. In Senden wurden beispielsweise 1.212 Einsteiger je Tag ermittelt, in Vöhringen 743 und in Illertissen 1.234 Einsteiger je Tag. In den südöstlichen, ländlich geprägten Landkreisbereichen sind die Zahlen der Einsteiger je Tag deutlich niedriger und bleiben vielfach unter 50 Einsteiger/Tag und Ortsteil.

Karte 8 (Seite 33) zeigt die Quell- und Zielbeziehungen, die innerhalb des Landkreises Neu-Ulm bestehen. Dabei zeigt sich, dass insbesondere die Stadt Neu-Ulm ein wesentliches Ziel für die Fahrgäste darstellt. Auch die Städte Weißenhorn, Illertissen und Senden sind wesentliche Zielorte im Busverkehr innerhalb des Landkreises Neu-Ulm.

Karte 9 (Seite 34) zeigt die Quell- und Zielbeziehungen zwischen den Landkreiskommunen im Landkreis Neu-Ulm und den Nachbarlandkreisen. Dabei zeigt sich insbesondere die hohe Bedeutung der Stadt Ulm. Zum Landkreis Biberach und Alb-Donau-Kreis sind nur vergleichsweise geringe Quell-Ziel-Beziehungen zu verzeichnen.

Karte 10 (Seite 35) zeigt die Anzahl der Fahrgäste im SPNV (Ein- und Aussteiger). Besonders hohe Fahrgastzahlen sind entlang der KBS 975 an den Haltestellen Neu-Ulm, Senden, Vöhringen und Illertissen festzustellen.

Neben der vorhandenen Nachfrage im ÖPNV ist für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes auch die potenzielle Nachfrage zu berücksichtigen. Denn neben der Betrachtung der vorhandenen Fahrten muss die Planung insbesondere auch solche Fahrten und Wege mit in die Überlegung einbeziehen, die beim gegenwärtigen ÖPNV-Angebot mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden oder sogar völlig unterbleiben. Anhaltspunkte hierfür liefert u.a. die gegenwärtige Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV).

Für die vorhandene Nachfrage im MIV kann auf die Straßenverkehrszählung 2010 des Straßenverkehrsmengen-Atlas Bayern [11] zurückgegriffen werden. Aus diesem kann die Straßenbelastung im MIV entnommen werden. Darin sind alle Bundesautobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen erfasst. Somit liegen zwar keine Zählergebnisse für sämtliche Straßen des Landkreises vor und die Mengen enthalten auch Fahrten von Bewohnern außerhalb des Landkreises Neu-Ulm, jedoch geben diese Zahlen einen sehr guten Überblick über die wesentlichen Nachfragestrukturen im MIV, wie dies auf Karte 11 (Seite 36), dargestellt wird.

Die höchsten Verkehrsmengen finden sich insbesondere entlang der Bundesautobahn (BAB) A8 von München über Augsburg und Stuttgart nach Karlsruhe und der BAB A7 von Würzburg über Heidenheim und Ulm Richtung Memmingen. Die Belastungswerte entlang der A8 im Landkreis liegen zwischen 55.000 und 60.000 Kfz/Tag (Maximalwert: 59.200 Kfz/Tag). Entlang der A7 ist eine größere Spanne zwischen den einzelnen Werten. Diese liegen zwischen 39.000 und 59.000 Kfz/ Tag. Weitere hochbelastete Strecken im Landkreis Neu-Ulm sind die beiden Bundesstraßen B10 und B28. Dort liegen die Belastungswerte über 20.000 Kfz/Tag. Der höchste Belastungswert im Landkreis wurde westlich von Neu-Ulm entlang der Bundesstraße B28 zwischen den Bundesstraßen B30 und B10 verzeichnet und liegt bei 61.700 Kfz/Tag.

### 3.2.2 Potenzielle Verkehrsnachfrage

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

Die Daten für den **Berufsverkehr** können der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit [9] entnommen werden. Diese umfasst jedoch nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, somit fehlen z.B. Beamte und Selbstständige. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit sind aber von der Statistik rund 80 - 85% der Erwerbstätigen erfasst. Die Daten der Volkszählung von 1987 hätten zwar den Vorteil der Vollständigkeit, sind jedoch inzwischen völlig veraltet.

Die Daten im **Ausbildungsverkehr** wurden von den Kommunen im Landkreis sowie vom Landkreis Neu-Ulm zur Verfügung gestellt und enthalten die Schülerzahlen sowie die Herkunftsorte der Schüler.

Für den **Einkaufs- und Erledigungsverkehr** liegt kein Zahlenmaterial vor. Aus Erfahrungswerten lässt sich jedoch sagen, dass sich diese Verkehrsströme im Wesentlichen aus der zentralörtlichen Struktur eines Landkreises ableiten lassen. Hierbei werden Einkäufe und Erledigungen, die den täglichen Bedarf betreffen, oft innerhalb der Kommune durchgeführt. Das Hauptziel für die Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs, z.T. auch des täglichen Bedarfs, stellen die zentralen Orte dar. Neben dem Einkaufsverkehr, für den keine landkreisweiten Datengrundlagen (z.B. Verkaufsflächen) vorliegen, spielt auch der Erledigungsverkehr eine nicht unerhebliche Rolle. Ein Indikator hierfür ist die medizinische Versorgung, die u.a. durch folgende Krankenhäuser gewährleistet wird (vgl. Tabelle 2).

Gemeinde / Markt / Stadt	Name der Klinik	Größe (Bettenanzahl)
Neu-Ulm	Donauklinik Neu-Ulm	170
Weißenhorn	Stiftungsklinik Weißenhorn	160
Illertissen	Illertalklinik Illertissen	124

**Tabelle 2 Krankenhäuser im Landkreis Neu-Ulm**

Für den **Freizeit- und Erholungsverkehr** ist festzustellen, dass der Landkreis Neu-Ulm insgesamt nur in geringem Maß touristisch geprägt ist und somit eher der Freizeit- und Erholungsverkehr der Einheimischen von Bedeutung ist. Indikator für auswärtige Besucher sind Übernachtungszahlen. Im Jahr 2013 gab es im Landkreis Neu-Ulm über 398.000 Übernachtungen (in Betrieben mit neun oder mehr Betten und Campingplätzen). Die meisten Übernachtungen gab es mit einer Zahl von circa 176.900 in der Stadt Neu-Ulm. Danach folgen Illertissen (ca. 47.800 Übernachtungen) und Elchingen (ca. 43.400 Übernachtungen). Weiterhin gibt es einige Orte im Landkreis Neu-Ulm, in denen keine Betriebe der o.g. Gruppe vorhanden sind und deshalb keine Übernachtungen verzeichnet wurden. Dazu gehören Bellenberg, Buch, Holzheim, Kellmünz a.d. Iller, Nersingen, Oberroth, Osterberg, Pfaffenhofen a.d. Roth und Unterroth [12].

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

In Karte 12 (Seite 37) werden die Pendlereinzugsbereiche dargestellt. Diese sind definiert als überwiegender Zielort der Berufsauspendler. Der Plan zeigt die Bedeutung der **Stadt Ulm** in Baden-Württemberg als Arbeitsstandort. Für 10 der 17 Landkreiskommunen stellt die Stadt Ulm das Hauptziel der Berufsauspendler dar.

Weitere Hauptzielorte der Berufsauspendler der Landkreiskommunen sind die **Städte Illertissen, Weißenhorn und Memmingen**.

Die Stadt Illertissen stellt vor allem für die südöstlich angrenzenden Orte Buch, Unterroth, Oberroth, Osterberg und Altstadt das Hauptziel der Berufspendler dar. Die Stadt Weißenhorn ist lediglich für Roggenburg das wichtigste Ziel. Und die kreisfreie Stadt Memmingen stellt für die Berufspendler aus Kellmünz a.d. Iller den überwiegenden Zielort der Berufsauspendler dar.

Die stärksten Einpendlerströme von außerhalb des Landkreises Neu-Ulm kommen aus der Stadt Ulm (ca. 6.250 Einpendler), der Stadt Langenau (ca. 840 Einpendler), der Stadt Dietenheim (ca. 760 Einpendler), der Stadt Blaustein (ca. 690 Einpendler) sowie der Stadt Erbach (ca. 550 Einpendler).

Den circa 50.400 Berufsauspendlern des Landkreises Neu-Ulm stehen gut 41.400 Berufseinpendler gegenüber. Daraus ergibt sich ein negativer Pendlersaldo von etwa 9.000 Berufspendlern. Der Landkreis Neu-Ulm (ohne die Stadt Neu-Ulm) hat circa 35.200 Berufsauspendler und gut 23.100 Berufseinpendler, die Stadt Neu-Ulm hat rund 15.200 Berufsauspendler und 18.300 Berufseinpendler. Diese Gegenüberstellung der Stadt Neu-Ulm zu den übrigen Landkreiskommunen macht die wichtige Stellung der Stadt Neu-Ulm als Arbeitsort deutlich.

Einen detaillierteren Überblick über die wichtigsten Pendlerströme gibt Karte 13 (Seite 38). Hierin werden die Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Orten im Landkreis Neu-Ulm dargestellt. In die Auswertung sind nur Angaben über Pendler eingeflossen, die einem eindeutigen Quell- oder Zielort zugeordnet werden konnten. Dargestellt werden nur Pendlerverflechtungen, die mindestens 100 Pendler betragen. Es wird in Karte 13 in Pendlerverflechtungen von/zur Stadt Neu-Ulm (schwarz), landkreisgrenzen-überschreitende Pendlerverflechtungen (grau) und Pendlerverflechtungen mit Quelle und Ziel im Landkreis Neu-Ulm (grün) unterschieden.

Die stärksten Pendlerströme bestehen zwischen der Stadt Neu-Ulm und den Orten Senden (ca. 2.000 Berufspendler), Elchingen (1.100 Berufspendler) und Weißenhorn (ca. 1.000 Berufspendler) sowie landkreisüberschreitend zwischen den Städten Neu-Ulm und Ulm (ca. 13.200 Berufspendler) und Senden und Ulm (ca. 3.200 Berufspendler). Innerhalb der Landkreiskommunen treten nur deutlich geringere Pendlerverflechtungen auf. Die größten Pendlerverflechtungen bestehen dabei zwischen Illertissen und Vöhringen (ca. 950 Berufspendler).

Werden die **Ausbildungspendler** des Landkreises betrachtet, so lässt sich eine Konzentration vor allem auf die Städte Weißenhorn, Neu-Ulm und Senden feststellen (Karte 14, Seite 39). Betrachtet werden lediglich Fahrschüler mit Ziel außerhalb der eigenen Kommune.

Das überwiegende Ziel der Ausbildungspendler in den nördlichen Kommunen stellen die Städte Senden und Weißenhorn dar. Die meisten Ausbildungspendler aus den Städten Neu-Ulm und Weißenhorn haben Senden als Ziel. Die Ausbildungspendler der nordöstlichen Kommunen des Landkreises Neu-Ulm (Elchingen und Nersingen) konzentrieren sich stark auf den Zielort Stadt Neu-Ulm. Ansonsten ist im zentralen Landkreisbereich die Stadt Weißenhorn wichtigstes Ziel der Ausbildungspendler. Für die südlichen Orte stellen Illertissen (aus Kellmünz a.d. Iller, Altenstadt und Osterberg) und Buch (aus Ober- und Unterroth) die vorwiegenden Zielorte dar.

Von den Landkreiskommunen sind die Orte Bellenberg und Illertissen nach Vöhringen hin orientiert. Ziele der Ausbildungspendler mit Städten, Märkten und Gemeinden außerhalb des Landkreises Neu-Ulm (z.B. Stadt Ulm) liegen nicht vor.

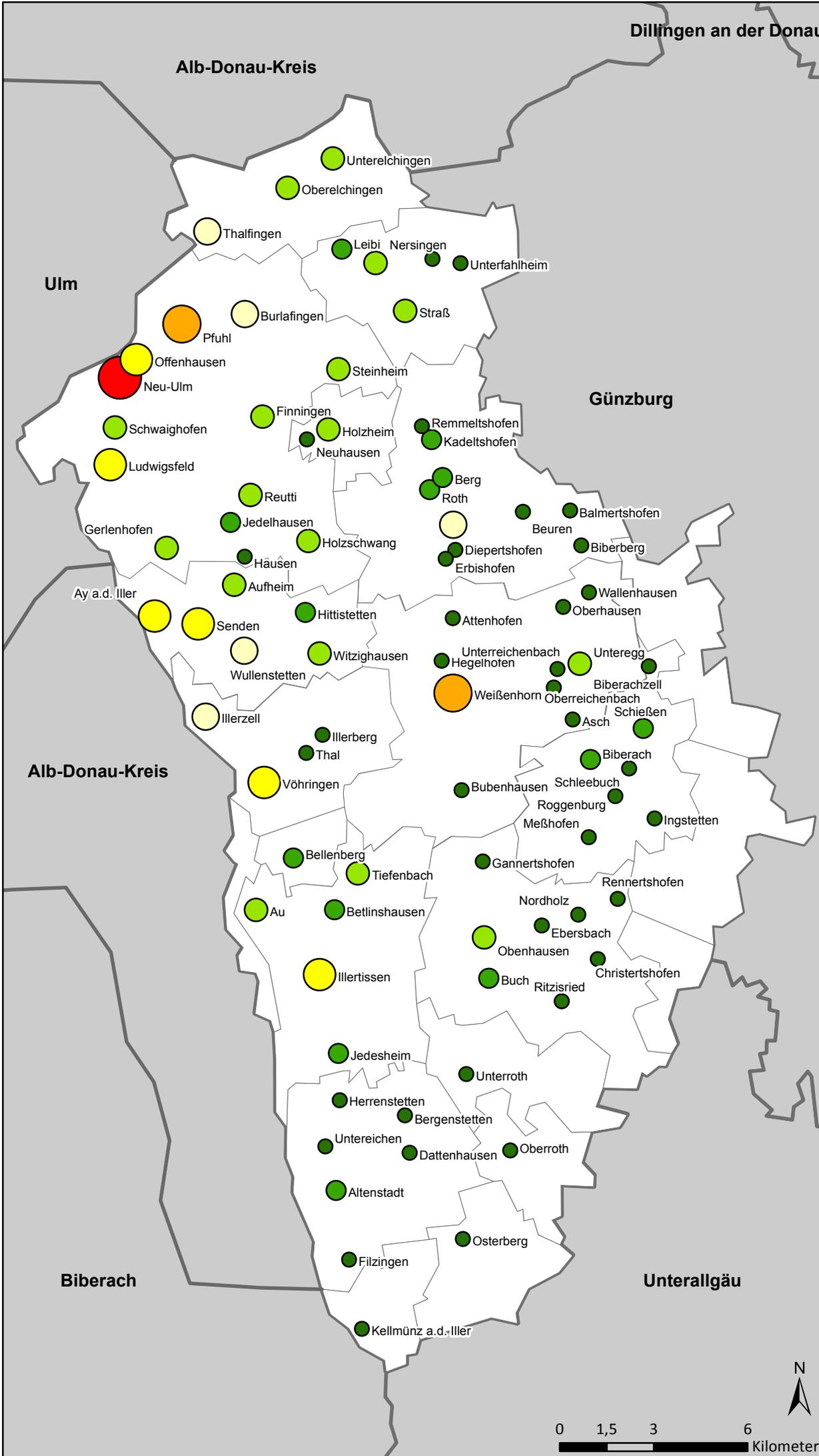
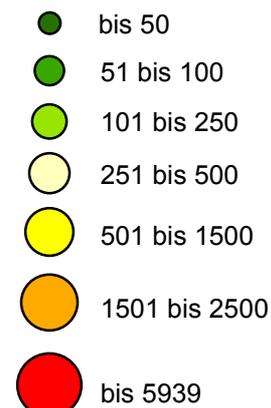
Die Verflechtungen der Ausbildungspendler sind in Karte 15 (Seite 40) dargestellt. Generell liegen die Werte im Ausbildungsverkehr deutlich unter denen des Berufsverkehrs, die Bedeutung für den ÖPNV ist dennoch erheblich größer.

Die stärksten Ströme mit über 200 Ausbildungspendlern finden sich auf den Relationen zwischen Pfaffenhofen a.d. Roth – Weißenhorn, Senden – Weißenhorn, Senden – Vöhringen, Neu-Ulm – Nersingen, Senden – Neu-Ulm sowie Illertissen – Altenstadt. Der restliche Landkreis ist geprägt durch eine Vielzahl von Relationen, auf denen die Werte der Ausbildungspendler unter 200 Personen liegen.

# Einsteiger je Ort

Montag - Freitag  
an Schultagen  
(Stand 2010)  
(ohne Bahn)

## Einsteiger/Tag



— Gemeindegrenze  
— Landkreisgrenze





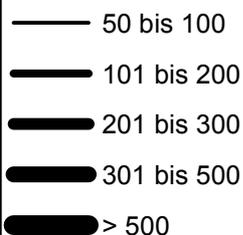
### Quell-Ziel- Beziehungen zu den Nachbarland- kreisen

Montag - Freitag  
an Schultagen  
(Stand 2010)  
(nur Busverkehr)

nur Quell-Ziel-Beziehungen  
mit mind. 50 Fahrgästen/Tag

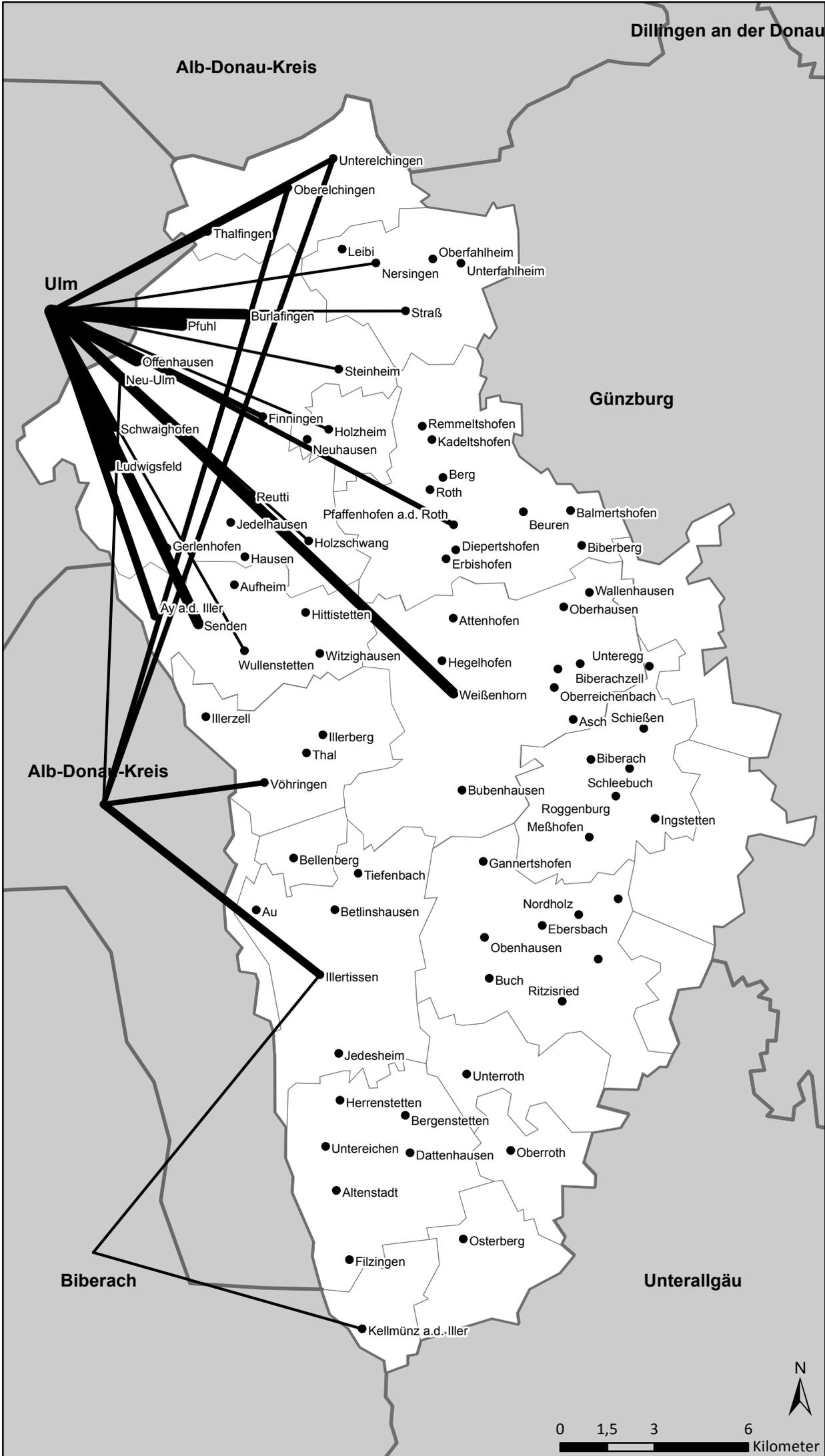
nur Ein- und Ausstiegs-  
haltestelle (ohne Vor- /  
Nachumstieg)

### Quell-Ziel- Beziehungen



Karten-Nr.: 9

Quelle: Fahrgastbefragung DING  
Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm

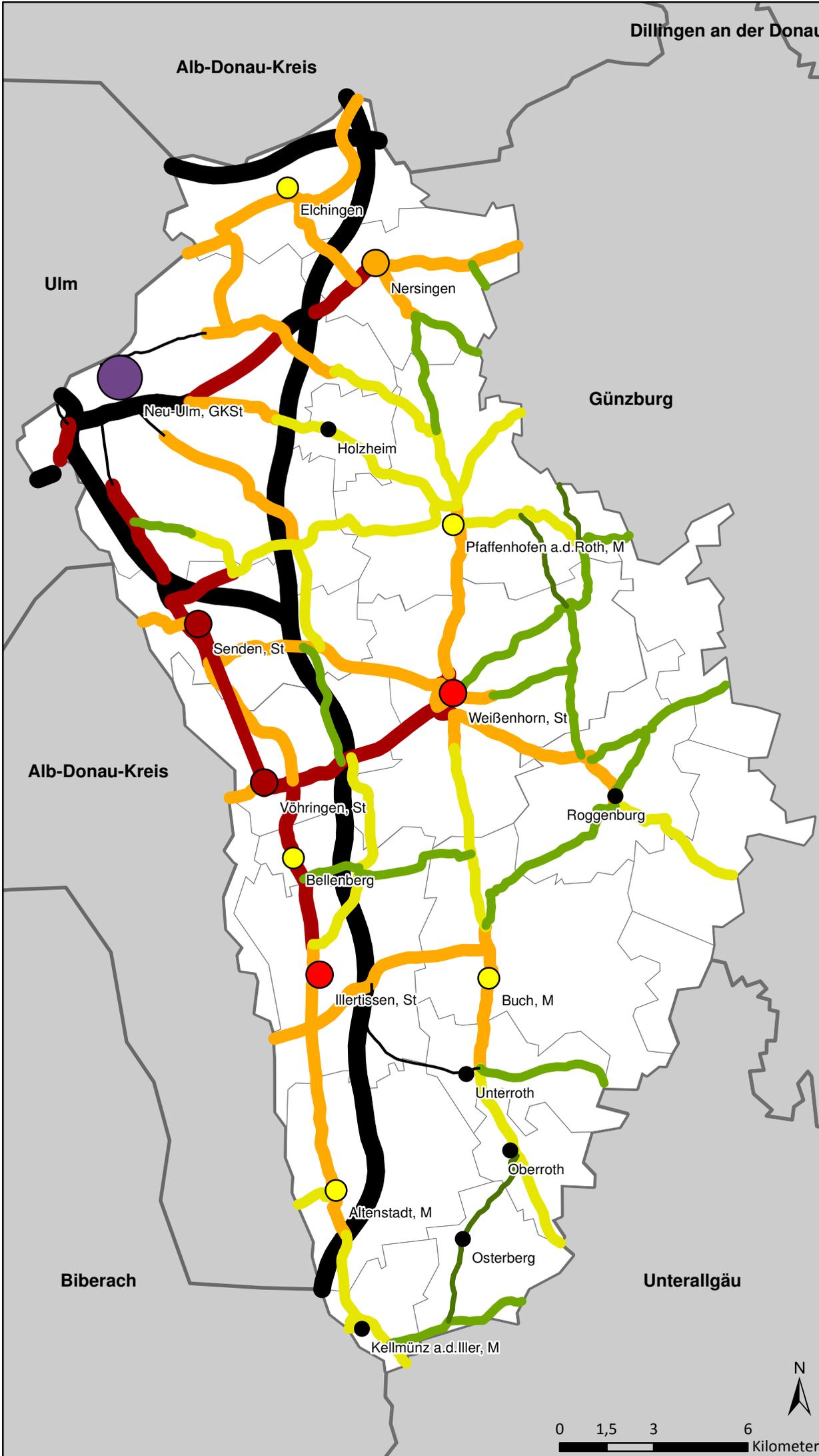




## Straßenbelastung MIV

- nur Bundesautobahnen,  
Bundesstraßen,  
Staatsstraßen und  
Kreisstraße -

Verkehrsmengen Kfz/24h  
inkl. Schwerverkehr



## Pendlereinzugsbereiche

- Berufspendler -  
sozialversicherungspflichtig  
Beschäftigte  
(Stand 30.06.2012)  
wichtigster Zielort außerhalb  
der eigenen Gemeinde

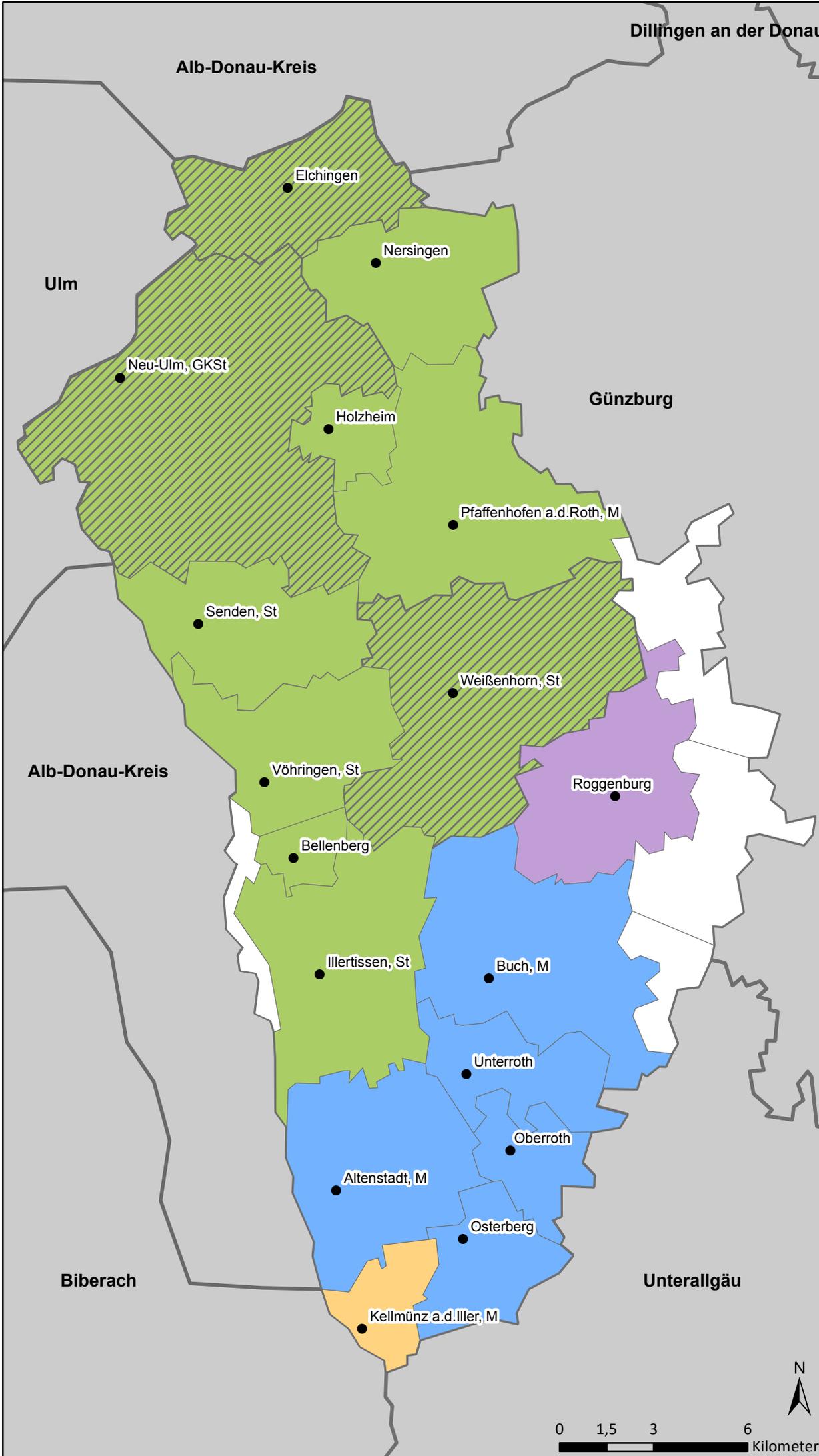
- Illertissen
- Ulm
- Memmingen
- Weißenhorn
- gemeindefreies Gebiete

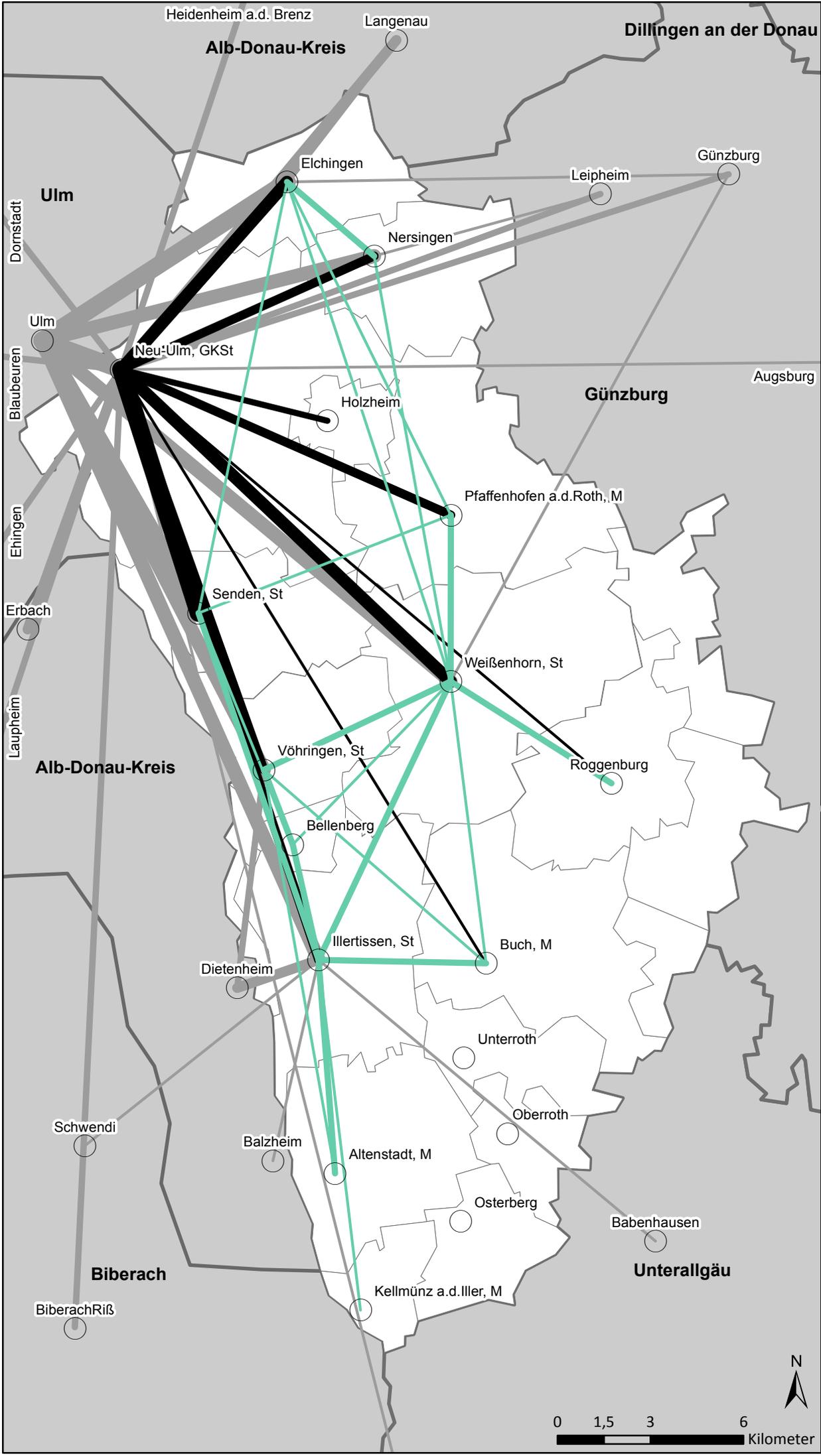
Anzahl der Einpendler ist größer als die Anzahl der Auspendler in der jeweiligen Gemeinde

- Gemeindehauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 12  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm





### Pendlerverflechtungen

- Berufspendler -  
(Stand 30.06.2012)

nur Pendler mit eindeutiger  
Quelle bzw. Ziel

Landkreisübergreifend nur Pendler-  
ströme, die je Richtung mehr als  
50 betragen

### Pendlerströme der Berufspendler

Stadt Neu-Ulm - Landkreis

- 100 bis 200
- 201 bis 500
- 501 bis 1.000
- 1.001 bis 1.500
- > 1.500

Stadt/Landkreis - außerhalb  
Landkreis

- 100 bis 200
- 201 bis 500
- 500 bis 1.000
- 1.000 bis 1.500
- > 1.500

Landkreis - Landkreis

- 100 bis 200
- 201 bis 500
- 501 bis 1.000
- 1.001 bis 1.500
- > 1.500

- Gemeindehauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



## Pendlereinzugsbereiche

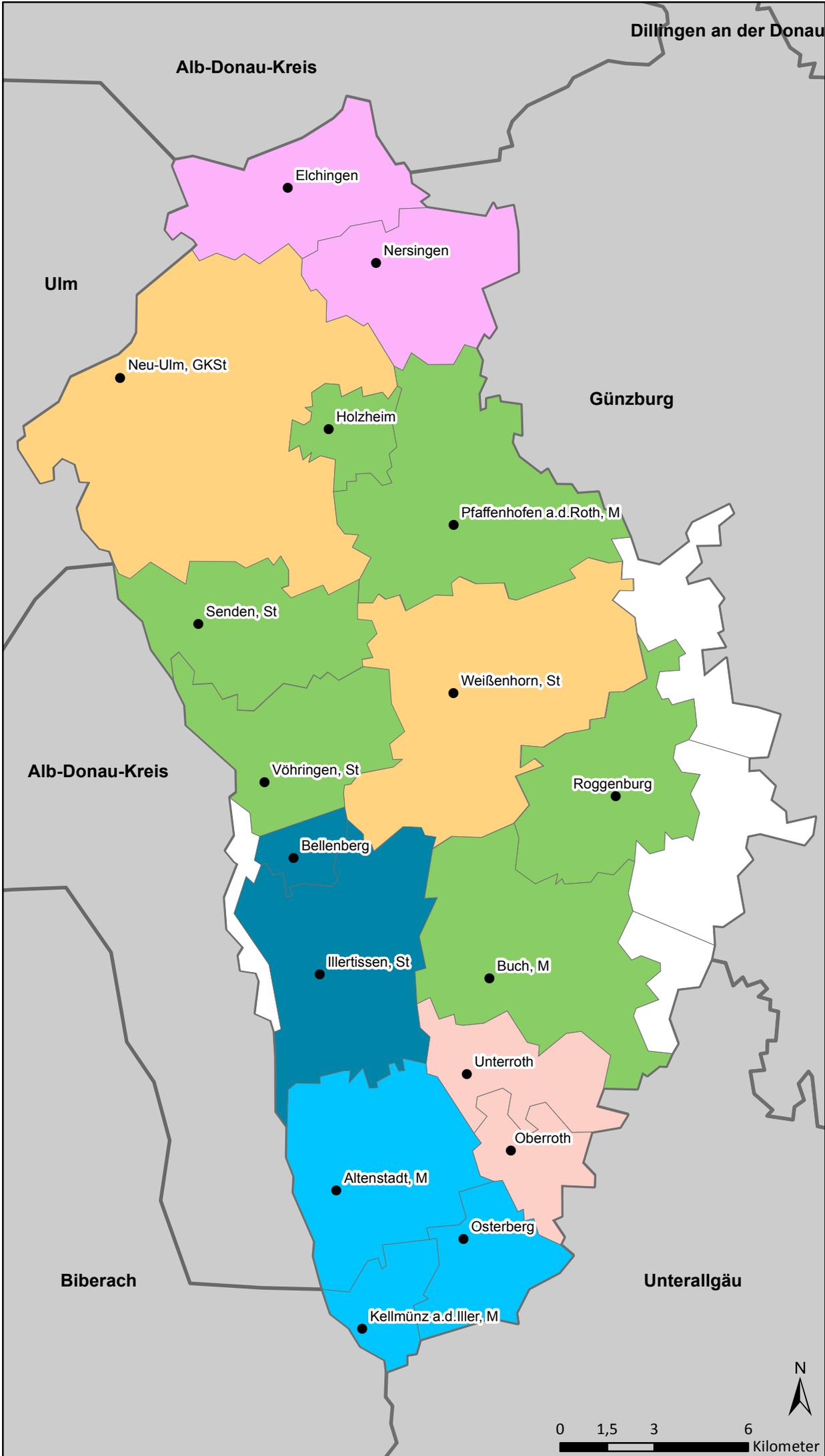
- Ausbildungspendler -  
 (Stand:  
 Schuljahr 2012/2013)  
 wichtigster Zielort außerhalb  
 der eigenen Gemeinde

- Illertissen
- Vöhringen
- Weißenhorn
- Neu-Ulm
- Senden
- Buch
- gemeindefreies Gebiet

- Gemeindehauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 14  
 Quelle: Angaben des Landkreises

Nahverkehrsplan  
 Landkreis Neu-Ulm



## Pendlerverflechtungen

- Ausbildungspendler -  
(Stand 2012/2013)

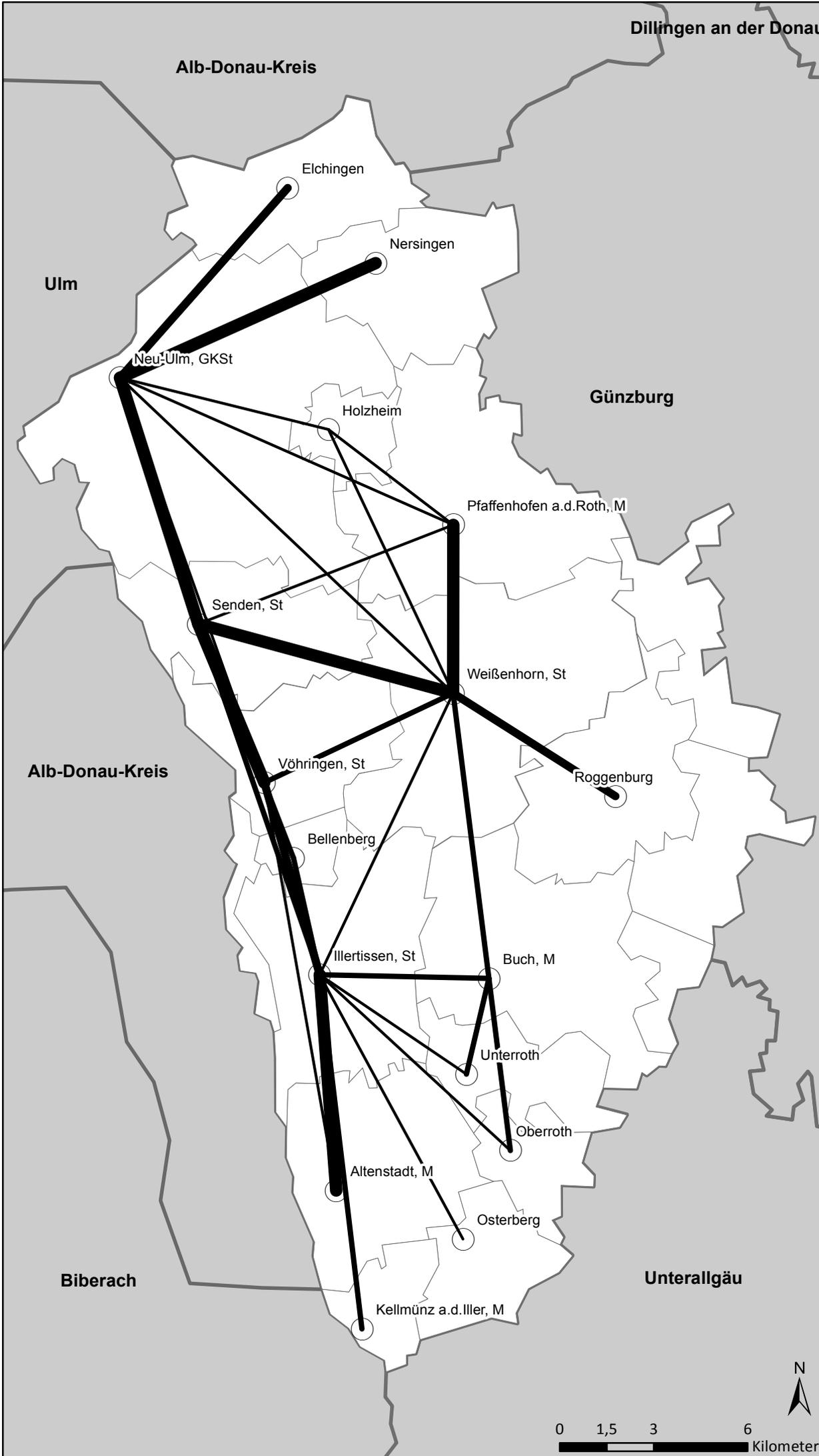
nur Pendler mit eindeutiger  
Quelle bzw. Ziel

## Pendlerströme der Ausbildungspendler



Karten-Nr.: 15  
Quelle: Angaben des Landkreises

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



### 3.3 Analyse des ÖPNV-Angebots

Derzeit gibt es im Landkreis Neu-Ulm 53 Buslinien, die in die Donau-Iller-Nahverkehrsverbundgesellschaft (DING) integriert sind. Das Angebot wird teilweise durch flexible Bedienungsformen (z.B. „Pfiffibus“) ergänzt. Im Einzelnen werden die Linien von folgenden Verkehrsunternehmen bedient:

#### **Omnibusverkehr Weidachstein GmbH & Co. KG (früher: Omnibus Baur):**

- Linie 77: Ulm – Holzschwang – Hittistetten
- Linie 737 (teilweise): Ulm – Finningen – Reutti – Aufheim – Senden

#### **BBS Schapfl KG/ Verband mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien e.V. (VMK):**

- Linie 812: Weißenhorn – Roggenburg – Krumbach
- Linie 813: Weißenhorn – Illertissen (Teilstrecke der Linie Krumbach – Illertissen)

#### **Braunmiller Bustouristik:**

- Linie 701/702: City-Nauti-Bus Illertissen
- Linie 704: Vöhringen – Illertissen – Dietenheim
- Linie 706: Illertissen – Altenstadt

**DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB):**

- Linie 7 (teilweise): Willy-Brandt-Platz – Jungingen (Rathaus)
- Linie 59: Ulm – Langenau – Niederstotzingen – Heidenheim
- Linie 70: Ulm – Dietenheim – (Illertissen)
- Linie 251: Kellmünz Bahnhof – Erolzheim (bis September 2014)
- Linie 591/592: Ortsverkehr Elchingen mit Elchinger Sammeltaxi (ELSA)
- Linie 723: Vöhringen – Illerrieden – Dorndorf

**Ertl Reisen GmbH:**

- Linie 251: Kellmünz Bahnhof – Erolzheim (ab September 2014)

**Fromm Reisen:**

- Linie 715: Schwendi – Wain – Regglisweiler – Illertissen
- Linie 716: Schwendi – Erolzheim – Illertissen – Ulm

**Gairing Omnibusverkehr GmbH & Co. KG:**

- Linie 84: Ulm – Pfuhl – Burlafingen
- Linie 89: Neu-Ulm ZUP – Pfuhl Steinhäule
- Linie 597: Ulm – Neu-Ulm – Pfuhl – Elchingen
- Linie N5: Ulm ZOB – Neu-Ulm – Offenhausen – Pfuhl – Burlafingen

**Walter Miller GmbH & Co. KG/VMK:**

- Linie 920: Babenhausen – Buch – Illertissen
- Linie 929: Buch – Ritzisried – Rennertshofen – Buch und zurück

**NeUBus GmbH:**

- Linie 71: Ulm – Neu-Ulm Industriegebiet – Ludwigsfeld
- Linie 73: Ulm – Senden – Vöhringen
- Linie 79: Ulm – Neu-Ulm Pfuhler Ried
- Linie 85/88: Ulm – Pfuhl – Burlafingen – Steinheim
- Linie 707: Vöhringen – Bellenberg – Illertissen
- Linie 712: Ortsverkehr Altstadt – Kellmünz – Osterberg
- Linie 731: Freudeneegg – Senden – Witzighausen
- Linie 733: Senden – Aufheim
- Linie 734: Senden – Wullenstetten – Hittistetten – Witzighausen
- Linie 737 (teilweise): Ulm – Finningen – Reutti – Aufheim – Senden
- Linie 761: Senden – Weißenhorn
- Linie 763: Ulm – Pfaffenhofen / Beuren – Weißenhorn
- Linie 765: Vöhringen – Illerberg – Weißenhorn
- Linie 925: Babenhausen – Kellmünz – Altstadt – Illertissen

**Omnibus Bettighofer:**

- Linie 854: Günzburg – Kissendorf – Weißenhorn

**Omnibus Missel:**

- Linie 24: Ulm (– Neu-Ulm) – Hüttisheim – Burgrieden – Laupheim

**Karl Oster GmbH & Co. KG:**

- Linie 78: Ulm – Finningen – Weißenhorn
- Linie 737 (teilweise): Ulm – Finningen – Reutti – Aufheim – Senden
- Linie 775: Weißenhorn – Pfaffenhofen – Straß – Glockerau

**Probst Bus GmbH & Co. KG:**

- Linie 870: Ulm – Straß – Ichenhausen
- Linie 873: Ichenhausen – Roggenburg – Weißenhorn

**RBA/NeUBus:**

- Linie 5 (teilweise): Ludwigsfeld (Hasenweg) / Wiley (Washingtonallee) – Wissenschaftsstadt
- Linie 812: Weißenhorn – Roggenburg – Krumbach
- Linie 850: Ulm – Nersingen – Günzburg
- Linie 959: Kellmünz – Memmingen
- Linie 999: Verstärkerfahrten Landkreis

**Robert Bayer GmbH:**

- Linie 23: Ulm (– Neu-Ulm) – Unterweiler – Schnürpflingen – Beuren
- Linie 74: Ulm (– Neu-Ulm) – Illerkirchberg – Staig – Bihlafingen

**SWU Verkehr:**

- Linie 3: Wiblingen (Alte Siedlung) – Wissenschaftsstadt
- Linie 5 (teilweise): Ludwigsfeld (Hasenweg) / Wiley (Washingtonallee) – Wissenschaftsstadt
- Linie 7: Willy-Brandt-Platz – Jungingen (Rathaus) (teilweise)
- Linie 9: Wiblingen (Reutlinger Straße) – Rosengasse
- Linie E: SWU Schülerleistungen
- Linie N7: Ulm (ZOB) – Wiblingen
- Linie MobilSAM 73: Neu-Ulm ZUP – Wiblinger Steig
- Linie MobilSAM 77: Neu-Ulm ZUP – Starkfeld – Schwaighofen – Reutti – Jedelhausen –  
Hausen – Holzschwang
- Linie MobilSAM 78/79: Neu-Ulm ZUP – Pfuhler Ried – Finningen
- Linie NachtSAM 5a: Neu-Ulm (ZUP) – Finningen – Steinheim
- Linie NachtSAM 5b: Neu-Ulm ZUP – Wiblinger Steig – Vorfeld/Wiley – Ludwigsfeld –  
Gerlenhofen
- Linie NachtSAM 5c: Neu-Ulm ZUP – Reutti – Jedelhausen – Hausen – Holzschwang

Die Regionalbuslinien sind vorwiegend auf die Städte Neu-Ulm und Ulm ausgerichtet, teilweise auch auf die größeren Orte Weißenhorn und Senden.

Im Ortsgebiet von Illertissen verkehren mit den City-Nauti-Linien 701 und 702 zwei Ortsbuslinien. Ein ähnliches Angebot gibt es in Elchingen mit den Linie 591 und 592, die teilweise als Anruf-Sammeltaxi verkehren. Bei der Nutzung des Elchinger Sammeltaxis (ELSA) muss der Fahrtwunsch spätestens bis eine Stunde vor Fahrtbeginn angemeldet werden.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 gibt es im Landkreis Neu-Ulm mit dem so genannten „Pfiffibus“ eine flexible Bedienungsform, die das Gebiet um Weißenhorn in den Abendstunden, an Wochenenden und teilweise in den Ferien erschließt. Die Fahrten werden insgesamt oder in Teilabschnitten nur nach vorheriger Anmeldung durchgeführt. Seit dem Fahrplanwechsel 2014 wird ein weiterer „Pfiffibus“ ab dem Bahnhof in Illertissen angeboten.

Weiterhin gibt es verschiedene Nachtlinien im Landkreis Neu-Ulm, die hauptsächlich in den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. von Samstag auf Sonntag verkehren und auf das Umlandgebiet von Ulm bzw. Neu-Ulm beschränkt sind. Karte 16 (Seite 48) zeigt die Nachtlinien im Landkreis Neu-Ulm.

Zusätzlich werden im Landkreis Neu-Ulm weitere flexible Bedienungsformen in Form der MobilSAM-Linien angeboten. Außerdem gibt es auch sog. NachtSAM-Linien. Bei diesen Linien muss der Fahrtwunsch bis 30 Minuten vor Fahrtbeginn angemeldet werden. Zusätzliche Sonderverkehre bestehen beispielsweise mit den Zubringerfahrten vom Landkreis Neu-Ulm zu verschiedenen Flughäfen sowie Schwimm-/Badefahrten vom Illertal-Gymnasium nach Senden zum Hallenbad. Abbildung 3 zeigt den schematischen Liniennetzplan für den Landkreis Neu-Ulm.

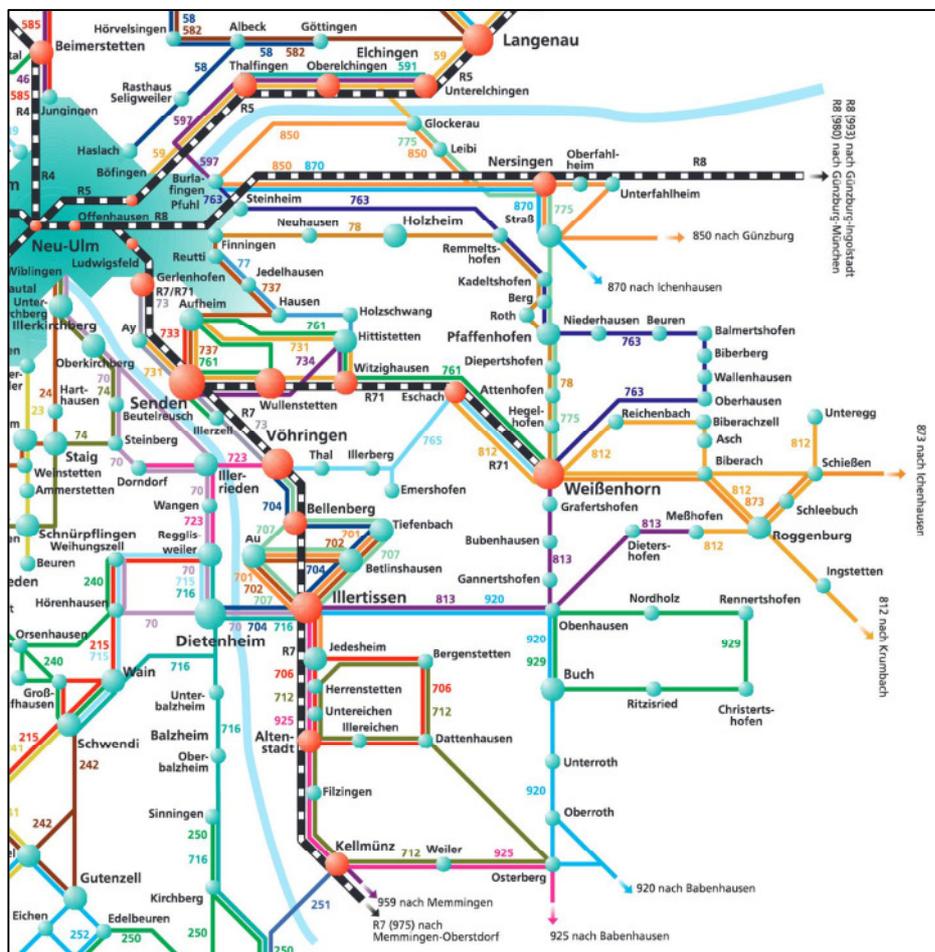
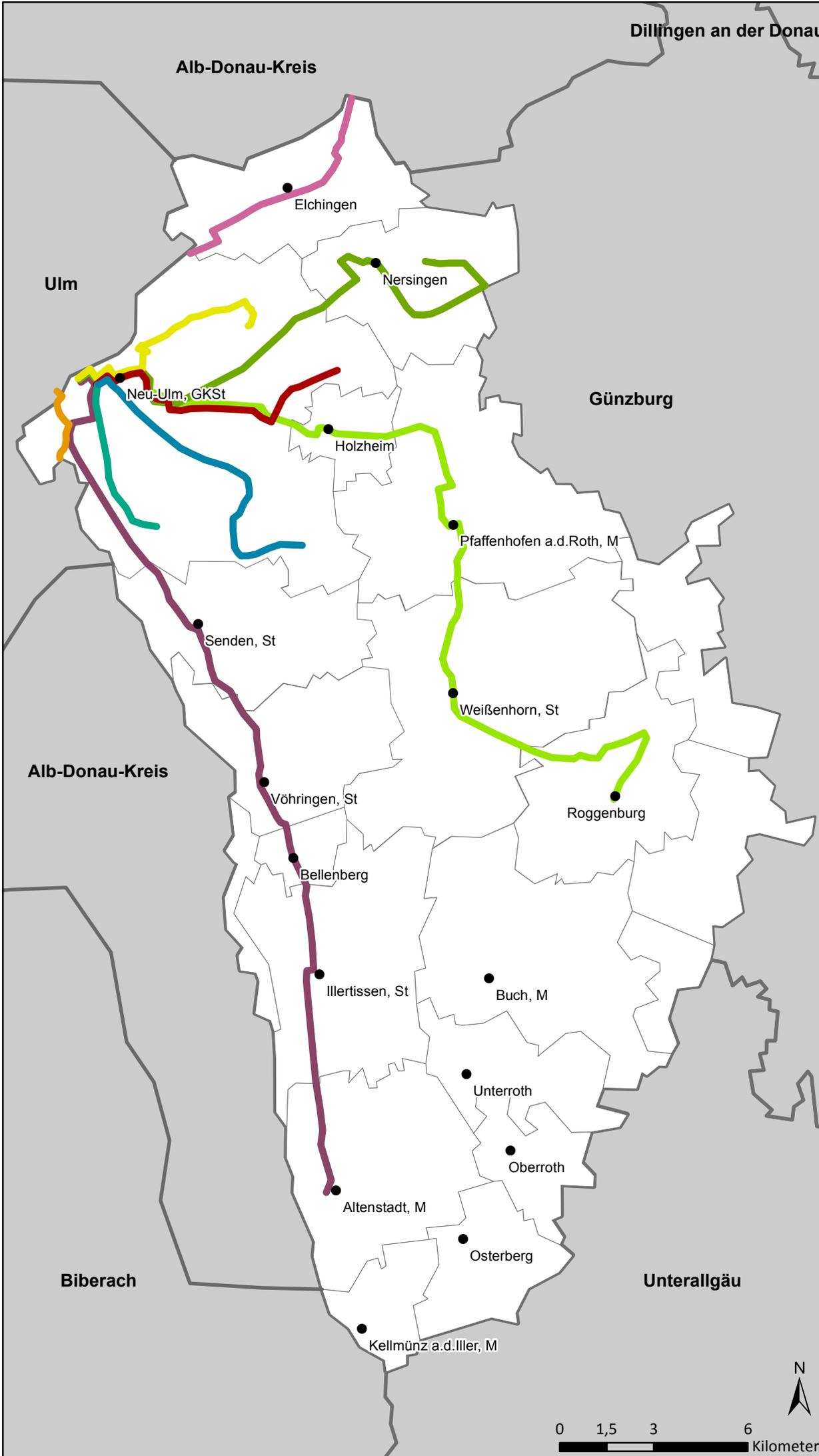


Abbildung 3 Busliniennetz Landkreis Neu-Ulm (schematisch)

## Nachtlinien

- Linie 59  
(je eine Fahrt Fr/Sa und Sa/So)
- Linie 850  
(eine Fahrt Sa/So)
- Linie N5  
(je drei Fahrtenpaare Fr/Sa und Sa/So)
- Linie N7  
(je drei Fahrtenpaare Fr/Sa und Sa/So)
- Linie NachtSAM 5a  
(je drei bedarfsorientierte Fahrtenpaare Fr/Sa und Sa/So)
- Linie NachtSAM 5b  
(je drei bedarfsorientierte Fahrtenpaare Fr/Sa und Sa/So)
- Linie NachtSAM 5c  
(je drei bedarfsorientierte Fahrtenpaare Fr/Sa und Sa/So)
- Linie 73/707  
(eine Fahrt Sa/So)
- Linie 78/812  
(Sa/So zwei Fahrten bis Weißenhorn, eine Fahrt bis Roggenburg)

- Hauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



Karten-Nr.:16  
Quelle: Fahrplan



Im Landkreis Neu-Ulm gibt es weiterhin sechs Kursbuchstrecken (KBS) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Ulm – Langenau – Heidenheim – Aalen (KBS 757), Ulm – Neu-Ulm – Memmingen – Kempten (KBS 975), Ulm – Senden – Weißenhorn (KBS 976), Ulm – Neu-Ulm – Günzburg (KBS 977), Ulm – Neu-Ulm – Augsburg – München (KBS 980) und Ulm – Neu-Ulm – Donauwörth – Ingolstadt – Regensburg (KBS 993).

In Karte 17 sind die sechs Strecken mit ihren 17 Bahnhöfen / Haltepunkten im Landkreis Neu-Ulm dargestellt:

- KBS 757: Ulm, Thalfingen, Oberelchingen, Unterelchingen
- KBS 975: Neu-Ulm, Finninger Straße, Gerlenhofen, Senden, Vöhringen, Bellenberg, Illertissen, Altenstadt, Kellmünz a.d. Iller
- KBS 976: Neu-Ulm, Finninger Straße, Gerlenhofen, Senden, Wullenstetten, Witzighausen, Weißenhorn-Eschach, Weißenhorn
- KBS 977: Neu-Ulm, Nersingen
- KBS 980: Neu-Ulm, Nersingen
- KBS 993: Neu-Ulm, Nersingen

Aktuelle Besonderheit ist die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Senden und Weißenhorn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013. Dabei wurde u.a. der Bahnhof in Weißenhorn für den SPNV reaktiviert und des Weiteren sind dabei drei neue zusätzliche Haltepunkte entstanden: Weißenhorn-Eschach, Witzighausen (Senden) und Wullenstetten (Senden).

Nachfolgend wird das Angebot auf den Bus- und Bahnlinien in Bezug auf die räumliche Erschließung, Fahrtenhäufigkeit, vorhandene Infrastruktur (u.a. an Haltestellen), Organisation und Betrieb, Information und Tarifsystem sowie der Abstimmung zwischen Schienen- und Busverkehr untersucht.

### 3.3.1 Räumliche Erschließung

Die Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt gemäß den Grenz- und Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] sowie in Anlehnung an den Nahverkehrsplan für den Landkreis Neu-Ulm aus dem Jahr 2000. Bei der räumlichen Erschließung wird in Gebiete mit hoher und in Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte sowie in Gebiete des ländlichen Raums unterschieden.

Dabei wurde in den Kernbereich Neu-Ulm, den Randbereich Neu-Ulm, den Kernbereich der zentralen Gebiete sowie in übrige Gebiete unterschieden. Zum Kernbereich Neu-Ulm gehören die Stadt Neu-Ulm sowie deren Ortsteile Ludwigsfeld und Schwaighofen. Zum Randbereich Neu-Ulm zählen die Ortsteile Offenhausen, Pfuhl, Jedesheim, Finningen, Gerlenhofen, Steinheim, Hausen, Holzschwang, Burlafingen und Reutti. Zum Kernbereich der Zentralen Orte zählen die Zentren von Altenstadt, Illertissen, Vöhringen, Senden, Weißenhorn, Elchingen, Pfaffenhofen a.d. Roth und Nersingen. Zu den übrigen Gebieten zählen die Ortsteile der eben genannten Kommunen sowie die Orte im Südosten des Landkreises: Buch, Osterberg, Oberroth, Unterroth, Kellmünz a.d. Iller und Roggenburg.

In den Gebieten wurden die vorgegebenen Werte der Einzugsbereiche auf Basis des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2000 angewandt: diese betragen im Kernbereich von Neu-Ulm 400m Luftlinie bei Bushaltestellen und 600m Luftlinie bei Bahnhöfen. In den Randbereichen von Neu-Ulm sowie den zentralen Bereichen der Zentralen Orte liegen die Einzugsbereiche bei 500m (Bushaltestellen) und 800m (Bahnhöfen). Für die sonstigen, übrigen Gebiete wurden Einzugsbereiche von 600m (Bushaltestellen) und 1.000m (Bahnhöfe) angesetzt.

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

Eine genaue Zuordnung der Anzahl der Einwohner zu den erschlossenen Bereichen ist nicht möglich, da hierfür kein ausreichendes Datenmaterial zur Verfügung steht. Daher wurde im Einzelfall untersucht, wie viel Prozent der Siedlungsfläche erschlossen sind. Einer derartigen Einstufung (< 80%) folgt nicht generell ein Vorschlag von Verbesserungsmaßnahmen. Vielmehr wird in einem nächsten Schritt für diese Ortsteile die Notwendigkeit für Maßnahmen überprüft. Erst wenn diese gegeben und unter wirtschaftlichen Bedingungen vertretbar ist, werden auch Maßnahmen erarbeitet. Dabei handelt es sich um Randbereiche von Altenstadt und Buch. Dort sind nach der Überprüfung ca. 21% der Flächen nicht erschlossen.

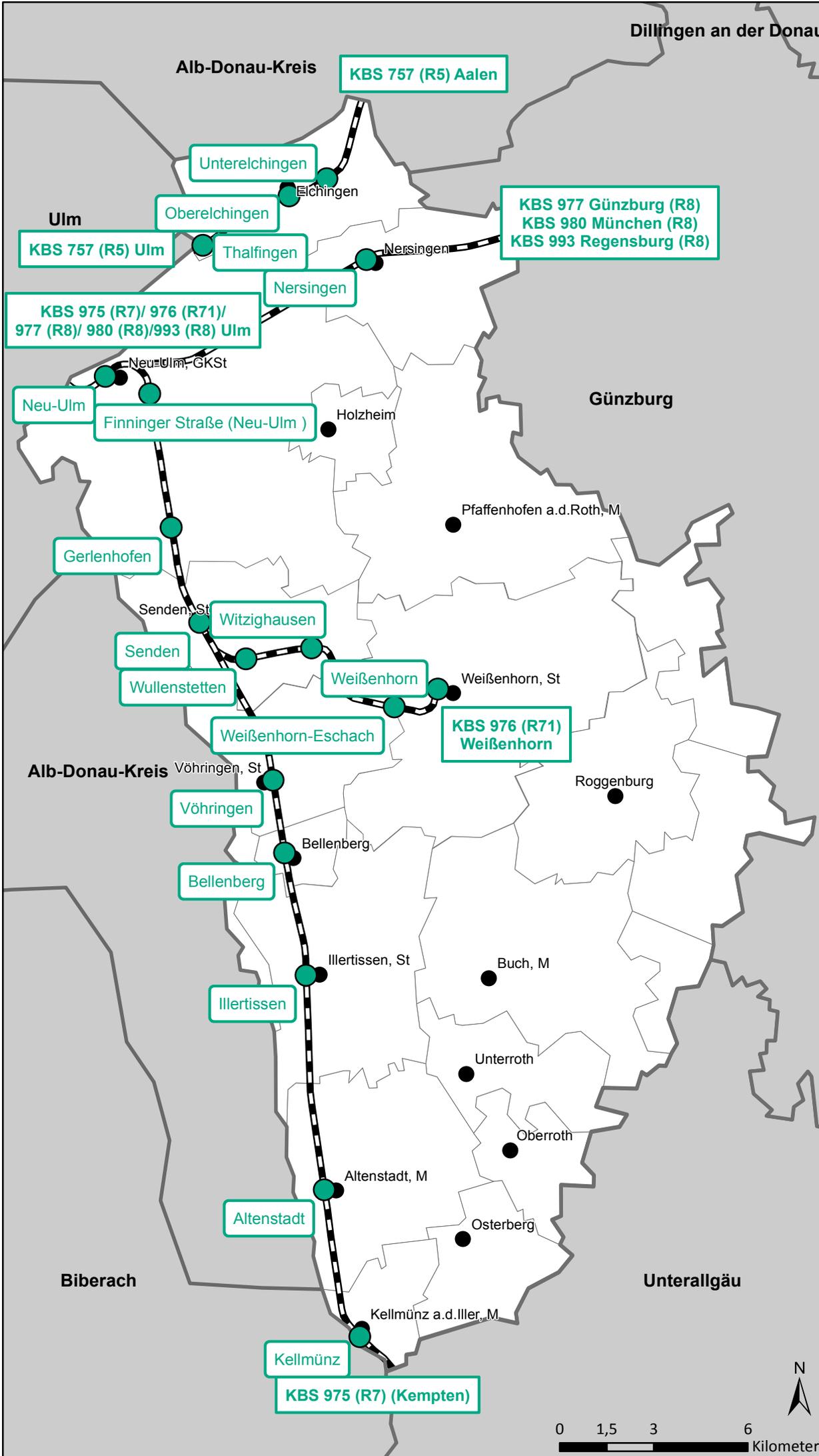
Eine deutliche Verbesserung ergibt sich für den Ortsteil Niederhausen (Pfaffenhofen a.d. Roth). Vor Einführung des Zug-Bus-Konzeptes und der damit verbundenen Reaktivierung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn sowie der Änderungen im Busverkehr war der Ortsteil nicht durch den ÖPNV erschlossen. Seit Dezember 2013 wird Niederhausen durch die Linie 763 bedient.

# Schiennetzplan

Stand:  
Fahrplanjahr 2014

bestehender Haltepunkt

Bahnlinie



Gemeindehauptort  
 Gemeindegrenze  
 Landkreisgrenze



Karten-Nr.: 17  
Quelle: Fahrpläne des SPNV

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



# Haltestellenerschließung

(auf Grundlage des NVP 2000)

Stand:  
nach Einführung des Zug-Bus-Konzeptes  
im Dezember 2013

## Kernbereich Neu-Ulm

- Haltestelleneinzugsbereich Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich Bahn 600m

## Randbereich Neu-Ulm/ Kernbereich zentrale Orte

- Haltestelleneinzugsbereich Bus 500m
- Haltestelleneinzugsbereich Bahn 800m

## übrige Gebiete

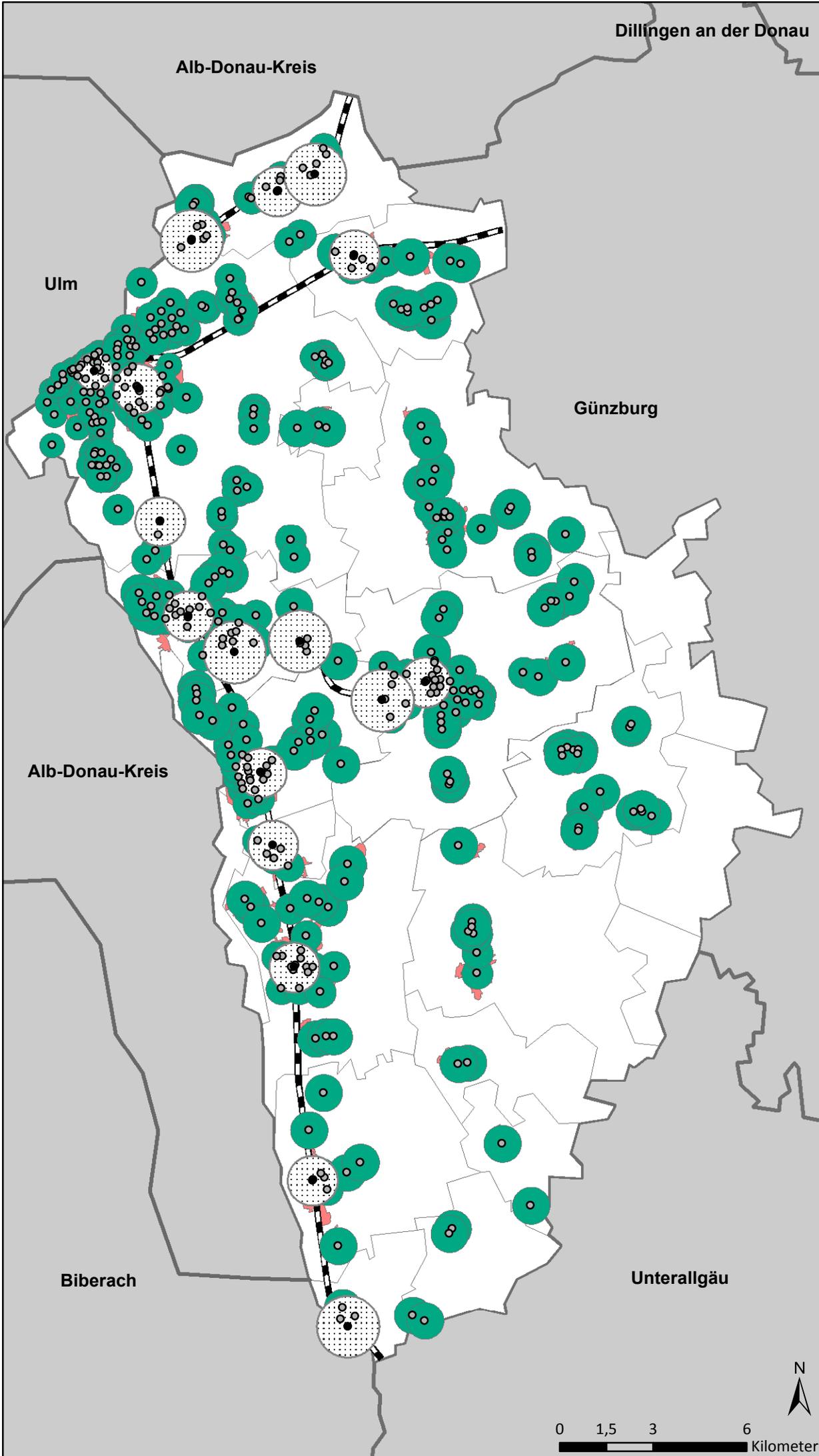
- Haltestelleneinzugsbereich Bus 600m
- Haltestelleneinzugsbereich Bahn 1000m

Siedlungsflächen > 200 Einwohner

- Bahnhof
- Bushaltestelle
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 18  
Quelle: Landkreis Neu-Ulm

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



### 3.3.2 Fahrtenhäufigkeit

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

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

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

Dabei wird zwischen dem Bus- und Bahnangebot unterschieden und diese Unterscheidung in den Plänen auch differenziert wiedergegeben. Fahrten, die nicht an allen Betriebstagen stattfinden, wurden mit den entsprechenden Anteilen eingerechnet (z.B. nur „Mo - Do“ als 0,8 Fahrten). Das Angebot wird jeweils als Fahrten / Richtung und Tag dargestellt.

Karte 19 (Seite 58) gibt das **ÖPNV-Angebot Montag - Freitag an Schultagen** wieder. Das Angebot ist – bezogen auf Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern – flächendeckend, zeigt jedoch entsprechend der Nachfrage starke räumliche Unterschiede auf. Beispielsweise zeigen sich sehr große Unterschiede zwischen dem Angebotsumfang im südlichen und südöstlichen Landkreis Neu-Ulm mit in der Regel unter 20 Fahrtenpaaren und der Stadt Neu-Ulm mit Taktverkehren und in vielen Bereichen mehr als 100 Fahrtenpaaren.

Durch die Überlagerung von mehreren Linien kommt es an bestimmten Haltestellen zu einem höheren Fahrtenangebot.

Das höchste Fahrtenangebot an Schultagen besteht im Regionalbusverkehr mit 108,6 Fahrtenpaaren pro Tag in Senden am Bahnhof. Danach folgt Weißenhorn Bahnhof mit 99 Fahrtenpaaren je Tag.

Das Angebot in der Stadt Neu-Ulm und deren Ortsteilen ist zum Teil deutlich höher, da hier u.a. die Stadtbuslinien mit einer sehr hohen Taktdichte verkehren. Bei der Linie 5 besteht in Neu-Ulm beispielsweise ein 20-min-Takt, der abschnittsweise (ZUP bis Petrusplatz) auf einen 10-min-Takt verdichtet ist. Auch der Abschnitt von bzw. nach Ludwigsfeld weist ein hohes Fahrtenangebot auf (vgl. Karte 19, Seite 58).

Das Angebot im **Schienerverkehr** ist dadurch gekennzeichnet, dass grundsätzlich Taktverkehr besteht, z.T. aber beispielsweise mit keinem echten Takt, sondern einem Angebot von zwei Fahrten pro Stunde (vgl. Karte 20, Seite 59):

- KBS 757 Ulm Hbf – Langenau – Heidenheim – Aalen:  
In der Regel Stundentakt auf Regionalbahn (ca. 05:30 Uhr (Mo-Fr) bzw. 06:30 Uhr (Sa), 07:30 (So) bis ca. 22:15 Uhr (Mo-So)). Der SPNV-Halt Thalfingen wird i.d.R. zweimal pro Stunde bedient. Nach 22:15 verkehren noch Regionalbusse; die Haltestellen Ober- und Unterechingen werden nicht auf jeder Fahrt bedient (dort Stundentakt).
- KBS 975 Ulm Hbf – Neu-Ulm – Memmingen – Kempten:  
Stundentakt Regionalbahn (ca. 05:48 Uhr (Mo-Fr) bzw. 06:30 Uhr (Sa/So) bis ca. 00:15 Uhr (Mo-So)) mit Abweichungen im Minutenbereich sowie zusätzlichen Fahrten im Abschnitt Ulm – Illertissen – Memmingen (ohne Halt in Neu-Ulm und den SPNV-Haltepunkten zwischen Neu-Ulm und Illertissen); die Haltestellen Gerlenhofen und Finningerstraße werden nicht auf jeder Fahrt bedient.
- KBS 976 Ulm Hbf – Neu-Ulm – Senden – Weißenhorn:  
Stundentakt Regionalbahn (ca. 04:35 Uhr (Mo-Fr) bzw. 05:35 Uhr (Sa/So) bis ca. 01:00 Uhr (Mo-So)).
- KBS 977 Ulm Hbf – Neu-Ulm – Günzburg:  
Zwei Fahrten pro Stunde (ca. 04:45 Uhr (Mo-Fr) bzw. 05:30 Uhr (Sa/So) bis ca. 23:30 Uhr (Mo-So)) mit Abweichungen im Minutenbereich.
- KBS 980 Ulm Hbf – Neu-Ulm – Günzburg – Augsburg – München:  
Stundentakt Regionalbahn (ca. 04:45 Uhr (Mo-Fr) bzw. 05:30 Uhr (Sa/So) bis ca. 23:30 Uhr (Mo-So)) mit Abweichungen im Minutenbereich und einzelnen Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten.

- KBS 993: Ulm Hbf – Neu-Ulm – Günzburg – Ingolstadt – Regensburg:  
Stundentakt für die Regionalbahnen von agilis (ca. 04:50 (Mo-Fr) bis ca. 23:00 Uhr (Mo-Fr); 2-h-Takt für die Regionalbahnen von agilis (ca. 06:00 Uhr (Sa/So) bis ca. 23:00 Uhr (Sa/So)) sowie ebenfalls ein 2-h-Takt für die agilis-Schnellzüge (ca. 07:15 Uhr (Sa-So) bis ca. 19:15 Uhr (Sa-So)). Montag bis Freitag nur drei Fahrten mit agilis-Schnellzügen je Richtung.

Das höchste Angebot im SPNV besteht auf der Relation Neu-Ulm – Senden (zum Teil ohne Zwischenhalte) mit 45 Fahrten je Richtung. An zweiter Stelle folgt die Relation Neu-Ulm – Nersingen (KBS 977, 980 und 993) mit 41 Fahrten je Richtung und Tag durch die Überlagerung von drei Kursbuchstrecken. Auf den übrigen Abschnitten liegt das Angebot zwischen 19 (KBS 757) und 37,5 Fahrten (KBS 975) je Richtung und Tag. Der neue, reaktivierte Abschnitt zwischen Senden und Weißenhorn verfügt über 20 Fahrten je Richtung (KBS 976).

Auf Karte 21 (Seite 60) ist das ÖPNV-Angebot **Montag - Freitag an schulfreien Tagen** (Ferien) dargestellt. Das Angebot im Schienenverkehr ist gegenüber dem Angebot Montag bis Freitag an Schultagen unverändert. Hingegen kann beim Fahrtenangebot im Busverkehr gegenüber Schultagen eine deutlich abnehmende Bedienungshäufigkeit (insbesondere in den südlichen und südöstlichen Bereichen des Landkreises) festgestellt werden. Vor allem die Ortsteile von Buch haben in den Ferien teilweise gar kein Angebot. Im Nahbereich von Neu-Ulm sind fast keine Veränderungen im Vergleich zum Betriebstag „Montag bis Freitag an Schultagen“ erkennbar.

Am **Wochenende** besteht ein geringeres Angebot als Montag bis Freitag. Die Orte Neu-Ulm, Senden, Nersingen, Weißenhorn, Pfaffenhofen a.d. Roth und Elchingen werden am dabei häufigsten bedient (vgl. Karte 22, Seite 61). Außerhalb dieser Relationen und der Einzugsbereiche der größeren Orte ist zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme teilweise kein Angebot vorhanden (mit Ausnahme des SPNV in den Orten entlang der benannten Strecken). Das Angebot wurde seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 und 2014 in weiten Bereichen des Landkreises ausgebaut bzw. verbessert.

Die HAUPTerschließung des Landkreises erfolgt am Wochenende über den Schienenverkehr. Das höchste Fahrtenangebot mit 39,5 je Richtung und Tag findet sich auf dem Abschnitt Ulm/Neu-Ulm – Senden (zum Teil ohne Zwischenhalte). Bis Illertissen liegt das Fahrtenangebot dann bei 34 Fahrten (zum Teil auch ohne Zwischenhalte) je Richtung und Tag. Außerhalb dieser Relation liegt die Fahrtenanzahl am Samstag im SPNV zwischen 13 und 29 Fahrten pro Richtung und Tag.

Das geringste Angebot besteht an Sonn- und Feiertagen. Wie in Karte 23 (Seite 62) dargestellt, besteht im Busverkehr hauptsächlich die Erschließung der Kommunen im Neu-Ulmer Umland sowie der Orte Senden, Nersingen, Pfaffenhofen a.d. Roth, Vöhringen und Weißenhorn.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 gibt es im Gebiet um Weißenhorn mit dem „Pfiffibus“ eine flexible Bedienungsform in den Abendstunden, an Wochenenden sowie teilweise an Ferientagen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird der „Pfiffibus“ auch in und um Illertissen sowie in den südlichen Landkreiskommunen angeboten. Das dadurch neu hinzu gekommene Fahrtenangebot ist nicht in den folgenden Kartendarstellungen zum ÖPNV-Angebot dargestellt. Im SPNV verringert sich das Fahrtenangebot gegenüber Samstag minimal bzw. teilweise gar nicht. Die maximale Fahrtenanzahl pro Richtung und Tag liegt am Sonntag bei 38,5 Fahrten je Richtung und Tag auf der Relation zwischen Neu-Ulm und Senden sowie im weiteren Verlauf bei 34 Fahrten auf der Relation Ulm/Neu-Ulm – Illertissen. Auf den übrigen Relationen liegt die Fahrtenzahl zwischen 8,5 und 28,5 Fahrten pro Richtung und Tag.

# ÖPNV-Angebot (Montag - Freitag an Schultagen nur Busverkehr)

nach Einführung des  
Zug-Bus-Konzeptes  
im Dezember 2013

Anzahl Fahrtenpaare (FP)  
an der Haltestelle

- bis 6 Fahrtenpaare
- bis 20 Fahrtenpaare
- 20 bis 50 Fahrtenpaare
- 50 bis 150 Fahrtenpaare
- 150 bis 300 Fahrtenpaare
- > 300 Fahrtenpaare

■ Siedlungsflächen

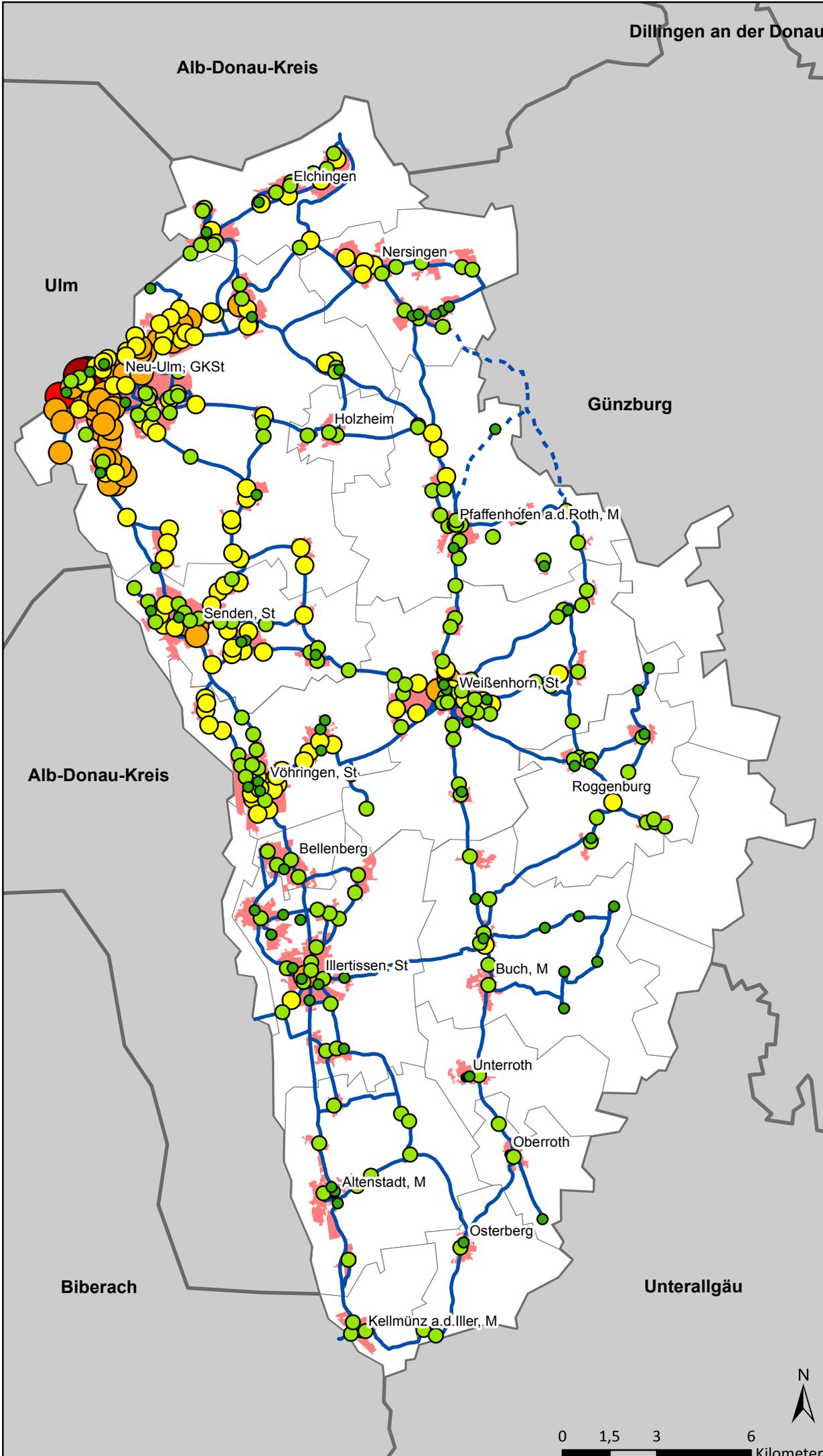
— Buslinien (im DING-Tarif)

— Buslinien (nicht im DING-Tarif)

● Gemeindehauptort

— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze



Karten-Nr.: 19

Quelle: Fahrpläne des  
öffentl. Linienverkehrs  
Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm

0 1,5 3 6  
Kilometer

## Angebot im SPNV

(Werktag)  
(Takt pro Richtung)

Stand: nach Einführung  
Zug-Bus-Konzept  
(Dezember 2013)

### Bahnhöfe

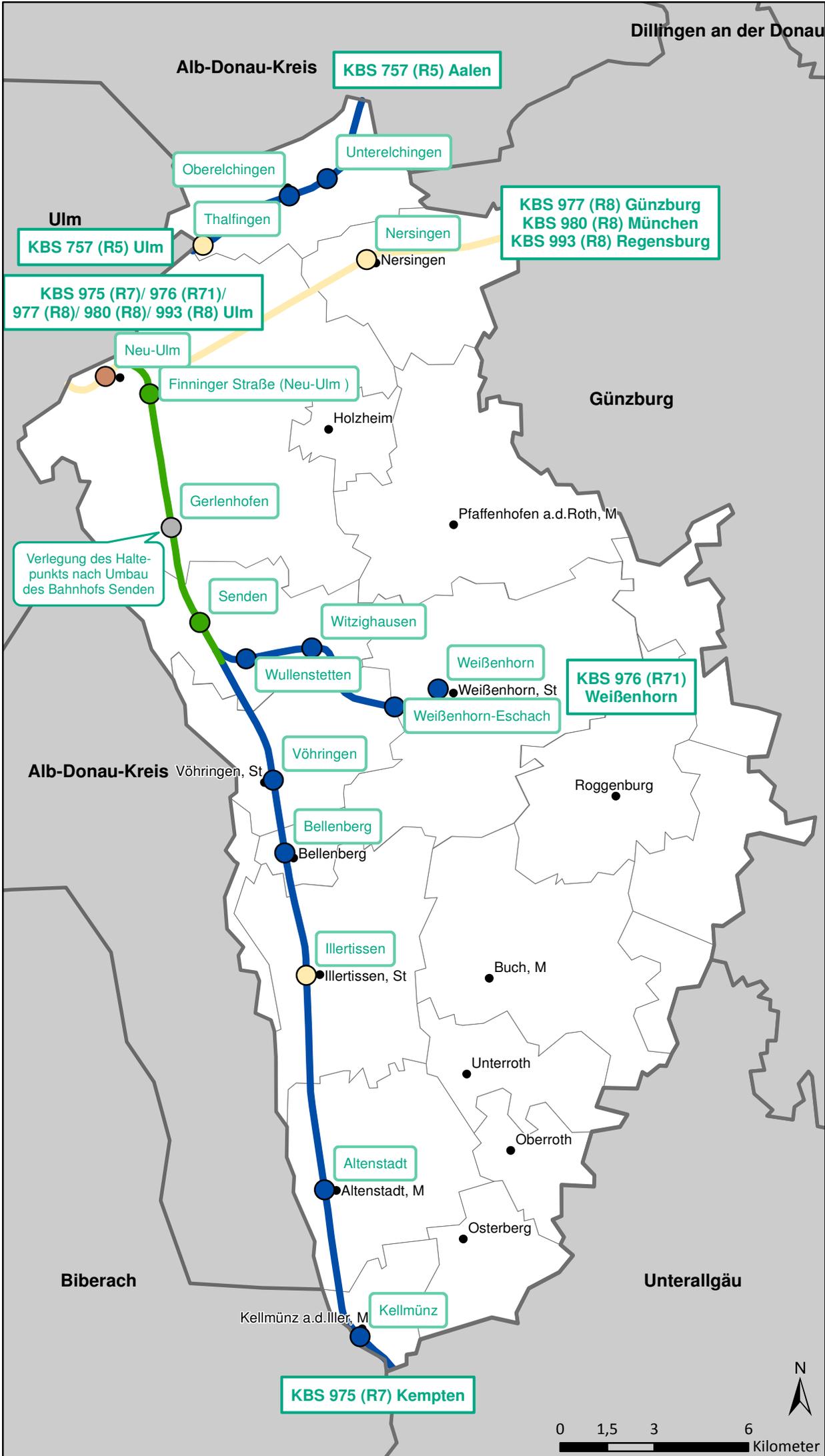
- ohne Takt (mehrmals pro Stunde)
- h-Takt RB/agilis + h-Takt RE
- h-Takt
- 30-min-Takt
- ohne Takt

### Bahn

- zwei Fahrten pro Stunde
- h-Takt
- 30-min-Takt

nach Reaktivierung der Strecke  
Weißenhorn - Senden (- Ulm):  
Erhöhung des Taktes zwischen  
Senden und Ulm auf 30 Minuten  
je Richtung  
(Ausnahme: Bahnhof Gerlenhofen)

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



Karten-Nr.: 20

Quelle: Fahrpläne des SPNV

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



## ÖPNV-Angebot (Montag - Freitag an Ferientagen, nur Busverkehr)

Stand: nach Einführung  
des Zug-Bus-  
Konzeptes im  
Dezember 2013

Anzahl Fahrtenpaare (FP)  
an der Haltestelle

- kein Angebot
- bis 6 Fahrtenpaare
- bis 20 Fahrtenpaare
- 20 bis 50 Fahrtenpaare
- 50 bis 150 Fahrtenpaare
- 150 bis 300 Fahrtenpaare
- > 300 Fahrtenpaare

■ Siedlungsflächen

— Buslinien (im DING-Tarif)

- - - Buslinien (nicht im DING-Tarif)

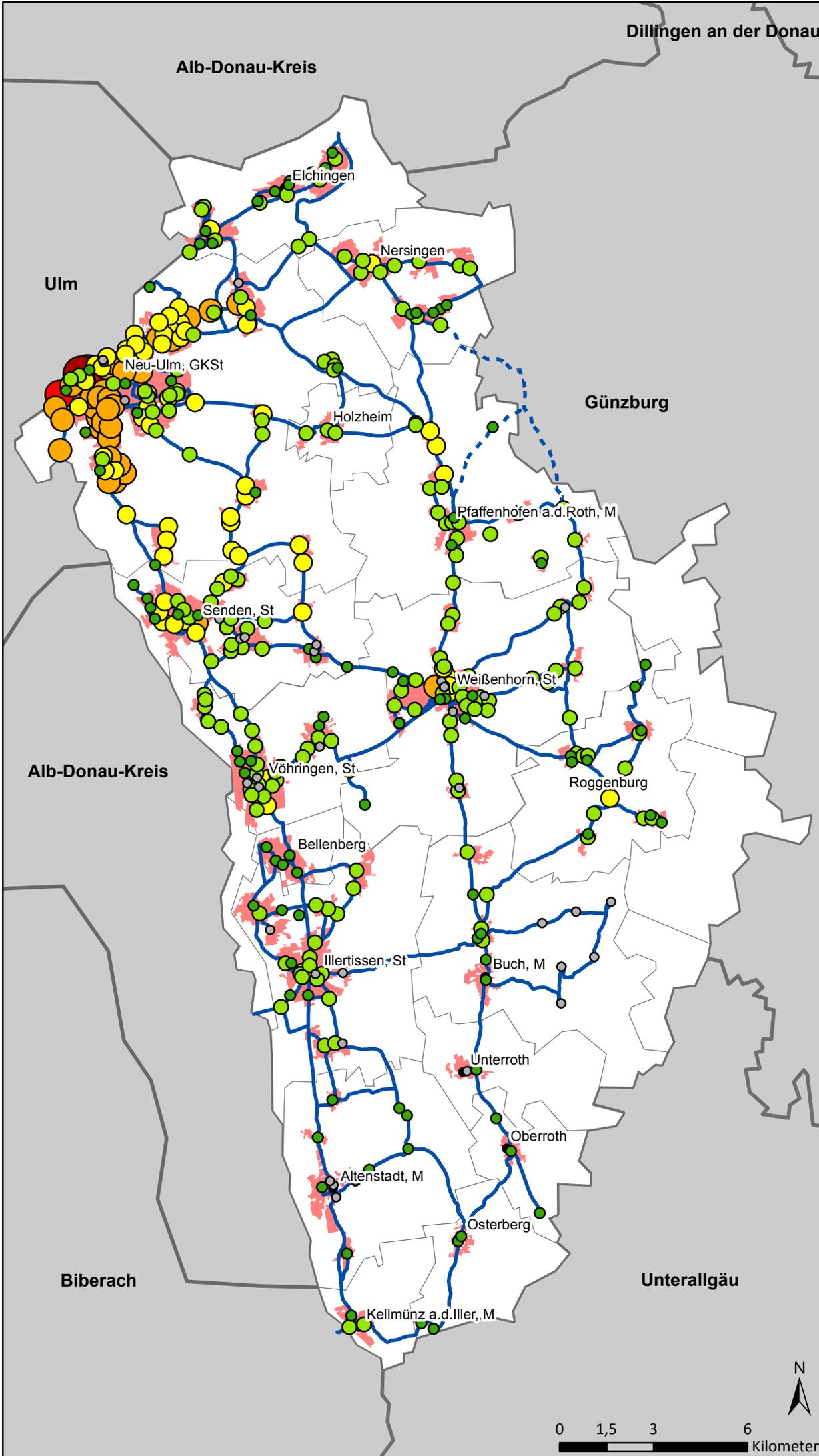
● Gemeindehauptort

— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 21

Quelle: Fahrpläne des  
öffentl. Linienverkehrs  
Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



# ÖPNV-Angebot (Samstag, nur Busverkehr)

Stand: nach Einführung  
des Zug-Bus-  
Konzeptes im  
Dezember 2013

Anzahl Fahrtenpaare (FP)  
an der Haltestelle

- kein Angebot
- bis 6 Fahrtenpaare
- bis 20 Fahrtenpaare
- 20 bis 50 Fahrtenpaare
- 50 bis 150 Fahrtenpaare
- 150 bis 300 Fahrtenpaare
- > 300 Fahrtenpaare

■ Siedlungsflächen

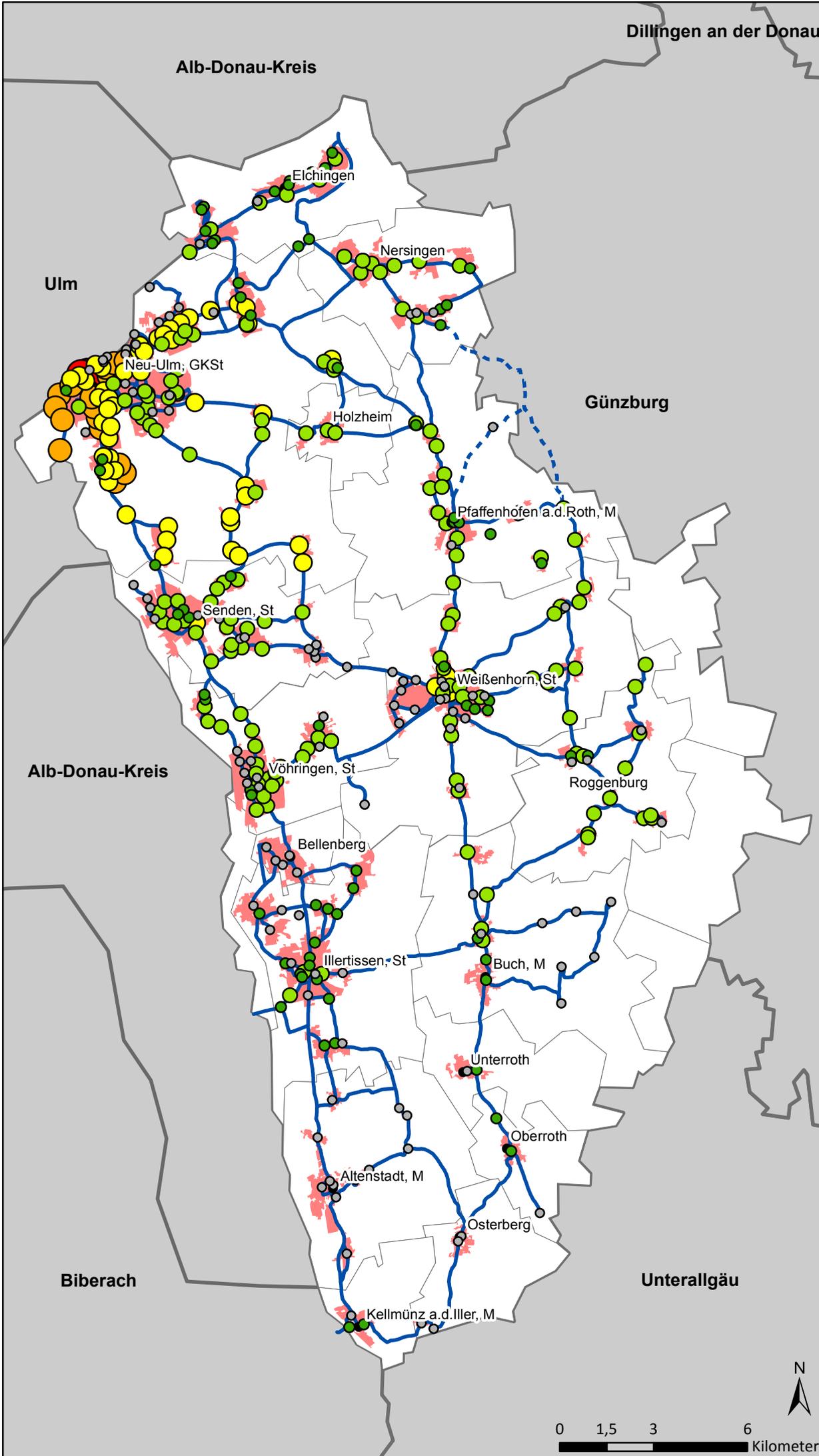
— Buslinien (im DING-Tarif)

- - - Buslinien (nicht im DING-Tarif)

● Gemeindehauptort

— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze



# ÖPNV-Angebot (Sonntag, nur Busverkehr)

Stand: nach Einführung  
des Zug-Bus-  
Konzeptes im  
Dezember 2013

Anzahl Fahrtenpaare (FP)  
an der Haltestelle

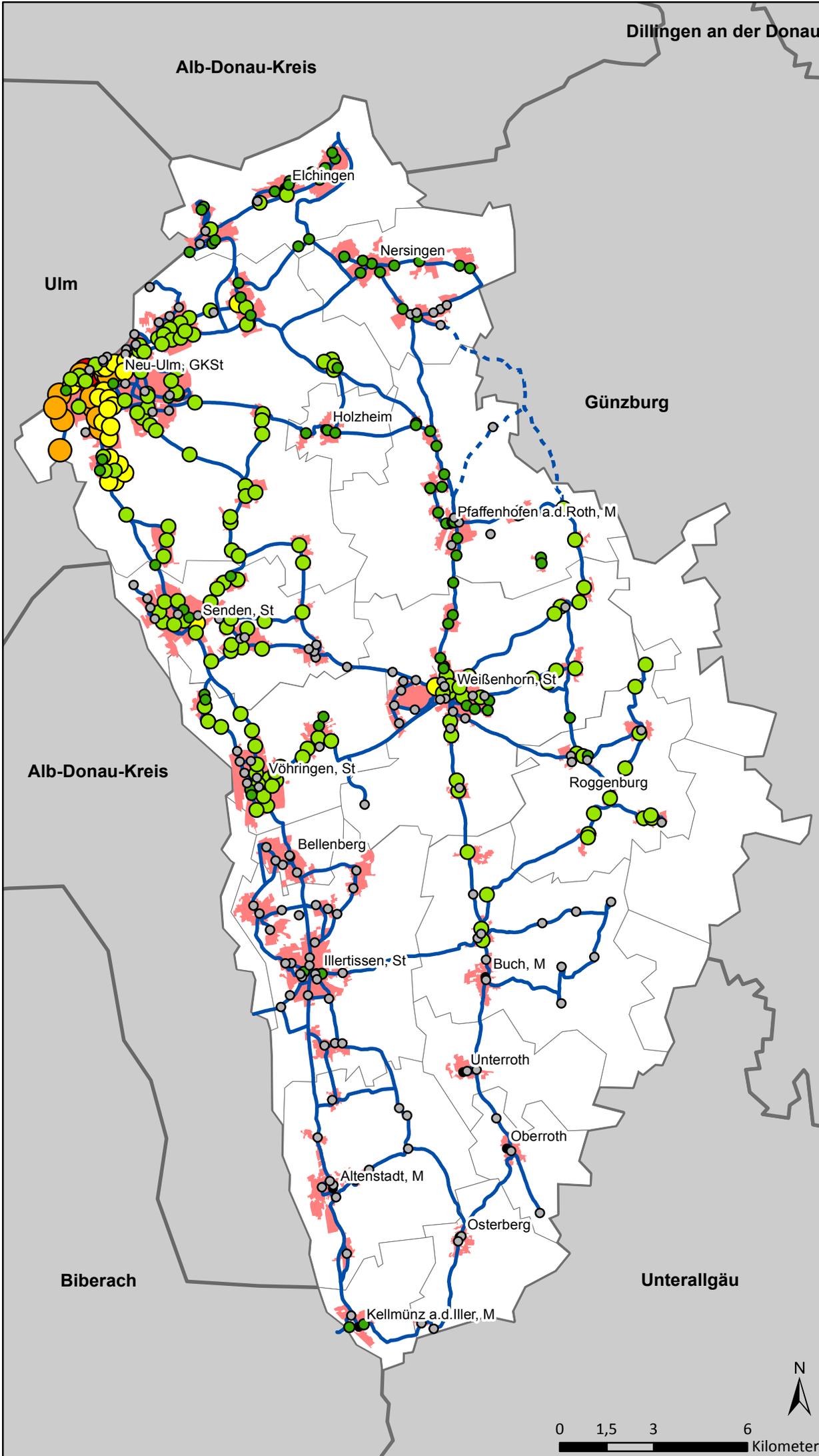
- kein Angebot
- bis 6 Fahrtenpaare
- bis 20 Fahrtenpaare
- 20 bis 50 Fahrtenpaare
- 50 bis 150 Fahrtenpaare
- 150 bis 300 Fahrtenpaare

- Siedlungsflächen
- Buslinien (im DING-Tarif)
- - - Buslinien (nicht im DING-Tarif)

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 23

Quelle: Fahrpläne des  
öffentl. Linienverkehrs  
Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



### 3.3.3 Besonderheiten des ÖPNV-Angebotes

Im Landkreis Neu-Ulm bestehen vereinzelt Linien im gemeindlichen freigestellten Schülerverkehr. Weiterhin bestehen Verstärkerfahrten im Schülerverkehr mit der Linie 999, die durch die NeUBus GmbH betrieben wird.

**Bedienungsverbote** zugunsten der Bahn oder **Unterwegsbedienungsverbote** existieren im Landkreis Neu-Ulm nicht.

### 3.3.4 Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

Im Folgenden werden die Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn für Linien untersucht, die den jeweiligen Bahnhof bedienen und die regelmäßig Montag - Freitag an Schultagen verkehren.

Alle Bahnhöfe im Landkreis Neu-Ulm wurden unter dem Aspekt überprüft, ob an den SPNV-Haltestellen überhaupt eine Bedienung durch relevante Buslinien vorliegt und ob dabei von einer Abstimmung zwischen SPNV und Bus gesprochen werden kann. Die Einordnung der Anschlussqualität Bus - Bahn wurde auf Basis der Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt [13]. Aus Tabelle 3 gehen die Wartezeiten in Minuten und die daraus resultierende Qualitätsstufe für die Anschlussqualität Bus - Bahn hervor.

Qualitätsstufe	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von $\leq 60$ min
A	< 7
B	7 bis < 12
C	12 bis < 17
D	17 bis < 22
E	22 bis < 32
F	$\geq 32$

**Tabelle 3 Anschlussqualität Bus - Bahn**

Bei der Ermittlung der Qualitätsstufe für die durchschnittliche Wartezeit wird die Zeit für den Umsteigeweg in der Wartezeit nicht berücksichtigt und muss bei der Gesamtzeit zwischen z.B.

Ankunft Bus – Abfahrt Bahn mit einbezogen werden. Deshalb wurde die Wartezeit bei den einzelnen Qualitätsstufen um jeweils zwei Minuten erhöht, um Umsteigewege mit zu betrachten. Damit ergibt sich beispielsweise für das Erreichen der Qualitätsstufe A eine Wartezeit zwischen zwei und sieben Minuten. Zur Ermittlung der Qualitätsstufen werden Unterscheidungen hinsichtlich des Ziels und des Tageszeitraums getroffen. Von Betriebsbeginn bis 13 Uhr wird die Relation „Ankunft Bus – Abfahrt Bahn“ am zu untersuchenden Bahnhof für jeden Bus ermittelt, ab 13 Uhr bis Betriebsende wird die Relation „Ankunft Bahn – Abfahrt Bus“ am jeweiligen Bahnhof geprüft.

Im Einzelnen ergeben sich daraus nachfolgende Ergebnisse:

Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn an den Haltepunkten gibt Karte 24 (Seite 65) wieder. Die beste Anschlussqualität mit der Stufe A besteht in Thalfingen. Danach folgt der Bahnhof Senden mit Qualitätsstufe B. Die Qualitätsstufe C weisen die Bahnhöfe und Haltepunkte Weißenhorn, Kellmünz a.d. Iller, Nersingen und Finninger Straße auf.

Anzumerken ist, dass eine Linie, die mehrere Bahnhöfe bedient, aufgrund unterschiedlicher Fahrzeiten von Bus und Bahn nur auf einen Bahnhof abgestimmt sein kann. Nach Einführung des Zug-Bus-Konzeptes im Dezember 2013 wurde an den zentralen Bahnhöfen in Weißenhorn und Senden auf die Abstimmung zwischen Bus und Bahn geachtet. Bei den dazwischen liegenden Haltepunkten Weißenhorn-Eschach, Witzighausen und Wullenstetten ist dies systembedingt nicht möglich.

Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Bahnlinien sind am Bahnhof in Neu-Ulm bzw. auch am Hauptbahnhof in Ulm gegeben.

# Abstimmung Bus - Bahn

Stand:  
nach Einführung  
des Zug-Bus-Konzeptes  
im Dezember 2013

## Anschlussqualität

- Qualitätsstufe A
- Qualitätsstufe B
- Qualitätsstufe C
- Qualitätsstufe D
- Qualitätsstufe E

Bahnlinie

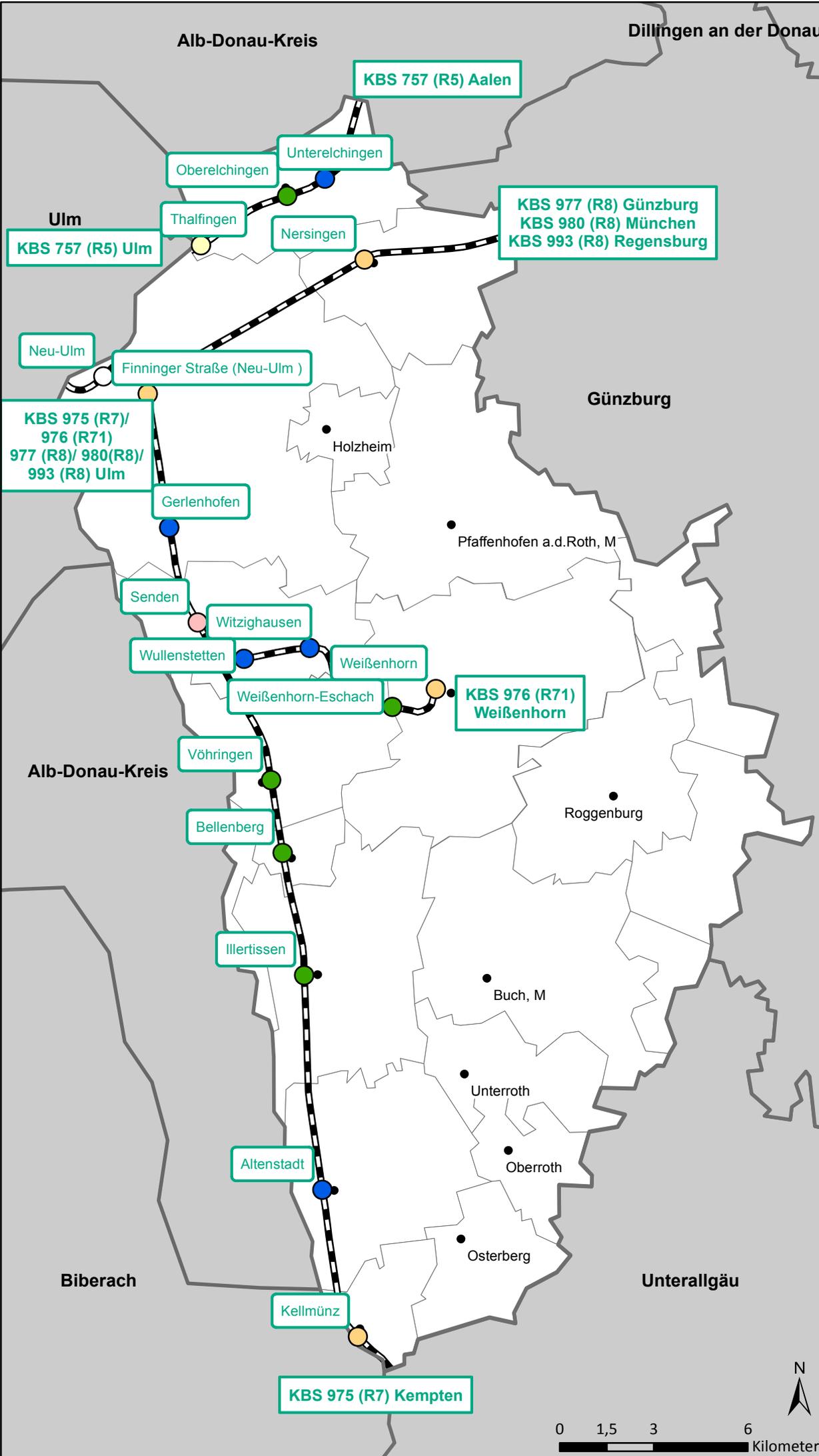
Hinweis:  
bei den Bahnhöfen Thalvingen,  
Unterechingen und Ober-  
elchingen ist der Bahnhof  
Ulm der Bezugspunkt  
für Fahrten im SPNV

Gemeindegrenze  
 Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 24

Quelle: Fahrpläne des  
öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



### **3.3.5 Haltestellen im Busverkehr und Bahnhöfe / Haltepunkte im SPNV**

Eine systematische Erfassung der Haltestellenausstattung wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans im Sommer 2013 durch den Landkreis Neu-Ulm vorgenommen, die teilweise durch die Stadtverwaltung Neu-Ulm ergänzt wurde. Die Erfassung der Haltestellen wurde anhand eines Kriterienkatalogs durchgeführt und im September 2014 teilweise aktualisiert. Der Kriterienkatalog für die Erfassung der Haltestellen und die Erstellung eines Haltestellenkatasters ist in Tabelle 4 dargestellt. Aus dem Jahr 2008 gibt es ein Haltestellenkataster von DING, das jedoch nur sehr sporadisch aktualisiert wurde und deshalb nicht mehr auf dem aktuellen Stand ist. Aus diesem Grund wurde eine neue systematische Erfassung aller Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm und der Stadt Neu-Ulm durchgeführt.

Diese Erfassung hat gezeigt, dass bei der Haltestellenausstattung eine große Bandbreite der Ausstattungsqualität festzustellen ist – von Wartehäuschen in unterschiedlicher Gestaltungsform bis hin zu Bushaltestellen ohne Schutz sowie beispielsweise Unterschiede im Vorhandensein von Beleuchtung. Das Thema Beleuchtung ist insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste ein wichtiger Aspekt.

Insgesamt gibt es im Landkreis Neu-Ulm 730 Haltestellen, davon 247 im Neu-Ulmer Stadtgebiet und 483 im Landkreisgebiet. Abbildung 4 und Abbildung 5 zeigen die Ergebnisse der Haltestellenerfassung im Hinblick auf Ausstattungsmerkmale, auf die Haltestellenform und die Barrierefreiheit. Hinsichtlich der Novelle des PBefG zum 01. Januar 2013 (vgl. Kapitel 2.2) ist das Thema Barrierefreiheit ein wesentlicher Aspekt.

<b>Ort:</b>	<b>Richtung:</b>	
<b>Ortsteil:</b>	<b>Linie(n):</b>	<b>Erfasser</b>
<b>Haltestelle (Name):</b>	<b>Verkehrsunternehmen:</b>	<b>Datum der Erfassung:</b>
<b>Haltestellen-Nummer:</b>	<b>Zuständigkeit:</b>	<b>Fotos (Datei-Nr.):</b>

Kennzeichnung	vorhanden		Typ/Ausfertigung/ Aktualität (Stand)	Zustand			Bemerkungen/ Mängel
	ja	nein		neu/gut	befriedigd.	m. Mängeln	
Schild Typ "Nürnberg"							
- Befestigung Stange							
- Haltestellenname							
- Einschrübe			Anzahl:				
Linien Nummer							
- Zielangabe							
DING Logo							
- Landkreis-Logo							
Kenning Blinklicht							
<b>Aushangkasten/Information</b>							
Kasten							
- Fahrplan							
- Tarif-Info							
<b>Ausstattung</b>							
- Sitzbank							
- Wartehalle							
Papierkorb							
- Beleuchtung Wartehalle							
- Beleuchtung H-Bereich							
- Fahrradständer			Anzahl:				
- sonstige Information							

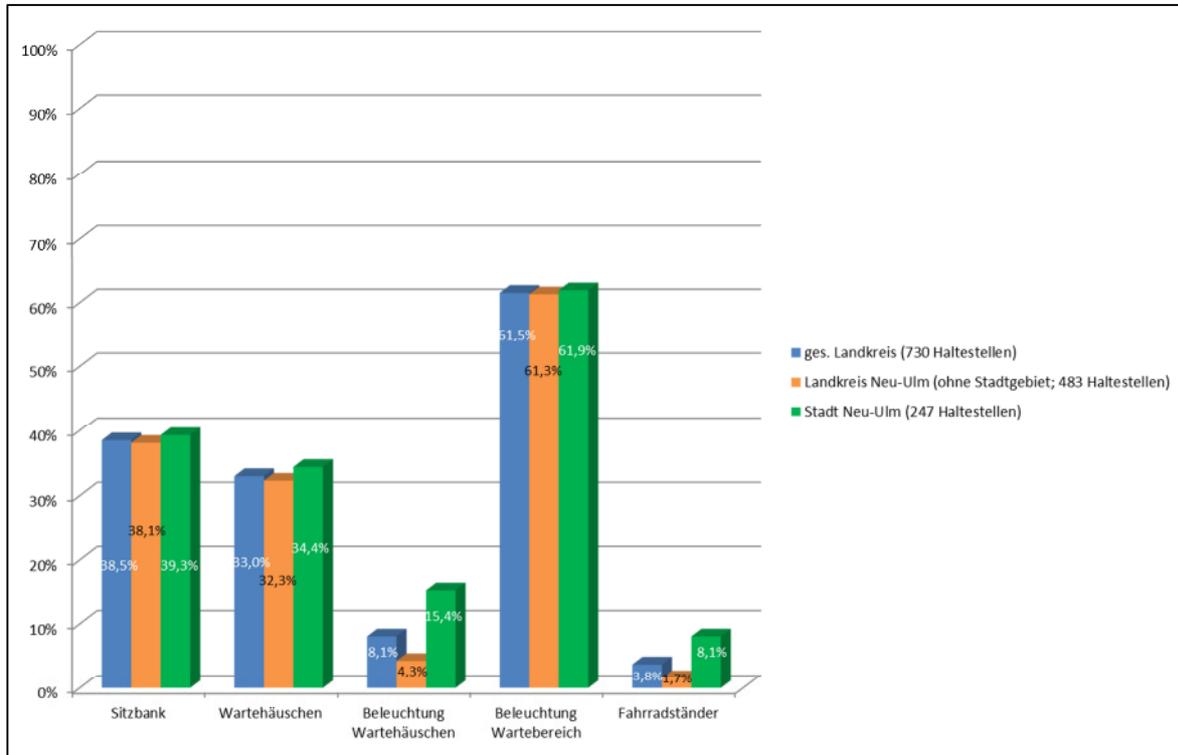
Barrierefreiheit	Haltestellenkap	Busbucht	Fahrbahnrand	Grenzmarkierung	Besonderheiten
- Haltestellenform					
- Borde	Kasseler Sonderbord	Hochbord (<14 cm)	Niederbord (<4cm)	kein Bordstein	Leitstreifen
- Aufstellfläche	Persönlicher Eindruck				Telefon

Haltestellen-Kataster  
Landkreis Neu-Ulm



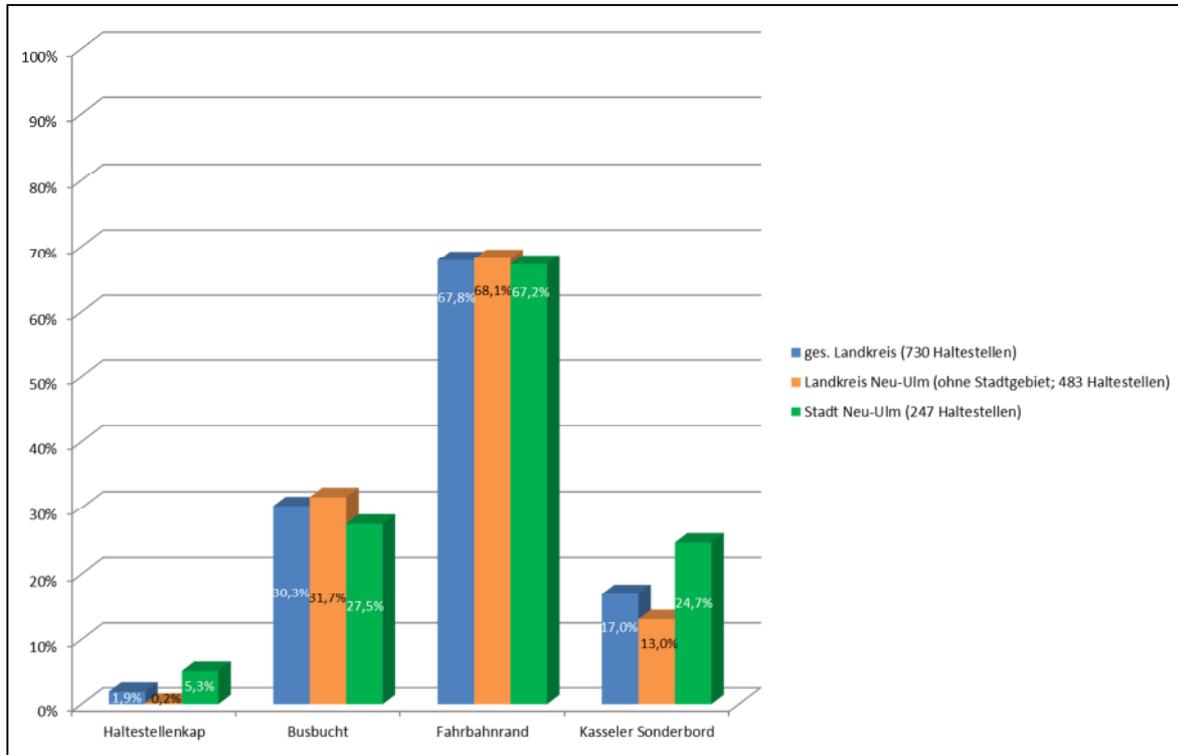
**Tabelle 4 Kriterienkatalog Haltestellenausstattung**

Abbildung 4 und Abbildung 5 zeigen beispielhaft den unterschiedlichen Umfang der Haltestellenqualität und -ausstattung im Landkreis Neu-Ulm.



**Abbildung 4 Haltestellenausstattung**

Beleuchtung im Wartebereich ist an über 60% der Haltestellen vorhanden (61,3% im Landkreis Neu-Ulm und 61,9% im Stadtgebiet Neu-Ulm). Sitzbänke und Wartehäuschen sind ungefähr bei mindestens einem Drittel der Haltestellen vorhanden (Sitzbank: 38,1% im Landkreis Neu-Ulm, 39,3% im Stadtgebiet Neu-Ulm; Wartehäuschen: 32,2% im Landkreis Neu-Ulm und 34,4% im Stadtgebiet Neu-Ulm).



**Abbildung 5 Haltestellenform und Barrierefreiheit**

Mit knapp 25% bzw. 13% sind wenige Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm mit einem Kasseler Sonderbord ausgestattet.

Bei der Haltestellenform dominieren Haltestellen am Fahrbahnrand (67,2% in der Stadt Neu-Ulm und 68,1% im Landkreis Neu-Ulm). Die wenigsten Haltestellen sind als Haltestellenkap ausgestaltet (5,3% in der Stadt Neu-Ulm und 0,2% im Landkreis Neu-Ulm).

Im Landkreis Neu-Ulm gibt es derzeit 17 Haltepunkte und Bahnhöfe im SPNV. Einen direkten Busanschluss mit Fußwegen unter 300 m besitzen fast alle Haltepunkte bzw. Bahnhöfe (vgl. Kapitel 3.3). In Wullenstetten sind circa 350 Meter zwischen dem Haltepunkt für den SPNV und der Bushaltestelle „Kirche Mariä Verkündigung“ zurückzulegen.

Für die Bewertung der Bahnhöfe bezüglich ihrer Ausstattungsqualität wurde die Stationsdatenbank der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) verwendet [14].

Die SPNV-Halte Senden und Nersingen sind nicht barrierefrei gestaltet. An den SPNV-Halten Altenstadt, Bellenberg, Finninger Straße (Neu-Ulm), Gerlenhofen, Kellmünz a.d. Iller, Oberelchingen und Vöhringen ist der Weg zum Bahnsteig barrierefrei, jedoch nicht die Station. Vollständig barrierefreie Stationen gibt es in Illertissen, Neu-Ulm, Thalfingen, Unterelchingen, Witzighausen, Wullenstetten, Weißenhorn-Eschach und Weißenhorn. An zehn der 17 Bahnhöfe und Haltepunkte sind Park-and-Ride-Anlagen bzw. Parkplätze vorhanden, die Anzahl variiert zwischen sechs und 170 Stellplätzen. Behindertenstellplätze stehen dagegen nur an den fünf Haltestellen Altenstadt, Illertissen, Witzighausen, Wullenstetten und Senden zur Verfügung (ein bis zwei Stellplätze). Fahrradstellplätze bestehen an 15 der 17 Bahnhöfe und Haltepunkte, wobei die Anzahl der Stellplätze zwischen drei und 118 variiert. In Gerlenhofen und Finninger Straße sind keine Abstellplätze für Fahrräder vorhanden.

Fahrkartenautomaten für den Nahverkehr sind an allen 17 Bahnhöfen und Haltepunkten vorhanden. Acht Stationen haben zusätzlich Fahrkartenautomaten für den Fernverkehr (Finninger Straße, Illertissen, Kellmünz a.d. Iller, Witzighausen, Wullenstetten, Weißenhorn-Eschach, Weißenhorn und Neu-Ulm). In Senden und Illertissen sind zusätzlich Fahrkartenverkaufsstellen vorhanden.

Eine Übersicht über die Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV mit der jeweiligen Ausstattung ist der nachfolgenden Tabelle 5 zu entnehmen.

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Bahnhof	Lage des Bahnhofes / Haltepunktes	Barrierefreiheit	Anzahl P+R Parkplätze	Anzahl Behindertenstellplätze	Anzahl Fahrradabstellplätze	weitere Ausstattung
Altenstadt	zentral im Ort	Weg zum Bahnsteig barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	61	2	68	Fahrkartenautomat Nahverkehr, öffentliches Telefon
Bellenberg	zentral im Ort	Weg zum Bahnsteig barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	28	0	48	Fahrkartenautomat Nahverkehr
Finninger Straße (Neu-Ulm)	zentral im Gewerbegebiet "Pfaffenweg" von Neu-Ulm	Station vollständig barrierefrei	0	0	0	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr, Blindenleitsystem am Bahnsteig, dyn. Fahrgastinformation, öffentliches Telefon
Gerlenhofen (Neu-Ulm)	nördlicher Ortsrand	Weg zum Bahnsteig barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	0	0	0	Fahrkartenautomat Nahverkehr
Illertissen	zentral im Ort	Station vollständig barrierefrei	30	2	118	Fahrkartenautomat Nahverkehr und Fernverkehr, Fahrkartenverkaufsstelle, Warteraum, öffentliches Telefon, Kiosk/Reisebedarf, WC
Kellmünz a.d. Iller	am südwestlichen Ortsrand (direkt an der Iller)	Weg zum Bahnsteig barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	17	0	66	Fahrkartenautomat Nahverkehr und Fernverkehr
Nersingen	nördlicher Ortsrand	Station nicht barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	35	0	36	Fahrkartenautomat Nahverkehr, Warteraum
Neu-Ulm	zentral im Stadtgebiet	Station vollständig barrierefrei	170	0	88	Fahrkartenautomat Nahverkehr und Fernverkehr, Warteraum, WC, Infosäule
Oberelchingen	am südlichen Ortsrand	Weg zum Bahnsteig barrierefrei	0	0	3	Fahrkartenautomat Nahverkehr
Senden	relativ zentral im Ort	Station nicht barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	50	1	36	Fahrkartenautomat Nahverkehr, Fahrkartenverkaufsstelle, öffentliches Telefon, Kiosk/Reisebedarf
Thalfingen (b. Neu-Ulm)	am südwestlichen Ortsrand	Station vollständig barrierefrei	0	0	16	Fahrkartenautomat Nahverkehr, Warteraum
Unterehlingen	am südwestlichen Ortsrand	Station vollständig barrierefrei	0	0	20	Fahrkartenautomat Nahverkehr, öffentliches Telefon
Vöhringen	im östlichen Ortsgebiet	Weg zum Bahnsteig barrierefrei, dyn. Fahrgastinformation	6	0	56	Fahrkartenautomat Nahverkehr, öffentliches Telefon, Bistro/Café/Gaststätte
Weißenhorn-Eschach	am westlichen Rand des Gewerbegebietes (nördlich & südlich davon Gewerbeeinrichtungen)	Station vollständig barrierefrei	0	0	20	Bedarfsfalt, Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr, Blindenleitsystem am Bahnsteig, dyn. Fahrgast-information, Einsatz moderner Niederflurfahrzeuge
Weißenhorn	westlich der Altstadt (relativ zentral im Ort)	Station vollständig barrierefrei	60	2	60	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr, Blindenleitsystem am Bahnsteig, dyn. Fahrgastinformation, Einsatz moderner Niederflurfahrzeuge
Witzighausen	am nordwestlichen Ortsrand	Station vollständig barrierefrei	52	2	20	Bedarfsfalt, Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr, Blindenleitsystem am Bahnsteig, dyn. Fahrgast-information, Einsatz moderner Niederflurfahrzeuge
Wullenstetten	am südlichen Ortsrand	Station vollständig barrierefrei	22	1	20	Bedarfsfalt, Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr, Blindenleitsystem am Bahnsteig, dyn. Fahrgast-information, Einsatz moderner Niederflurfahrzeuge

**Tabelle 5                      Lage und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Neu-Ulm**

### 3.3.6 Organisation

Die Organisation des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs ist durch verschiedene Zuständigkeiten geregelt: Aufgabenträger im SPNV ist der Freistaat Bayern, vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Der Landkreis Neu-Ulm ist Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV. Die für den Landkreis Neu-Ulm für die Erteilung von Linienkonzessionen gemäß Personenbeförderungsgesetz zuständige Behörde ist die Regierung von Schwaben.

Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund Gesellschaft (DING) organisiert seit 01.01.1998 den ÖPNV im Alb-Donau-Kreis, im Landkreis Neu-Ulm und in der Stadt Ulm sowie seit 01.01.2003 auch im Landkreis Biberach. DING ist ein Mischverbund, an dem die Kreise sowie die Verkehrsunternehmen beteiligt sind. DING übernimmt neben der Koordination des ÖPNV (inkl. SPNV) unter anderem auch Aufgaben im Bereich Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Tarif sowie Einnahmeverteilung. Des Weiteren werden von DING auch Verkehrsplanungen und -analysen durchgeführt.

Die Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt insgesamt 14 Konzessionsinhabern (Stand August 2014), die die Fahrleistungen teilweise auf Betriebsführer oder Subunternehmen auslagern. Tabelle 6 zeigt eine Übersicht der Konzessionsinhaber im Landkreis Neu-Ulm. Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Neu-Ulm erbringen die Verkehrsleistungen und sollen dabei Fahrzeuge einsetzen, die den einschlägigen Vorschriften entsprechen und über ausreichende Kapazitäten verfügen.

Es besteht im gesamten Verbundgebiet ein Gemeinschaftstarif, in den bis auf die Linie 854 alle Linien, die im Landkreis Neu-Ulm verkehren, integriert sind.

Verkehrsunternehmen	Anzahl der Genehmigungen	Gemeinschaftsverkehre (G)
<b>RBA</b> Regionalbus Augsburg GmbH / <b>NeUBus</b> GmbH	15	davon 6 G
DB ZugBus <b>RAB</b> GmbH*	6	
<b>Gairing</b> Omnibusverkehr GmbH & Co.KG	5	dv. 4 G mit RBA
<b>Probst</b> Bus GmbH & Co.KG	3	dv. 1 G mit RBA
<b>Braunmiller</b> Bustouristik	3	
<b>SWU</b> Verkehr GmbH	2	dv. 1 G mit RBA
Miller (Betriebsführer) Inh. <b>VMK</b>	2	
BBS (Betriebsführer) Inh. <b>VMK</b>	2	
Karl <b>Oster</b> GmbH & Co.KG	2	
Robert <b>Bayer</b> GmbH Linien 23 und 74	2	
Omnibus <b>Bettighofer</b> GmbH & Co.KG	1	
Omnibus <b>Missel</b>	1	
<b>Fromm</b> Reisen OHG (Wain)	1	
Omnibusverkehr <b>Weidachstein</b> GmbH & Co.KG (ex Baur)	1	

**Tabelle 6** Übersicht Genehmigungen nach Verkehrsunternehmen \*

### 3.3.7 Information und Tarifsystem

Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH gibt jährlich zum Fahrplanwechsel im Dezember gedruckte Fahrplanhefte in Form von so genannten Bereichsfahrplänen heraus, die alle Fahrpläne der im DING-Verbundgebiet verkehrenden Buslinien und Bahnstrecken für ein bestimmtes räumliches Gebiet enthalten. Zudem sind ebenfalls der Tarifwabenplan sowie ein schematischer Linienplan für das jeweilige Gebiet enthalten. Abbildung 6 zeigt die Titelseiten zweier Bereichsfahrpläne.

\* Ab 01. September 2014 ist die Konzession bei der Linie 251 (Kellmünz Bahnhof – Erolzheim) vom Verkehrsunternehmen DB ZugBus RAB GmbH an das Verkehrsunternehmen Ertl-Reisen GmbH übergegangen (vgl. auch Kapitel 3.3).



**Abbildung 6** Bereichsfahrpläne

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde neben den Bereichsfahrplänen auch ein Verbundfahrplanheft angeboten, das alle im DING-Verbundgebiet verkehrenden Linien enthielt.

Wie bereits in Kapitel 3.3.6 erwähnt, gibt es im Landkreis Neu-Ulm sowie im gesamten Verbundgebiet von DING einen Gemeinschaftstarif. Das Verbundgebiet ist in Tarifwaben unterteilt. Der Landkreis Neu-Ulm ist den Waben 10, 20, 30, 31, 32, 40, 41, 50, 51, 60, 61, 70 und 71 zugeordnet. Abbildung 7 zeigt den Tarifwabenplan für das DING-Verbundgebiet. Im rot markierten Bereich sind die Waben, in die der Landkreis Neu-Ulm unterteilt ist, dargestellt.

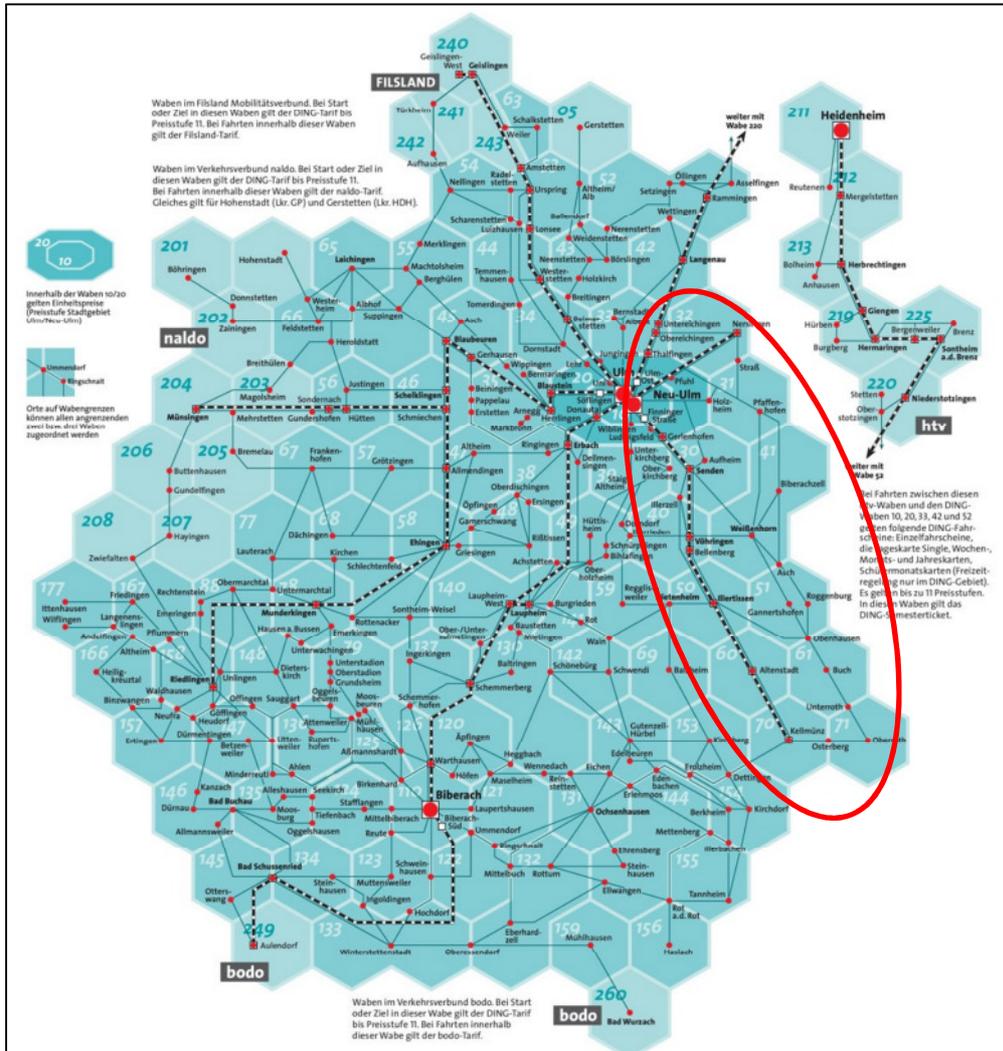


Abbildung 7 Tarifwabenplan

Das Angebot im Internet zum ÖPNV kann auf der Internetseite von DING abgerufen werden. Auf dieser Homepage sind alle Fahrpläne der im Verbundgebiet verkehrenden Linien inklusive Bahn, schematische und geographische Linienpläne, die Bereichspläne, der Wabenplan sowie auch Fahrplanauskünfte abrufbar. Persönliche Fahrpläne können auch über diese Homepage sowie z.T. über die Homepage der Deutschen Bahn und im Informationsdienst „bayerninfo“ erstellt werden.

Als weiteres Angebot für Fahrplanauskünfte etc. kann auch die kostenlose DING-App benannt werden, die die nächsten Abfahrtszeiten aller Linien an der jeweiligen Haltestelle anzeigt sowie nach

Eingabe von Start- und Zielpunkt Fahrtempfehlungen gibt. Durch hinterlegtes Kartenmaterial kann beispielsweise auch die nächstgelegene Haltestelle angezeigt werden. Seit Mai 2014 besteht für die Nutzer die Möglichkeit, Tageskarten (Single- und Gruppentageskarten) selbst auszudrucken. Voraussetzung dabei ist eine Registrierung bei „HandyTicket Deutschland“. Diese Möglichkeit besteht für den Vorverkauf für maximal sieben Tage [15]. Seit 01. Juli 2014 gibt es von der Donau-Iller-Nahverkehrsverbundgesellschaft mit dem „ticket2mix“ eine neue Jahreskarte, die die Möglichkeit bietet, neben dem ÖPNV auch Car-Sharing-Angebote zu nutzen. Zusätzlich dazu kann der ÖPNV ab 18 Uhr im gesamten DING-Verbundgebiet und nicht nur auf den jeweils eingetragenen Strecken genutzt werden. Weiterhin ist die Mitnahme einer zweiten Person ab 18 Uhr ebenfalls möglich [16].

The screenshot shows the DING Fahrplanauskunft website interface. The search criteria are: von: Neu-Ulm / ZUP, nach: Pfaffenhofen an der Roth / Kirche, Datum: 08.12.2014, Abfahrt: 10:26 Uhr. The results table is as follows:

Fahrt Strecke	Abfahrt	Ankunft	Dauer	Umstieg	Preis (Erw.) Einzelfahrt
1. Karte	10:08	10:47	00:39	0	3,20
2. Karte	10:32	11:15	00:43	1	4,60
3. Karte	11:08	11:47	00:39	0	3,20
4. Karte	11:32	12:35	01:03	1	4,60
5. Karte	12:08	12:47	00:39	0	3,20

Below the table, the first two fare options are detailed:

**1. Fahrt**  
 10:08 Neu-Ulm ZUP Steig 8  
 10:47 Pfaffenhofen Kirche  
 Bus Linie 78 Weißenhorn St.-Johannis-Straße  
 Karte Karte  
 Diese Fahrt drucken

**2. Fahrt**  
 10:32 Neu-Ulm ZUP  
 10:35 Neu-Ulm Bahnhof Gleis 4  
 (ca. 3 Minuten) ca. 0,1 km  
 Karte Karte  
 10:35 Neu-Ulm Bahnhof Gleis 4  
 10:57 Weißenhorn Bahnhof Bstg. 1  
 RB 26463 Regionalbahn Weißenhorn Bahnhof  
 Karte Karte  
 Fahrradmitnahme beareznt moelich

Abbildung 8 Darstellung von Fahrplaninformationen im Internetauftritt von DING (Auswahl)

Zusätzliche Auskunftsmöglichkeiten zu Abfahrts- und Ankunftszeiten bieten auch die Internetauftritte der Deutschen Bahn (DB) sowie des Bayern-Fahrplans der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Abbildung 9 zeigt die Fahrplanauskunft vom Bayern-Fahrplan (oben) sowie die elektronische Fahrplanauskunft von der DB (unten).

BAYERN  
FAHRPLAN

Für Bus und Bahn.

**Ihre Angaben** Auswahl Druckansicht

**Von:** Neu-Ulm  
**Nach:** Pfaffenhofen an der Roth Kirche  
**Hinfahrt:** 8.12.2014 ab 10:30

FAHRT	AM	AB	AN	DAUER	UMSTEIGEN
1.	8.12.	10:35	11:24	00:49	1 x
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span>+   </span> <span> </span> </div>					
2.	8.12.	11:08	11:47	00:39	0 x
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span>+ </span> <span> </span> </div>					
3.	8.12.	11:35	12:34	00:59	2 x
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span>+   </span> <span> </span> </div>					

Bahnhof/Haltestelle	Datum	Wege	Zeit	Dauer	Umst.	Produkte
			↑ Früher			
Neu-Ulm	Mo, 08.12.14		ab 10:35 +0	0:40	1	RB, BUS
Pfaffenhofen a.d. Roth Kirche	Mo, 08.12.14	2 Min.	an 11:15			
ZUP, Neu-Ulm	Mo, 08.12.14		ab 11:08	0:39	0	BUS
Pfaffenhofen a.d. Roth Kirche	Mo, 08.12.14		an 11:47			
Neu-Ulm	Mo, 08.12.14		ab 11:35 +0	1:00	1	RB, BUS
Pfaffenhofen a.d. Roth Kirche	Mo, 08.12.14	2 Min.	an 12:35			

**Abbildung 9 Darstellung von Fahrplaninformationen im Internet bei der DB sowie der BEG**

Die Echtzeitinformation ist für die Attraktivität im ÖPNV ein wesentlicher Aspekt. Im Landkreis Neu-Ulm gibt es bereits Ansätze des Datenaustauschs über bilaterale Schnittstellen. Abbildung 10 zeigt den aktuellen Stand [17].

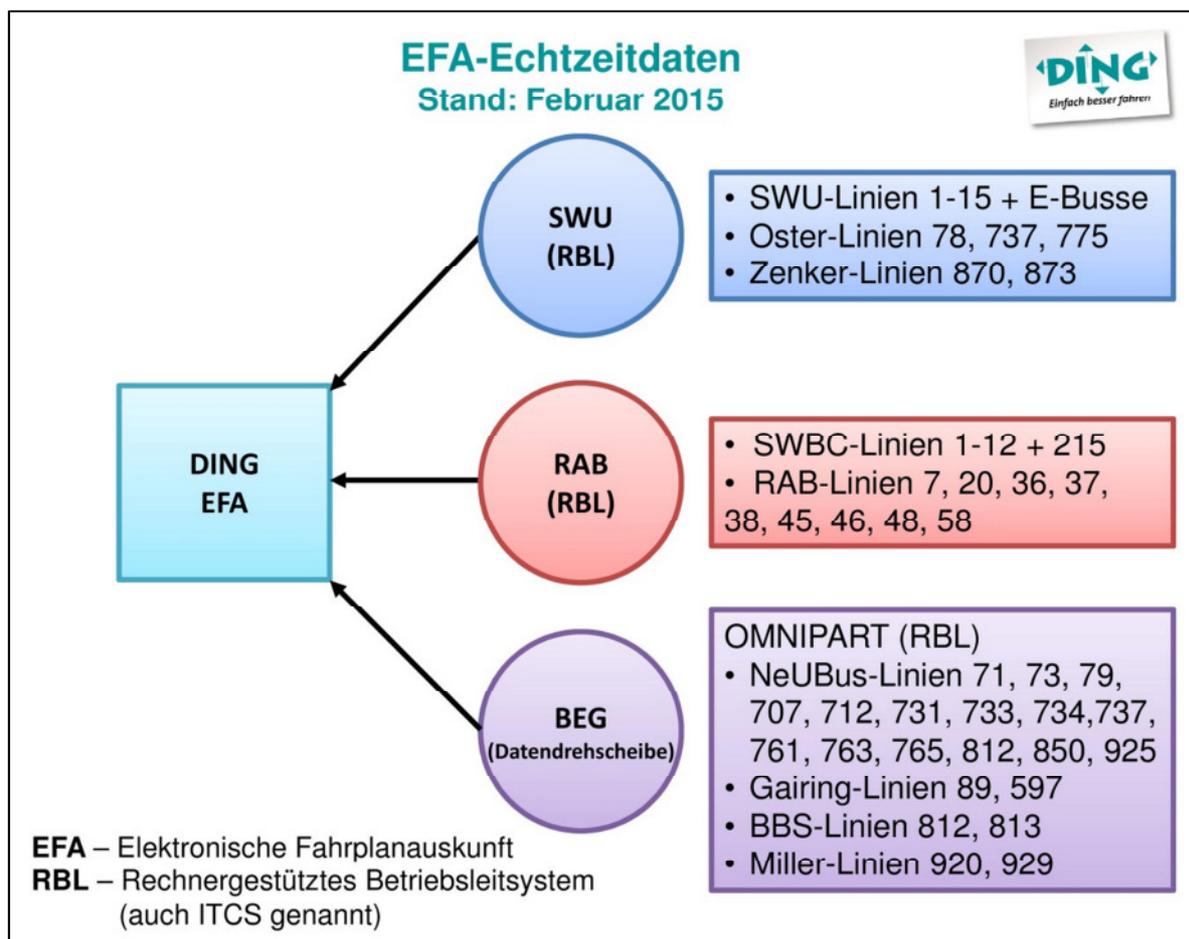


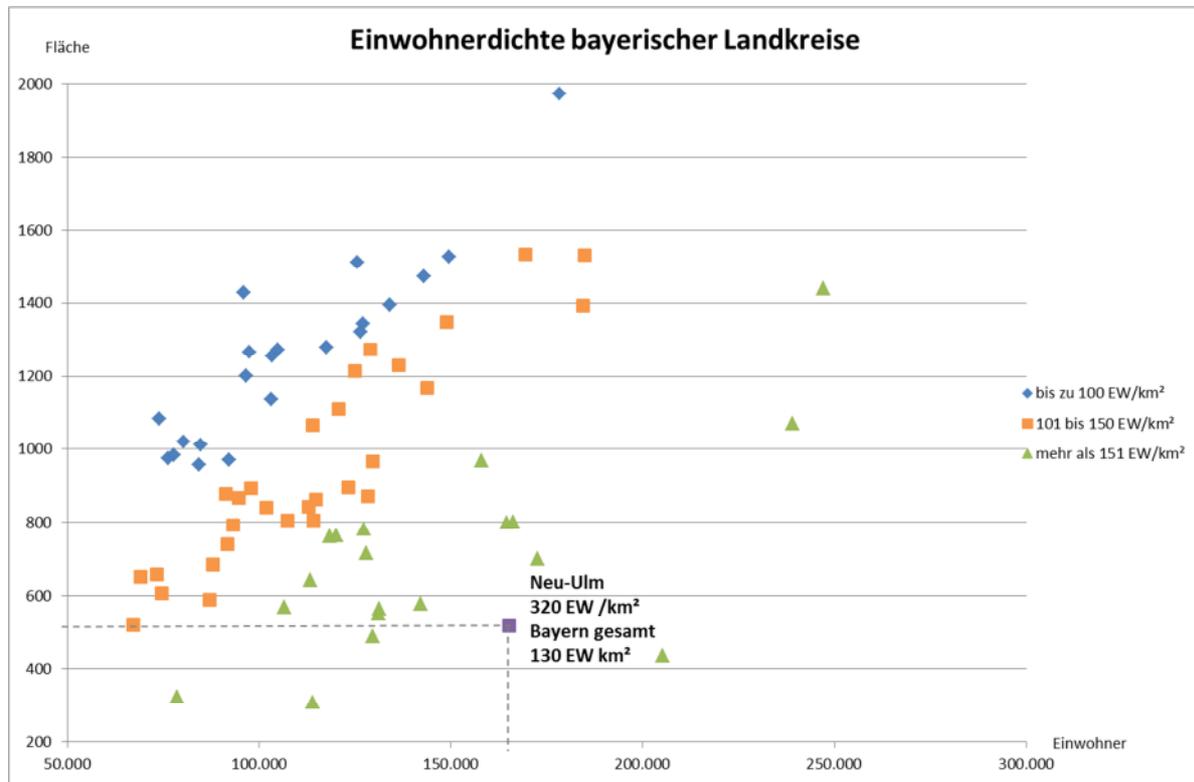
Abbildung 10 aktueller Stand der Echtzeitinformation

#### 4 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Die Analyse der Schwachstellen erfolgt gemäß der zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans gültigen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von 1998 [2]. In dieser werden Grenz- und Richtwerte ausgewiesen, an denen sich der ÖPNV in allen bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten orientieren soll. Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen guten ÖPNV-Standard dar. Werden die Werte unterschritten, so ist dies zu begründen. Zusätzlich zur Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern wird der Nahverkehrsplan für den Landkreis Neu-Ulm aus dem Jahr 2000 für die Wahl der Grenz- und Richtwerte herangezogen, um eine Kongruenz zwischen beiden Nahverkehrsplänen zu schaffen.

Insbesondere die Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit weisen in der Leitlinie eine gewisse Bandbreite auf (z.B. für Orte bis 1.000 Einwohner 3 bis 5 Fahrtenpaare / Werktag), zudem soll der Aufgabenträger für die Ferien und Wochenenden eigene Vorgaben festlegen. Diese Spielräume tragen dem Umstand Rechnung, dass die konkrete Festlegung der Werte nicht unerheblich von den spezifischen Randbedingungen des jeweiligen Landkreises abhängt. Um für den Landkreis Neu-Ulm eine entsprechende Einordnung zu erleichtern, wurde ein bayernweiter Vergleich der Einwohnerdichte durchgeführt, da diese für den ÖPNV bessere (bei hoher Einwohnerdichte) oder schlechtere (bei geringer Einwohnerdichte) Voraussetzungen bietet.

Abbildung 11 zeigt in Form eines Streudiagramms die Einwohnerdichte aller bayerischen Landkreise unterteilt in drei Klassen (bis 100 Einwohner / km<sup>2</sup>, 101 bis 150 Einwohner / km<sup>2</sup> und mehr als 151 Einwohner / km<sup>2</sup>). Der Landkreis Neu-Ulm liegt mit 320 Einwohner / km<sup>2</sup> auf dem vierten Rang der am dichtesten besiedelten Landkreise innerhalb Bayerns.



**Abbildung 11** Einwohnerdichte bayerischer Landkreise

Bei der Schwachstellenanalyse werden folgende Punkte untersucht:

- Räumliche Erschließung durch Haltestellen (Kapitel 4.1)
  - Räumliche Erschließung weist bei Unterschreitung folgender Werte Mängel auf: der Kernbereich von Neu-Ulm soll durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 400m (Bus) und 600m (Bahn) erschlossen sein. Der Randbereich von Neu-Ulm und der Kernbereich Zentraler Orte sollen durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 500m (Bus) und 800m (Bahn) erschlossen werden. Die übrigen sonstigen Räume sollen durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 600m (Bus) und 1.000m (Bahn) erschlossen werden.

- Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Zentrums des jeweiligen Hauptortes (Kapitel 4.2, Seite 84),
  - Erreichbarkeit Zentraler Orte unterschreitet Grenzwert: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Unterzentrums bzw. Mittel-/Oberzentrums soll innerhalb von 50 Minuten bzw. 90 Minuten möglich sein.
  - Erreichbarkeit Zentrum des Hauptortes unterschreitet Grenzwert: Bei einer Mindestentfernung von 5 Straßenkilometern zum Zentrum des Hauptortes soll die halb- und ganztägige Erreichbarkeit innerhalb von 40 Minuten möglich sein.
  - Erreichbarkeit Zentraler Orte unterschreitet Richtwert: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Unterzentrums bzw. Mittel-/Oberzentrums soll innerhalb von 40 Minuten bzw. 60 Minuten möglich sein.
  - Erreichbarkeit Zentrum des Hauptortes unterschreitet Richtwert: Bei einer Mindestentfernung von 4 Straßenkilometern zum Zentrum des Hauptortes soll die halb- und ganztägige Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten möglich sein.
- Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Kapitel 4.3, Seite 86; Festlegung der Grenzwerte am unteren Ende der vorgegebenen Bandbreite)

Die Festlegungen für den Tagtyp Mo-Fr an Schultagen wurden ebenfalls in Anlehnung an den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2000 getroffen. Tabelle 9 (Seite 87) zeigt die Übersicht der angesetzten Grenz- und Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit.

Im Kapitel 4.4 werden die einzelnen Punkte der Bedienungsqualität nochmals zusammengefasst. In den Kapiteln 4.5 bis 4.7 wird eine Bewertung der Infrastruktur und Organisation, der Information sowie des Tarifs vorgenommen.

#### 4.1 Räumliche Erschließung

In Karte 18 (Seite 53) sind die Ortsteile mit über 200 Einwohnern dargestellt, die über eine nur unzureichende räumliche Erschließung verfügen. Das heißt, sie oder Teile davon liegen außerhalb der in Kapitel 4 definierten Einzugsbereiche von Haltestellen. Ein Mangel nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung liegt aber erst dann vor, wenn mehr als 20% der Siedlungsfläche des Ortsteils nicht erschlossen sind.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Siedlungsflächen im Landkreis Neu-Ulm relativ flächendeckend erschlossen sind. Dennoch sind auf der Karte einige Orte erkennbar, in denen Erschließungslücken deutlich werden. Dazu zählen beispielsweise Altenstadt, Gannertshofen und Buch. Bei den beiden Orten Altenstadt und Buch sind jeweils 21% bzw. 22% der Fläche nicht durch den ÖPNV erschlossen. Beim Ortsteil Gannertshofen sind 20% der Fläche nicht erschlossen. Hier sollten Prüfungen auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen hin durchgeführt werden.

Ortsteil	Gemeinde	Einwohner	Mangel
Altenstadt	Altenstadt	2.713	Mangel in der räumlichen Erschließung
Buch	Buch	1.513	Mangel in der räumlichen Erschließung
Gannertshofen	Buch	603	Mangel in der räumlichen Erschließung

**Tabelle 7 Mängel in der räumlichen Erschließung**

Insgesamt ist der Landkreis Neu-Ulm, mit den oben genannten Ausnahmen, dennoch annähernd flächendeckend durch Haltestellen erschlossen. Karte 25 (Seite 83) zeigt die Siedlungsflächen im Landkreis Neu-Ulm, die nicht durch Haltestellen erschlossen sind. Dabei spiegelt sich die gute Erschließung der Siedlungsflächen wider.

## Bewertung der räumlichen Erschließung

(auf Grundlage des NVP 2000)

Stand:  
nach Einführung des Zug-Bus-Konzeptes im Dezember 2013

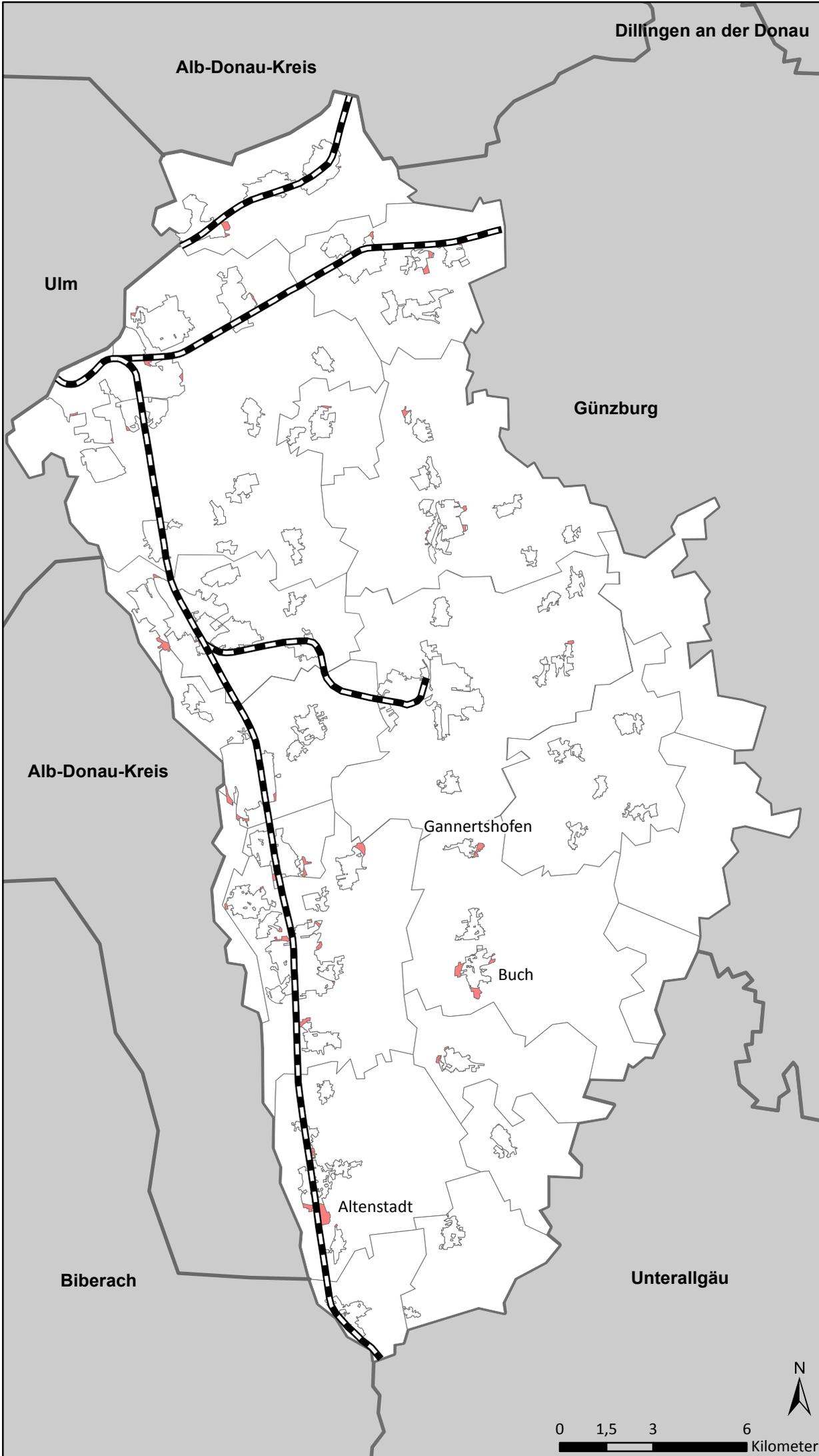
### Mängel in der Erschließung

-  nicht erschlossene Siedlungsflächen (> 200 Einwohner)
-  erschlossene Siedlungsflächen

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 25  
Quelle: Landkreis Neu-Ulm

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



0 1,5 3 6  
Kilometer



#### 4.2 Erreichbarkeit zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums

Bezüglich der Erreichbarkeit Zentraler Orte und der Erreichbarkeit des Zentrums des Hauptortes gelten die im Kapitel 4 zusammengefassten Punkte aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sowie aus folgender Tabelle:

	Grenzwert	Richtwert
	Anbindung aller Teilflächen ab	
	500 Einwohnern	200 Einwohnern
<b>Gemeindezentrum</b>	> 5 km zum Gemeindezentrum: Anbindung in max. 40 min Reisezeit in mind. 80% Anschluss an Zentralen Ort (Weiterfahrt innerhalb 15 min)	> 3-5 km Gemeindezentrum: Anbindung in max. 30 min Reisezeit in mind. 100 % Anschluss an zentralen Ort (Weiterfahrt innerhalb 10 min)
<b>Zentrale Orte</b>	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an: • Unterzentrum in 50 min Reisezeit • Mittel-/Oberzentrum in 90 min Reisezeit	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an: • Unterzentrum in 40 min Reisezeit • Mittel-/Oberzentrum in 60 min Reisezeit
Erreichbarkeit nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet		

**Tabelle 8 Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums**

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung soll von allen relevanten Orten aus die Möglichkeit bestehen, halbtags und ganztags ein Unter-, Mittel- oder Oberzentrum innerhalb der vorgegebenen Reisezeiten mit dem ÖPNV zu erreichen. Im Landkreis Neu-Ulm sind keine Mängel hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zentrums des Hauptortes bzw. des nächsten Zentralen Ortes zu verzeichnen. Die Reisezeiten sind in Karte 26 (Seite 86) ersichtlich.

Nach den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung soll aus allen Ortsteilen mit mindestens 200 Einwohnern das Zentrum des Ortes innerhalb von maximal 30 Minuten zu erreichen sein, wenn der Ortsteil mehr als 3-5 Straßenkilometer vom Zentrum des jeweiligen Hauptortes entfernt ist. Ist dies nicht der Fall, so wird der Richtwert nicht erreicht.

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

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

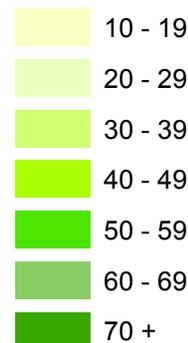
Insgesamt treten bei der Bewertung der Reisezeiten zum Zentrum des Hauptortes bzw. zum nächsten (höheren) Zentralen Ort keine Mängel bei den Ortsteilen mit mindestens 200 Einwohnern auf. Hin- und Rückfahrt sind in jedem Ortsteil (> 200 EW) innerhalb eines Halbtages- und auch eines Tageszeitraumes gegeben (vgl. Karte 26).

# Bewertung des ÖPNV-Angebots

Reisezeiten zu den übergeordneten Zentren (werktags, Schule)

Stand: Fahrplan 2013/2014

Reisezeiten nach Neu-Ulm / Ulm [min] (beinhaltet 8 min für Zu- und Abgang)



Reisezeit zum nächsten Zentralen Ort (Mittel-/Oberzentrum)

30

11

● Gemeindehauptort  
 Mittelzentrum  
 Oberzentrum

\*gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

° Bezug: Neu-Ulm

Schienenverkehre mit berücksichtigt

Buslinien

Siedlungsflächen (> 200 EW)

Ortsteil (> 200 EW)

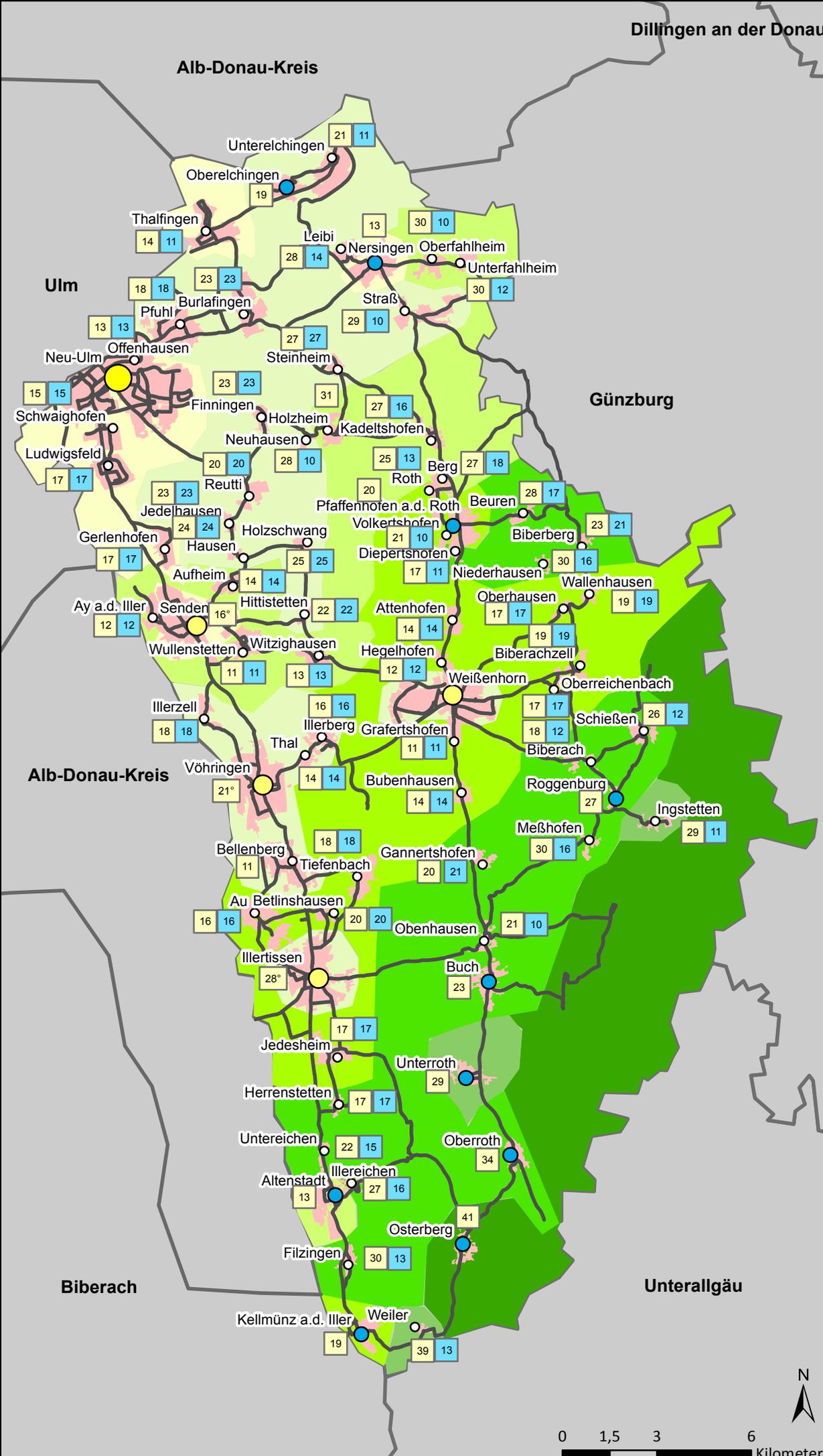
Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 26

Quelle: Fahrpläne des öffentl. Linienverkehrs

Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm



### 4.3 Bedienungshäufigkeit

Die Grenz- und Richtwerte, die zur Beurteilung der Bedienungshäufigkeit im Landkreis Neu-Ulm herangezogen werden, orientieren sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] sowie am Nahverkehrsplan für den Landkreis Neu-Ulm aus dem Jahr 2000 [18]. Tabelle 9 zeigt die angesetzten Grenz- und Richtwerte sowie die relevanten Bedienzeiträume:

Gebiet	Mindestanzahl der Fahrtenpaare an zentralen Haltestellen je Teilort, Mo-Fr an Schultagen		Bedienzeiträume		
	Grenzwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
<b>Neu-Ulm</b>					
Kernbereich	72	108			
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	40	108	5 bis 24 Uhr	6 bis 24 Uhr	7 bis 24 Uhr
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	31	56			
<b>verdichtete Räume:</b>					
<b>Senden, Illertissen</b>					
zentrales Gebiet	32	60			
nicht zentrales Gebiet	20	36	6 bis 21 Uhr	7 bis 20 Uhr	8 bis 19 Uhr
<b>bis 15.000 Einwohner:</b>					
zentrales Gebiet	20	40			
nicht zentrales Gebiet	11	20			
<b>Verkehrsachsen</b>	20	45	6 bis 21 Uhr	7 bis 20 Uhr	8 bis 19 Uhr
<b>Ländlicher Raum</b>					
1.000 bis 3.000 Einwohner	6	12	6 bis 19 Uhr	8 bis 18 Uhr	10 bis 18 Uhr
bis 1.000 Einwohner	4	7			

**Tabelle 9 Bedienungshäufigkeit und -zeiträume**

An Ferientagen, Samstagen und Sonntagen ist jedoch jeweils der halbe Wert der in Tabelle 9 genannten Grenzwerte als ausreichend anzusehen. Fahrten, die durch den Einsatz flexibler Bedienungsformen, wie zum Beispiel Anrufsammeltaxi (AST), erbracht werden, sind Bestandteil der quantitativen Verkehrsbedienung des jeweils betrachteten Ortsteils.

Bezüglich des Grenzwertes zur Bedienungshäufigkeit (Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag) an Werktagen (Schule) treten in neun Ortsteilen Mängel auf. Dies betrifft die Teilbereiche Au, Betlinshausen, Finningen, Holzheim, Holzschwang, Jedesheim, Pfaffenhofen a.d. Roth, Steinheim und Tiefenbach.

Im Sinne einer praktikablen Anwendung und in Anlehnung an den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2000 wurden – unter Einbeziehung des Schienen- und Stadtbusverkehrs – die Tageswerte geprüft. Ortsteile mit Grenz- und/oder Richtwertunterschreitung sind in Tabelle 10 aufgelistet. Die räumliche Verteilung dieser Orte ist in Karte 27 (Seite 90) und Karte 28 (Seite 91) für den Grenz- und Richtwert getrennt dargestellt.

Ortsteil	Gemeinde	Einwohner	Mangel
Au <sup>1</sup>	Illertissen	2.366	Grenzwert und Richtwert
Betlinshausen <sup>1</sup>	Illertissen	1.034	Grenzwert und Richtwert
Finningen	Neu-Ulm	1.154	Grenzwert und Richtwert
Holzheim	Holzheim	1.374	Grenzwert und Richtwert
Holzschwang	Neu-Ulm	902	Grenzwert und Richtwert
Jedesheim <sup>1</sup>	Illertissen	1.469	Grenzwert und Richtwert
Pfaffenhofen a.d.Roth	Pfaffenhofen a.d. Roth	2.836	Grenzwert und Richtwert
Steinheim	Neu-Ulm	745	Grenzwert und Richtwert
Tiefenbach <sup>1</sup>	Illertissen	1.904	Grenzwert und Richtwert
Aufheim	Senden	1.871	Richtwert
Bellenberg <sup>2</sup>	Bellenberg	4.491	Richtwert
Beuren	Pfaffenhofen a.d. Roth	630	Richtwert
Biberberg	Pfaffenhofen a.d. Roth	361	Richtwert
Diepertshofen	Pfaffenhofen a.d. Roth	418	Richtwert
Gerlenhofen	Neu-Ulm	2.412	Richtwert
Hausen	Neu-Ulm	232	Richtwert
Hittistetten	Senden	362	Richtwert
Illereichen <sup>2</sup>	Altenstadt	622	Richtwert
Jedelhausen	Neu-Ulm	368	Richtwert
Ludwigsfeld	Neu-Ulm	12.654	Richtwert
Neuhausen	Holzheim	415	Richtwert
Niederhausen	Pfaffenhofen a.d. Roth	213	Richtwert
Oberfahlheim	Nersingen	784	Richtwert
Pfuhl	Neu-Ulm	9.610	Richtwert
Reutti	Neu-Ulm	1.552	Richtwert
Roth	Pfaffenhofen a.d. Roth	755	Richtwert
Schwaighofen	Neu-Ulm	484	Richtwert
Straß	Nersingen	2.573	Richtwert
Unterfahlheim	Nersingen	917	Richtwert
Witzighausen	Senden	1.147	Richtwert

<sup>1</sup>: Mangel durch zwischenzeitliche Maßnahmen behoben, siehe S.125

<sup>2</sup>: Mangel durch zwischenzeitliche Maßnahmen behoben, siehe S.135

**Tabelle 10 Mängel Bedienungshäufigkeit**



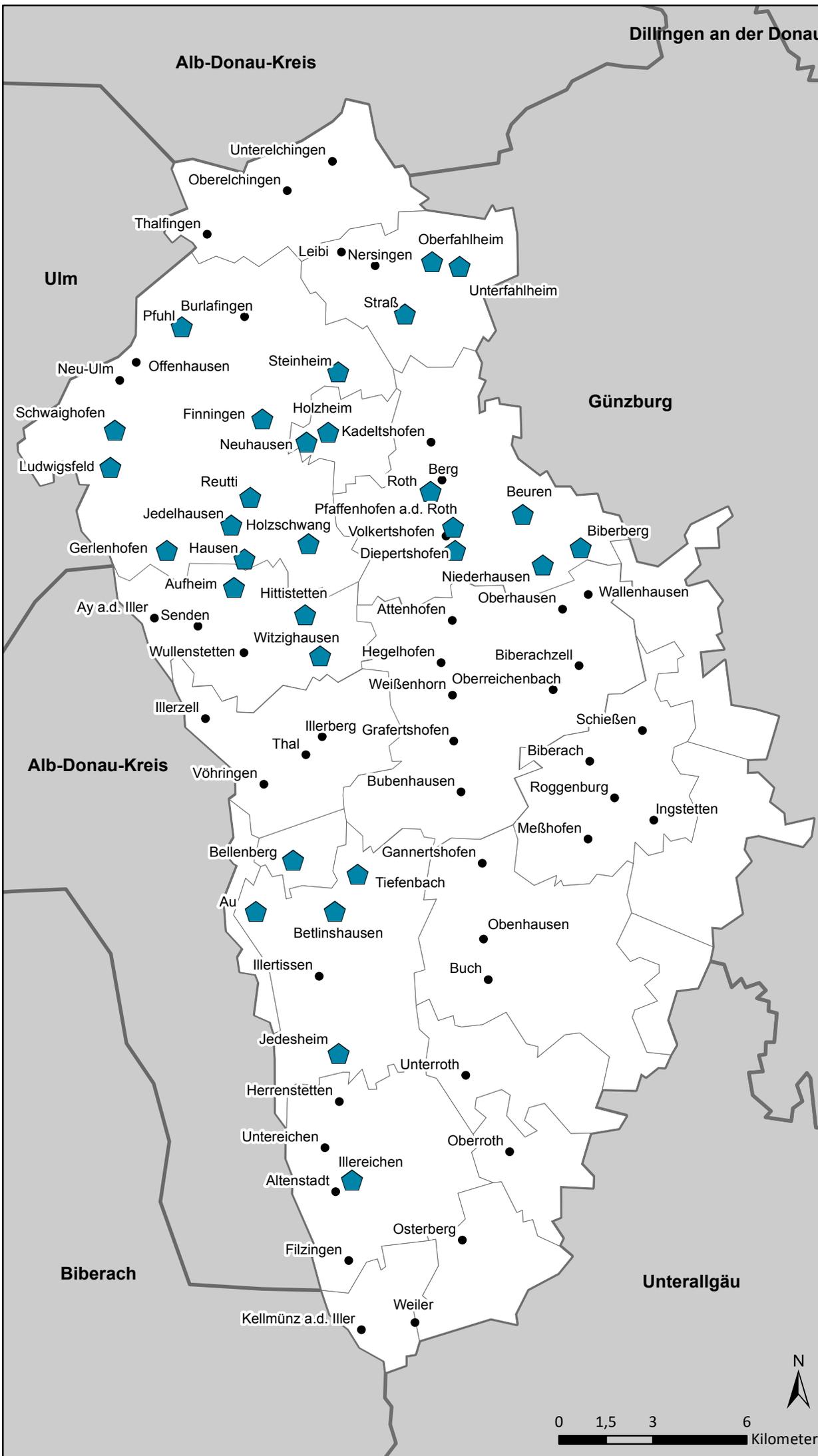
## Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit (werktags, Schule) gemäß Richtwerten NVP 2000

Stand: nach Einführung des Zug-Bus-Konzeptes im Dezember 2013

Anzahl der Fahrtenpaare entspricht nicht den Vorgaben

Bedienungshäufigkeit unterschreitet Richtwert (Tageswert)



Schienenverkehre mit berücksichtigt

- Ortsteil (> 200 EW)
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 28

Quelle: Fahrpläne des öffentl. Linienverkehrs

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



#### **4.4 Zusammenfassung Bedienungsqualität**

Die ÖPNV-Erschließung des Landkreises Neu-Ulm ist gemäß den Werten aus dem Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2000 sowie den Werten aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern überwiegend gesichert. Angebotsmängel in Bezug auf Grenzwerte treten in neun der 57 Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern auf.

Bei 30 der 75 Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern bestehen Mängel in den untersuchten Richtwerten.

Als Mindestbedienungsangebot wird der Grenzwert angesetzt, um den Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge bzw. der ausreichenden Bedienung zu sichern.

Abstimmungen zwischen Bus und Bahn sind an den Bahnhöfen Neu-Ulm, Finninger Straße, Senden, Thalfingen, Nersingen und Weißenhorn in relativ guter Qualität vorhanden (mindestens Qualitätsstufe C). An allen anderen Bahnhöfen ist mit den Qualitätsstufen D und E eine weniger gute Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn vorhanden.

Eine systematische Untersuchung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus im Landkreis Neu-Ulm erfolgte nicht, zumal diese in der Praxis ohnehin nur eine geringe Bedeutung haben dürften.

Bedienungsverbote bestehen im Landkreis Neu-Ulm nicht.

Im Wesentlichen ist im Landkreis Neu-Ulm ein gutes Angebot im ÖPNV vorhanden, das zukünftig weiter erhalten und verbessert werden soll, je nachdem wie es die äußeren Rahmenbedingungen (z.B. Bevölkerungsentwicklung, finanzielle Rahmenbedingungen etc.) zulassen.

#### **4.5 Infrastruktur und Organisation**

Die Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm sind (mit Ausnahme des Stadtgebiets Neu-Ulm) einheitlich gekennzeichnet, weisen aber eine große Bandbreite in ihrer Ausstattung auf. Dabei sind die Kriterien der Barrierefreiheit ein wesentlicher Aspekt, der hinsichtlich der Novelle des PBefG vom 01.01.2013 zu beachten ist.

Circa 33% der Haltestellen im Neu-Ulmer Stadtbereich und im Landkreis sind mit einem Wartehäuschen ausgestattet. Rund 39% der Haltestellen weisen zusätzlich noch eine Sitzgelegenheit auf. Der Großteil der Haltestellen liegt am Fahrbahnrand (67,2% in der Stadt Neu-Ulm und 68,1% im Landkreis Neu-Ulm), die unter dem Aspekt der Barrierefreiheit problematischen Busbuchten weisen aber mit circa 30% der Haltestellen ebenfalls einen hohen Anteil auf. Kasseler Sonderbord ist mit 24,7% häufiger an Haltestellen im Neu-Ulmer Stadtgebiet vorhanden. Im Landkreis Neu-Ulm dagegen haben lediglich 13,0% der Haltestellen Kasseler Sonderbord.

Der ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm wird überwiegend eigenwirtschaftlich erbracht, die restlichen Fahrten werden durch den Landkreis gefördert.

#### **4.6 Information**

Der Landkreis stellt den ÖPNV-Nutzern ein breites Informationsangebot über den ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm bzw. im gesamten DING-Verbundgebiet zur Verfügung. Die Bereichsfahrpläne von DING, die einmal jährlich herausgegeben werden, umfassen die Fahrpläne aller Buslinien und Kursbuchstrecken, die im jeweiligen Bereich im DING-Verbundgebiet und damit im Landkreis Neu-Ulm verkehren. Diese Bereichsfahrpläne sind für die Orte im Landkreis Neu-Ulm sinnvoll, weil sie für einzelne Gebiete ein kleines, gut tragbares Fahrplanheft darstellen, die alle Fahrten für die jeweilige Kommune enthalten und einen schnellen Überblick bieten. Für die Stadt Neu-Ulm gibt es seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 einen eigenen Bereichsfahrplan. Dieser beinhaltet jedoch nur die Linien, die innerhalb des Stadtgebietes Neu-Ulm / Ulm beginnen und enden. Einbrechende Linien sind in Abhängigkeit vom Start- und Zielort in dem jeweiligen Bereichsfahrplan der Umlandgemeinden abgedruckt.

Zusätzlich erleichtern ein schematisierter Liniennetzplan, der Tarifwabenplan sowie ein Inhaltsverzeichnis über die Linien die Informationssuche. Ein Hinweis zum jeweiligen Verkehrsunternehmen, das die Linie betreibt, erleichtert die Suche bei jedem Linienfahrplan nach den jeweiligen Ansprechpartnern. Die Hinweise im Fahrplan, ob Niederflurbusse oder Kleinbusse bei

einzelnen Fahrten im Einsatz sind, sind positiv zu bewerten. Auch die einheitliche Gestaltung der Fahrpläne ist positiv anzumerken.

Neben dem Fahrplanheft wird auch die Möglichkeit angeboten, die genannten Informationen im Internet auf der Homepage des Landkreises sowie der von DING aufzurufen. Persönliche Fahrplanauskünfte können im Internetauftritt von DING sowie auf der Seite der Deutschen Bahn bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft oder im Auskunftssystem „bayern-info“ erstellt werden. Neben diesen Möglichkeiten gibt es außerdem die kostenlose DING-App für mobile Fahrplanauskünfte (inkl. Liniennetzplan, Karten, Fahrzeiten und Tarifauskunft).

Weitere Informationen kann sich der Fahrgast an den Haltestellen durch die Aushangfahrpläne aktiv einholen (soweit vorhanden). Dabei handelt es sich größtenteils um linienbezogene Fahrpläne, die somit nur Informationen über die jeweilige Haltestelle bedienende Linie, nicht jedoch auf die jeweilige Haltestelle zugeschnittene Informationen oder über beispielsweise das weitere Angebot mittels eines eventuellen Umstiegs geben.

#### **4.7 Tarif**

Im Landkreis Neu-Ulm bzw. im gesamten DING-Verbundgebiet gibt es einen einheitlichen Gemeinschaftstarif. Das gesamte Tarifgebiet ist in Tarifwaben unterteilt. Damit besteht für die Fahrgäste auch eine einheitliche und übersichtliche Preisinformation und es gibt für die Fahrgäste bei DING einen zentralen Ansprechpartner für Informationen zur Preisgestaltung.

Zusätzlich zum DING-Tarif gibt es für Fahrgäste, die über die Tarifgrenze hinaus fahren auch Übergangstarife bzw. Kooperationen mit anderen Verkehrsverbänden. Dabei sind u.a. der Übergangstarif zwischen dem Heidenheimer Tarifverbund (htv) und dem DING-Verbund sowie die Tarifkooperationen zwischen DING und den Verbänden Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Bodensee-Oberschwaben (bodo) und der FILSLAND Mobilitätsverbund GmbH (Landkreis Göppingen) zu nennen.

#### 4.8 Zusammenfassung und Bewertung

Nachfolgend erfolgt eine zusammenfassende Einschätzung des derzeitigen ÖPNV-Angebots im Landkreis Neu-Ulm.

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

- beinahe vollständige Erschließung aller Ortsteile über 200 Einwohner innerhalb der definierten Haltestellen-Einzugsbereiche, nur zwei Orte sind in mehr als 20% der Siedlungsfläche nicht vollständig erschlossen.
- keine Mängel in Bezug auf die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Mittel-/Oberzentrum).
- ebenfalls keine Mängel in Bezug auf die Erreichbarkeit des Zentrums des Hauptortes

Im Bereich der Grundversorgung, z.B. der Bedienungshäufigkeit (Grenz- und Richtwerte) gibt es trotz des grundsätzlich guten und hohen Angebotsniveaus einige Mängel:

- Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Anzahl Fahrtenpaare, Grenzwert) in einigen, wenigen Fällen, die vor allem auf die hohen angesetzten Grenzwerte im Bereich um die größeren Zentralen Orte zurückzuführen sind
- nahezu keine Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Anzahl Fahrtenpaare, Grenzwert) im südöstlichen Landkreis
- etliche Ortsteile mit Mängeln in der Bedienungshäufigkeit (Anzahl Fahrtenpaare), im Hinblick auf die Unterschreitung der Richtwerte

Dennoch sind weitere Aspekte unter diesem Kapitel zu nennen, die positiv zu bewerten sind:

- Verbesserung des Angebots in den Abendstunden und an Wochenenden in großen Teilen des Landkreises Neu-Ulm („Pfiffibus“)

- gutes Nachtbusangebot im Landkreis Neu-Ulm
- Gemeinschaftstarif im DING-Verbund mit verschiedenen Kooperationen und Übergangstarifen mit anderen Verkehrsverbänden
- gutes Informationsangebot durch die Bereichsfahrpläne, im Internet (Homepages von DING, BEG, DB) sowie die DING-App
- Hinweise im Fahrplanheft, ob Niederflurbusse oder Kleinbusse im Einsatz sind.

Auf allen Schienenstrecken, die im Landkreis Neu-Ulm verkehren, gibt es mindestens einen h-Takt. Zum Teil gibt es auch durch Überlagerung von zwei oder mehreren Kursbuchstrecken einen 30-min-Takt. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ist ein wesentlicher Aspekt, der zu einer weiteren Angebotsverbesserung beigetragen hat. Weitere Verbesserungen sind durch die Umsetzung des Regio-S-Bahn-Konzeptes anzustreben.

#### **4.9 Verbesserungsvorschläge der Kommunen**

Für die Erstellung der Schwachstellenanalyse wurde auch den kreisangehörigen Kommunen die Möglichkeit gegeben, Verbesserungsvorschläge zu äußern. Von den insgesamt 17 Kommunen des Landkreises haben 15 Anmerkungen, Kritik oder Verbesserungswünsche vorgebracht, die in Tabelle 11 zusammengefasst sind.

Bei der Stadt Neu-Ulm werden die Vorschläge, die im ÖPNV-Bürgerforum genannt wurden, im Kapitel zu den Maßnahmen einbezogen (vgl. Kapitel 7). Als weitere Grundlage dient der aktuelle, vorliegende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Neu-Ulm. Wesentliche Aspekte, die den ÖPNV betreffen, werden ebenfalls im Maßnahmenkapitel behandelt.

Name	VG	Gemeindewünsche
Altenstadt	VG Altenstadt	Verbesserung des ÖPNV in den südlichen, dörflichen Landkreisgemeinden (Einwohner (Arbeitnehmer, Personen ohne Führerschein / eigenen Pkw, Jugendliche) sind auf Pkw bzw. private Fahr-/Taxidienste angewiesen)
Bellenberg	-	S-Bahn ähnliche Anbindung von Bellenberg in Richtung Ulm, barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten
Buch	VG Buch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bessere und regelmäßige Anbindung an den SPNV (besonders erwähnenswert Strecke Weißenhorn - Senden)</li> <li>• gute Anbindung an reaktivierte Strecke Senden - Weißenhorn durch Einbeziehung der Haltestelle Roththalle (bauliche Anpassung der Haltestelle möglich, da Grünfläche im Rücken des Wartehäuschens Eigentum des Marktes Buch ist → Überplanung als Parkplatz angedacht)</li> <li>• Beibehaltung des Schulbusverkehrs wie bisher</li> </ul>
Holzheim	VG Pfaffenhofen	siehe Pfaffenhofen
Kellmünz a.d.Iller	VG Altenstadt	Verbesserung des ÖPNV in den südlichen, dörflichen Landkreisgemeinden (Einwohner (Arbeitnehmer, Personen ohne Führerschein / eigenen Pkw, Jugendliche) sind auf Pkw bzw. private Fahr-/Taxidienste angewiesen)
Nersingen	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Bahnstrecke Ulm - Augsburg</li> <li>• verbesserte Taktzeiten im Bereich des ÖPNV (insbes. für Schüler)</li> <li>• Schaffung von P&amp;R-Plätzen</li> <li>• Einführung eines Ortsbusses</li> <li>• Wiedereröffnung des Bahnhofes Unterfahlheim</li> </ul>
Elchingen	-	Ergänzung flexible Bedienungsformen (z.B. Flexibus-System)
Oberroth	VG Buch	siehe Buch
Osterberg	VG Altenstadt	Verbesserung des ÖPNV in den südlichen, dörflichen Landkreisgemeinden (Einwohner (Arbeitnehmer, Personen ohne Führerschein / eigenen Pkw, Jugendliche) sind auf Pkw bzw. private Fahr-/Taxidienste angewiesen)
Pfaffenhofen a.d.Roth	VG Pfaffenhofen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buslinie 763, die die Ortsteile Biber- und Osterbachtal besser an den ÖPNV anbindet, sollte im Rahmen des Zug-Bus-Konzeptes weiter verfolgt werden</li> <li>• Busverbindung nach Senden wünschenswert (für Schüler der Wirtschaftsschule und zur Nutzung der Einkaufsmöglichkeiten in Senden)</li> <li>• Weiterentwicklung des Nachtbusangebotes</li> <li>• Abstimmung der Taktung der Linie 78 auf das Schienennetz von Weißenhorn über Senden nach Ulm</li> </ul>
Roggenburg	-	Realisierung des Bus-Schiene-Konzeptes mit den Busanbindungen der Linie 812 und dem bereits laufenden Nachtbus
Senden	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dauerhafte Bedienung des Sendener Gewerbegebietes über die Haltestelle auf Höhe des Illercenters</li> <li>• die Haltestelle am Sportpark soll weiterhin bedient werden</li> </ul>
Unterroth	VG Buch	siehe Buch
Vöhringen	-	Verweis auf Konzeption von Verkehrsplanungsbüro Grosse
Weißenhorn	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Taktung der Busse (v.a. der "Oster-Linie" 775) an die Bahnverbindungen zwischen Senden und Weißenhorn (Bus-Zug-Konzept)</li> <li>• Beibehaltung der probeweise eingeführten Nachtbuslinie (Neu-Ulm/Ulm)</li> </ul>

**Tabelle 11      Verbesserungsvorschläge der Kommunen**

## 5 Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen

In den bisherigen Kapiteln wurde eine umfassende Bestandsanalyse und eine darauf aufbauende Schwachstellenanalyse und Bewertung vorgenommen. Um jedoch den ÖPNV in die Zukunft gerichtet planen zu können, bedarf es neben der Analyse der aktuellen Situation auch der Informationen über zukünftige Entwicklungen, soweit diese bereits absehbar sind. Hierzu sind die Aussagen im Landesentwicklungsprogramm Bayern [7], im Regionalplan Region Donau-Iller (15) [8] sowie im Gesamtverkehrsplan Bayern [20] zu sichten. Zusätzlich wurden die kreisangehörigen Kommunen des Landkreises Neu-Ulm zu siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklungsplanungen befragt. Planungen im SPNV und der benachbarten Aufgabenträger können dem Schienennahverkehrsplan [21] und den Nahverkehrsplänen der benachbarten Landkreise Unterallgäu, Günzburg, Alb-Donau-Kreis und Biberach entnommen werden [22], [23], [24], [25]. Hierzu wurden die Nahverkehrspläne der o.g. Landkreise gesichtet. Für die Verkehrsprognose im MIV und ÖPNV werden vorhandene Prognosen herangezogen [26], [27]. Daneben wurde die Regionalisierte Bevölkerungsvorberechnung für Bayern bis 2031 [28] für die Einwohnerentwicklung im Landkreis Neu-Ulm herangezogen.

### 5.1 Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklungsplanungen der Kommunen

Die Kommunen gaben in der Befragung zum Teil sehr detaillierte Informationen über ihre zukünftigen siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklungsplanungen an.

Bezüglich der Planung von Wohn- und/oder Gewerbegebieten können die Kommunen in drei Kategorien eingeteilt werden:

- 29% der Kommunen gaben an, dass sie mittel- und kurzfristig keine relevanten Planungen haben bzw. haben keine Angaben gemacht.
- 29% der Kommunen haben zu ihren siedlungsinfrastrukturellen Planungen ungenaue Angaben gemacht bzw. planen lediglich Baulückenschließungen.
- 41% der Kommunen planen derzeit relevante Wohn- und/oder Gewerbegebiete.

Im Einzelnen planen folgende Kommunen relevante Wohn- und/oder Gewerbegebiete bzw. haben folgende Angaben u.a. auch zu bestehenden Straßenplanungen gemacht:

Markt Altenstadt:

- Ausweisung von neuen Wohn-/Gewerbegebieten etc.
- Erschließung des Neubaugebietes „Altenstadt Mitte“ mit über 40 Bauplätzen

Gemeinde Bellenberg:

- Bebauungsplan „Werkstraße“ (voraussichtliche Realisierung 2013 bis 2014)
- Bebauungsplan „Ortsmitte I“ (voraussichtliche Realisierung 2014 bis 2015)
- geplanter Anschluss an die Bundesautobahn A7 (im Bereich Illertissen Nord)

Markt Buch:

- Gewerbegebiet Buch West (Realisierung 2013 / 2014)
- Baugebiet „Am Stein II“ in Obenhausen mit 15 Bauplätzen (Realisierung 2013)
- Baugebiet „Strassäcker“ in Buch mit 25 Bauplätzen (Realisierung 2013 / 2014)
- Wohn- und Geschäftshaus mit Tagespflege, Betreutem Wohnen und Gewerbeflächen (Realisierung 2014)
- Ortsumfahrung Obenhausen (St 2018)
- Ausbau der St 2018 Nordholz bis Breienthal mit begleitendem Radweg (Realisierung 2013 / 2014)

Gemeinde Elchingen:

- generell wird pro Jahr die Schaffung von 20 Wohneinheiten (WE) angestrebt
- Neubaugebiet „Weißer Berg“ in Thalfingen mit 25 WE (Realisierung innerhalb von zehn Jahren)
- vorrangige Entwicklung innerörtlicher Flächen bei der Realisierung von Wohngebieten
- ehemaliges Raab-Karcher-Gelände in Thalfingen mit ca. 50 WE

- Mischgebiet Obere Mühlau mit ca. 30 WE

Stadt Illertissen:

- Planung verschiedener Wohn- und Gewerbegebiete in Illertissen
- geplantes Wohngebiet im Ortsteil Tiefenbach
- geplantes Wohngebiet im Ortsteil Betlinshausen

Stadt Neu-Ulm:

- verschiedene Wohngebiete in Planung oder im Bau in Neu-Ulm, Ludwigsfeld, Pfuhl, Burlafingen und Finningen

Gemeinde Nersingen:

- Wohngebiete in den Ortsteilen Ober- und Unterfahlheim, Straß und Nersingen mit einer Verwirklichungsdauer in circa zwei bis fünf Jahren und einer Einwohnererwartung von 300 Personen
- Errichtung von Gewerbegebieten an der BAB A7 (Realisierung 2014 geplant) mit einer Arbeitsplatzerverwartung von circa 30 (abhängig vom jeweiligen Eigentümer)
- Planung eines weiteren Gewerbegebietes im Ortsteil Straß (mittelfristige Realisierung)
- Einrichtung von Erschließungsstraßen im Zuge der o.g. Entwicklungen

Markt Pfaffenhofen a.d. Roth:

- neues Baugebiet im Ortsteil Beuren mit rund 35 Bauplätzen (Beginn der Bautätigkeit 2013)
- Entstehung von zusätzlichen Fachmärkten entlang der Hauptstraße in Pfaffenhofen
- Erweiterung des Gewerbegebietes im Westen von Pfaffenhofen

Gemeinde Roggenburg:

- neues Baugebiet in Roggenburg (Fertigstellung Ende 2013)
- neues Baugebiet „Am Wiesenfeld“ Ingstetten (geplant 2014/2015)
- neues Baugebiet „Platzäcker“ Biberach (geplant 2015/2016)
- neues Baugebiet „Am Rinnenfeld“ Unteregg (geplant 2017/2018)
- Bau einer Kinderkrippe beim Kindergarten in Schießen (Juni 2013)
- Bau eines Supermarktes in Roggenburg (Ende 2013)
- Bau von Geh- und Radwegen zwischen Biberach und Biberachzell (2014/2015) sowie zwischen Meßhofen und Roggenburg (geplant 2015/2016)
- neuer Mountainbike-Park des SV Biberach (Ende 2013)

Stadt Senden:

- geplantes Wohngebiet „Untere Au“ am nördlichen Ortsrand von Ay
- geplantes Wohngebiet „Am Stadtpark“ (Realisierung ab 2014)
- Gewerbegebiet „Junkeräcker“ (fast fertiggestellt (Stand März 2013))
- Sanierung der Ulmer Straße von der Inhofer-Kreuzung bis zum Kreisverkehr an der Maria-Hilf-Kapelle (Ende 2014 abgeschlossen)
- Errichtung einer neuen Brücke über die Bahnlinie Weißenhorn – Senden (im Bereich der Dahlienstraße im Ortsteil Witzighausen)
- Errichtung einer innerörtlichen Brücke in der Illerwehrstraße
- Sanierung der Römerstraße an der Kreuzung Römerstraße/Hirschweihe

Stadt Vöhringen:

- Neuausweisung von größeren Wohnbauflächen im Bebauungsplangebiet „Vöhringen-Nord-Ost“ angrenzend an den „Berliner Ring“

- Ausweisung eines neuen Baugebietes im Bereich „Vöhringen-Nord-West“ an der Falken- und der Reiherstraße
- Ausweisung eines größeren Wohngebietes im Bereich „Kellerbergareal“ in Illerberg
- Ausweisung eines neuen Baugebietes (zwei Bauzeilen) östlich der Riedstraße zwischen der Illerberger Straße und der Rue-de-Vizille 2013 (ohne nennenswerte einwohnerrelevante Veränderungen)
- Vermarktung der Gewerbeflächen im Gewerbegebiet Nord
- Neubau von Straßen im Zuge der o.g. Entwicklungen (keine näheren Einzelheiten bekannt)

Stadt Weißenhorn:

- Wohnentwicklung zwischen der Roggenburger Straße und der Schluckenauer Straße (Fertigstellung bis 2016)
- Wohnentwicklung in Verlängerung der Nordstraße (eventuell ab 2015)
- Wohnentwicklung südlich des Jägerwegs (eventuell ab 2015)
- Erweiterung des Industriegebietes Eschach in westlicher Richtung (ab 2013) sowie südlich der Adolf-Wolf-Straße (ab 2014)
- Erweiterung der Einzelhandelsflächen an der Reichenbacher Straße („Hasenwiese“)
- ggf. Einrichtung einer Westumgehung (Realisierung in 10 bis 20 Jahren)

## 5.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen

Im **Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013** [7] werden neben der Definition der Gebietskategorien, der Zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte sowie der Entwicklungsachsen lediglich Aussagen allgemeiner, nicht regionsspezifischer Art zum Verkehr im Allgemeinen, ÖPNV und Schienenverkehr gemacht. Dabei heißt es, dass eine Verbesserung der *„Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrsnetz“* erfolgen soll. *„Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden“*.

Im **Regionalplan Region Donau-Iller (15)** [8] wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass der Verkehr nachhaltig entwickelt werden soll, um eine ausreichende Mobilität zu gewährleisten. Es wird dabei insgesamt eine Verkehrsverminderung angestrebt. Zudem werden neben allgemeinen landes- und regionalplanerischen Aussagen (z.B. Definition von Kleinzentren) auch konkrete Aussagen, die den Landkreis Neu-Ulm betreffen, gemacht.

Der Öffentliche Personennahverkehr soll in der Region Donau-Iller verbessert und ausgebaut werden, um als gleichwertige Alternative zum MIV zu gelten. Dabei soll die Erreichbarkeit aller Zentralen Orte und eine Mindestbedienung im ländlichen Raum gewährleistet werden.

Im Schienenverkehr sollen die Nebenbahnstrecken in der Region erhalten und verkehrsgerecht modernisiert werden. Des Weiteren soll die Strecke [Stuttgart] – Ulm – Augsburg – München ausgebaut werden. Zudem soll die Schienenanbindung der Ober- und Mittelzentren innerhalb der Region Donau-Iller bzw. mit benachbarten Regionen verbessert werden.

Für dieses Ziel wurde eine Machbarkeitsstudie zum **Regio-S-Bahn-Konzept Donau-Iller** durchgeführt, die erhebliche Verbesserungen im Schienenverkehr anstrebt [19] (vgl. Kapitel 7.4).

Der **Gesamtverkehrsplan Bayern 2002** [20] trifft u.a. Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, zu allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, zum Umweltschutz und zum Güterverkehr. Außerdem werden Finanzierungsfragen des ÖPNV sowie technische Umsetzungsmöglichkeiten dargelegt. Für den Landkreis Neu-Ulm wird die Erhaltung und Verbesserung der Situation im SPNV (insbesondere des Knotenpunktes Neu-Ulm) als wichtiges Ziel angesehen.

Weiterhin wird im Gesamtverkehrsplan Bayern folgender, für den Landkreis Neu-Ulm relevanter Hinweis gegeben:

„Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des SPNV im Zu- und Ablauf der Zentren der größeren Ballungsräume ohne S-Bahn-Systeme (Augsburg, Würzburg, Regensburg und Neu-Ulm/Ulm) ist weiter zu verbessern. Dabei muss besonderer Wert auf die Verknüpfung mit dem allgemeinen ÖPNV bei Fahrplänen und Anlage der Schnittstellen gelegt werden“.

Um relevante Aussagen aus den **Nahverkehrsplänen benachbarter Landkreise** zu erhalten, wurden die Nahverkehrspläne der benachbarten Landkreise Alb-Donau-Kreis (Stand 2000), Biberach (Stand 2012), Günzburg (Stand 2010) und Memmingen-Unterallgäu (Stand 2005) gesichtet.

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Alb-Donau-Kreis werden mehrmals die Verflechtungen zum Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm benannt, die durch das ÖPNV-Angebot gestärkt werden sollen. Dabei wird u.a. festgelegt: *„von den vielfältigen Planungen benachbarter Aufgabenträger, die in den jeweiligen Nahverkehrsplänen eingehender erläutert werden, bestehen insbesondere mit dem „Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm“ vom März 1995 enge Korrelationen“* [22]. Der Nahverkehrsplan des Alb-Donau-Kreises wird derzeit fortgeschrieben.

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Biberach wird wenig über den benachbarten Landkreis Neu-Ulm ausgesagt. Der einzige Punkt, bei dem der Landkreis erwähnt wird, ist der *„Vollzug der Fusion des BNV und DING zum 01.01.2003 mit Einführung eines Gemeinschaftstarifs für die Landkreise Biberach, Alb-Donau-Kreis, Neu-Ulm und im Stadtkreis Ulm sowie Umsetzungen der Planungen im Nahverkehrsraum Riedlingen zum Schuljahresbeginn 2002 mit Bereitstellung der entsprechenden Finanzierungsmittel“* [23]. Der Landkreis Biberach schreibt aktuell seinen Nahverkehrsplan fort.

Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan für den Landkreis Günzburg werden wenige Informationen über den Landkreis Neu-Ulm erwähnt. Unter anderem wurde Folgendes bemerkt:

*„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“* [24].

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Unterallgäu (mit der kreisfreien Stadt Memmingen) wird erwähnt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans mit den Planungen der benachbarten Landkreise abgestimmt werden sollen. Im Hinblick auf den Schienenpersonennah-

verkehr werden im Nahverkehrsplan des Landkreises Unterallgäu folgende (veraltete) Anmerkungen gemacht:

*„Völlig offen ist der Ausbau der Schienenstrecke Ulm – Memmingen – Oberstdorf, da sich in Ulm mit Einführung eines Halbstundentaktes Stuttgart – München Ende 2006 die Anschlüsse und Fahrpläne komplett ändern werden. Ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Ulm – Memmingen ist nun eher im Bereich Neu-Ulm/Senden/Illertissen angedacht als wie bisher geplant nördlich von Memmingen“ [25].*

Weiterhin wird Folgendes erläutert:

*„Die Verkehrsangebote zum Landkreis Neu-Ulm sind hier ebenso den Bedarfsstrukturen als auch der Nachfrage angepasst. Es werden auch hier im allgemeinen ÖPNV derzeit keine weiteren landkreis-überschreitenden Planungen umgesetzt noch angestrebt, da aufgrund des mangelnden Nachfragepotentials keine wirtschaftliche Abwicklung möglich wäre“ [25].*

Die Stadt Ulm hat bislang keinen Nahverkehrsplan, hat aber bereits mit einem Beschluss im Oktober 2014 festgelegt, ein Fachbüro für die Erstellung zu beauftragen.

### **5.3 Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV**

Auf kommunaler Ebene liegen für die Orte im Landkreis Neu-Ulm keine Daten zu Verkehrsprognosen für den MIV und ÖPNV vor. Lediglich für die Stadt Neu-Ulm sind Prognosen bis 2025, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ermittelt wurden, vorhanden. Diese beziehen sich aber nur auf den motorisierten Individualverkehr.

Dementsprechend werden allgemeine Prognosen herangezogen, wie etwa die des ifo-Instituts oder des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Gemäß der Verkehrsprognose 2025 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [26] wird die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im straßengebundenen ÖPNV in Deutschland bei -5,5% bis 2025 liegen. Pro Jahr ist dabei eine Veränderung in Höhe von -0,3% prognostiziert. Die Anteile des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr in Deutschland werden im selben Zeitraum um 8,4% steigen. Dies macht einen jährlichen Zuwachs von 0,4% aus. Alle Werte beziehen sich auf das Bezugsjahr 2004.

Im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 [27] wird für den öffentlichen Straßenverkehr in Deutschland zwischen 1997 und 2015 eine Zunahme der Verkehrsnachfrage um 4 % prognostiziert. Im gleichen Zeitraum wird der Individualverkehr um 16% zunehmen.

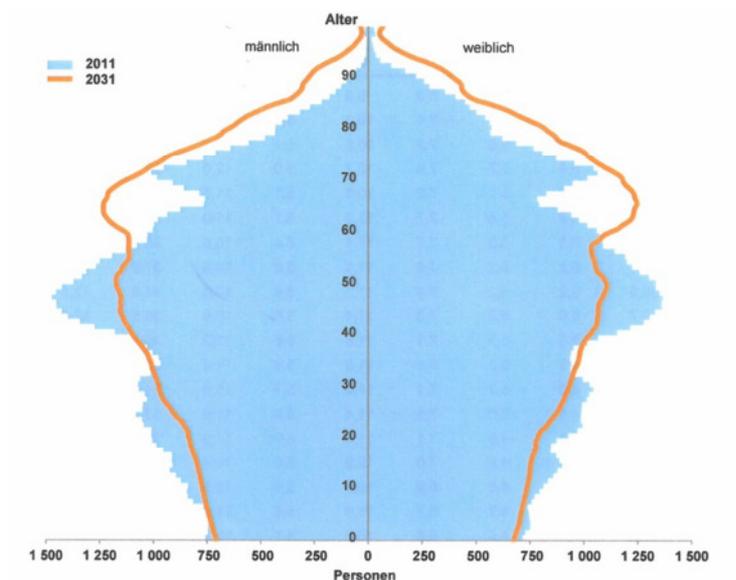
Im Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 wird bis zum Jahr 2015 eine Verringerung der Verkehrsleistung im ÖPNV um 1,5 % prognostiziert. Der Wert bezieht sich auf das Bezugsjahr 1999. Die Verkehrsleistung im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird sich um 3,7 % erhöhen. Dabei wird sich jedoch der S-Bahn-Verkehr in den großen Verbundräumen überdurchschnittlich entwickeln. Im übrigen SPNV ist hingegen mit einem leichten Rückgang der Nachfrage zu rechnen.

Die Prognosen zu diesen aktuell gültigen Verkehrs(wege)plänen müssen aber als veraltet eingeordnet werden. Aktueller ist die Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den neuen Gesamtverkehrsplan Bayern [26]. Hier wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2007 – 2025 um mehr als 50% für den Eisenbahnverkehr erwartet. Dadurch erhöht sich der Modal-Split-Anteil des Eisenbahnverkehrs um 2% auf 10,4%. Dies ist auf die Angebotsverbesserungen aufgrund des Ausbaus des Schienennetzes im Nah- und Fernverkehr zurückzuführen.

Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2007 – 2025 um 8% erwartet. Jedoch erniedrigt sich der Modal-Split-Anteil des ÖSPV um knapp 2% auf 6,7%.

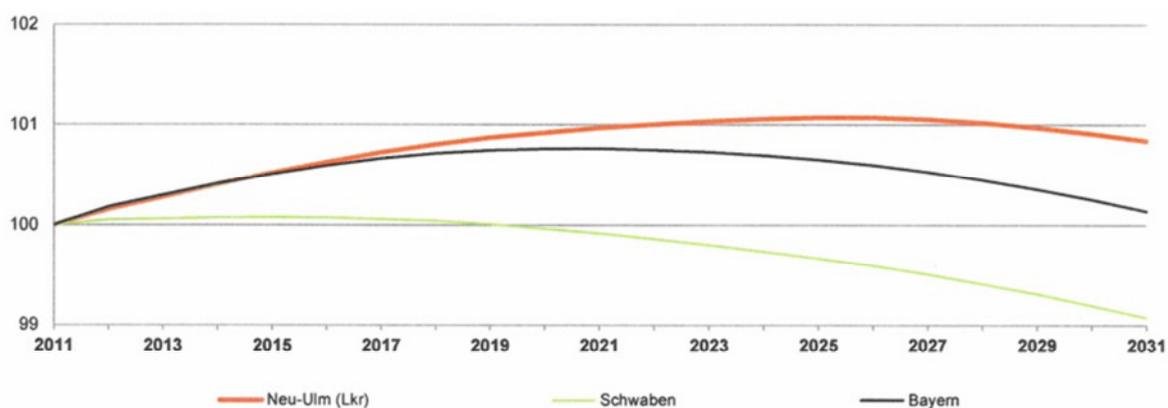
#### **5.4 Einwohnerprognose und demographische Entwicklung**

Bei der **Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung** [28] wird der Landkreis Neu-Ulm in der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2029 als **stabil** eingestuft. Für die Entwicklung des ÖPNV ist die Bevölkerungsprognose für die Menschen zwischen 6 und 18 Jahren besonders bedeutsam. Denn diese Zielgruppe wird mit hohen Anteilen durch den ÖPNV befördert, da diese überwiegend noch schulpflichtig sind. Im Jahr 2011 lag der Anteil der 6-19 jährigen im Landkreis Neu-Ulm bei 18,7 Prozent. Zehn Jahre später wird der Anteil der 6-19 jährigen mit 17,4 Prozent prognostiziert. Bis zum Jahr 2031 wird der Anteil dieser Altersgruppe bis auf 16,9 Prozent zurückgehen. Die folgende Grafik verdeutlicht die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Neu-Ulm.



**Abbildung 12 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Neu-Ulm 2011 bis 2031**

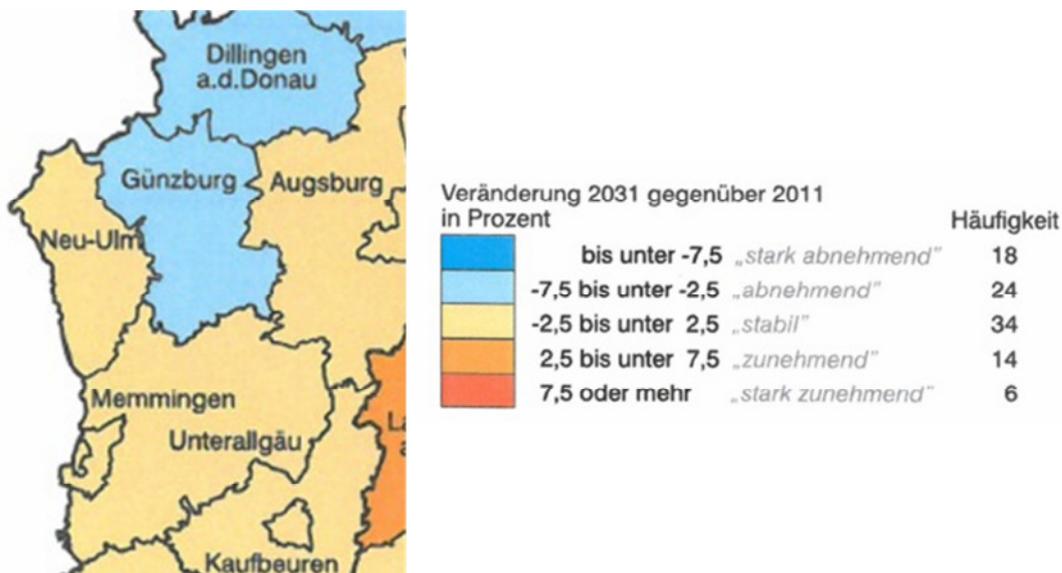
Im Vergleich zum Regierungsbezirk Schwaben und zum gesamten Freistaat entwickelt sich die Bevölkerung (wie bereits angemerkt) relativ stabil. Bis 2031 wird ein Zuwachs um circa 0,8% prognostiziert (vgl. Abbildung 13).



**Abbildung 13 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Neu-Ulm 2011 – 2031 im Vergleich zu Regierungsbezirk und Bundesland**

Im Regierungsbezirk Schwaben nimmt die Bevölkerung bis zum Jahr 2031 um knapp 1% ab. Für die Landkreise Günzburg, Dillingen a.d. Donau und Donau-Ries im Regierungsbezirk Schwaben wird bis 2031 eine Abnahme zwischen -7,5% und -2,5% prognostiziert.

Abbildung 14 zeigt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung im westlichen Regierungsbezirk Schwaben.



**Abbildung 14 Bevölkerungsentwicklung im Regierungsbezirk Schwaben 2011 bis 2031 (Ausschnitt)**

Wie erwähnt, ergeben sich bei den unterschiedlichen Altersgruppen deutliche Unterschiede in der Entwicklung bis 2031. Die Altersgruppe der über 65-Jährigen wird deutlich zunehmen, wohingegen die Altersgruppe der unter 18-Jährigen, die im ländlichen Raum den Großteil des Fahrgastpotentials im ÖPNV ausmachen, deutlich abnehmen wird. Abbildung 15 zeigt die Veränderung der einzelnen Altersgruppen im Landkreis Neu-Ulm.



Abbildung 15 Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2031 nach Altersgruppen (in %)

Da die Schüler das größte Potential an Fahrgästen im ÖPNV darstellen, wird die Entwicklung der unter 18-Jährigen genauer betrachtet. Abbildung 16 zeigt die prognostizierte Entwicklung bis 2031 für den Landkreis Neu-Ulm.

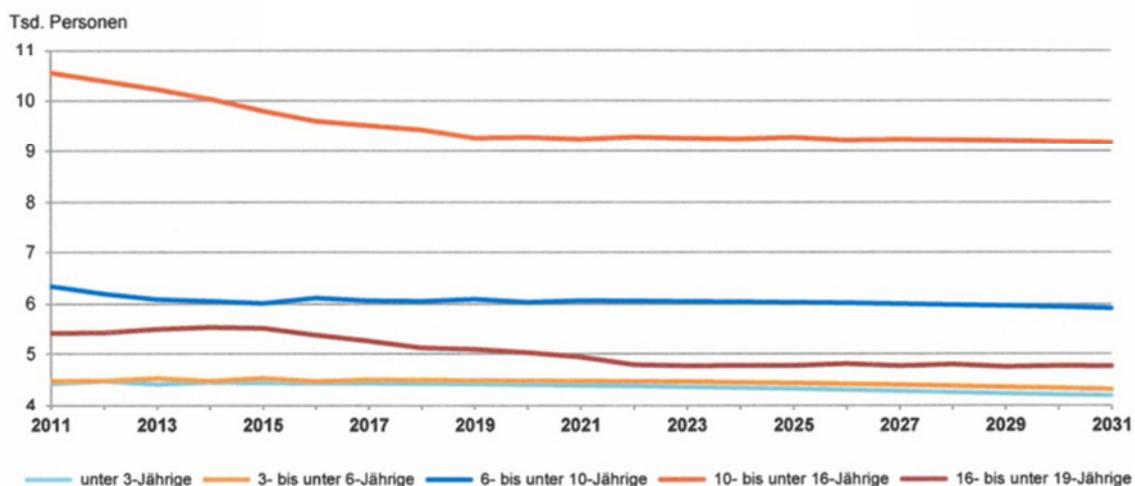


Abbildung 16 Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2031 der Kinder und Jugendlichen

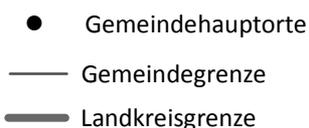
Hier zeigt sich, dass besonders die Bevölkerungsgruppe der 10- bis unter 16-Jährigen, die innerhalb der Gruppe der Kinder und Jugendlichen das größte Potential für den ÖPNV darstellen, bis 2019 abnehmen wird und bis zum Jahr 2031 auf diesem Niveau bleibt. Dies ist für die Entwicklung und Planung des ÖPNV eine problematische Randbedingung.

Neben den Detailbetrachtungen der einzelnen Bevölkerungsgruppen wird für den Landkreis Neu-Ulm die Bevölkerungsentwicklung je Kommune im Zeitraum zwischen 2010 und 2030 betrachtet. Diese Prognose wurde für den Landkreis Neu-Ulm vom Wirtschafts- und Sozialforschungsinstitut MODUS in Bamberg erstellt. Karte 29 (Seite 111) zeigt, dass die Entwicklung im Großteil der Kommunen unverändert bleibt bzw. leicht zunehmen wird. Unterroth verzeichnet den größten prozentualen Zuwachs (7,2%), da dort von einer Zunahme der Bevölkerung von 995 auf 1.067 Personen ausgegangen wird. Die höchsten Abnahmen werden für Pfaffenhofen a.d. Roth und Kellmünz a.d. Iller prognostiziert [29].

# Einwohnerprognose 2010 - 2030

## je Gemeinde

Mittlere Variante 2 der  
kleinräumigen  
Bevölkerungsprojektion  
für den Landkreis Neu-Ulm

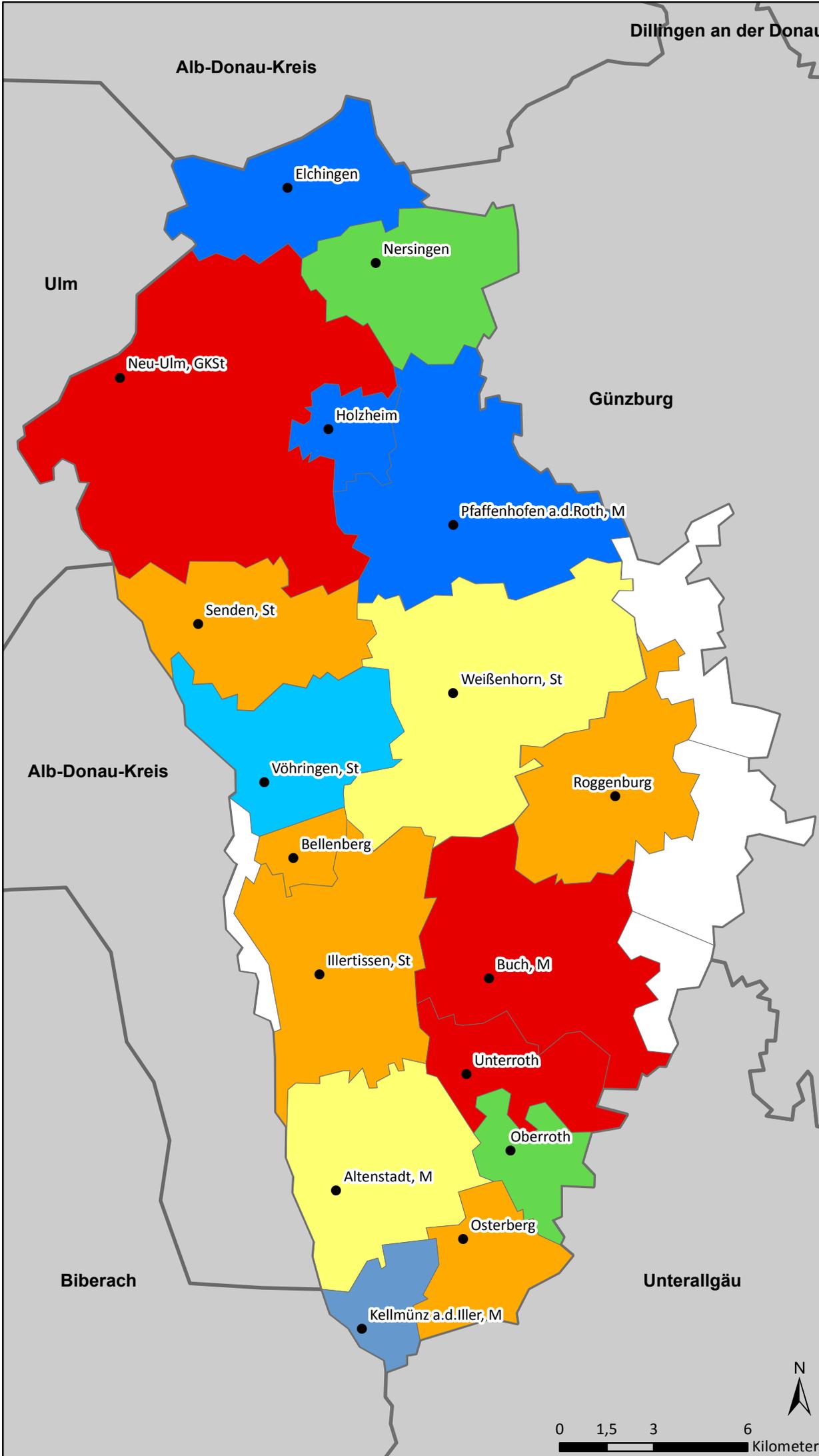


Karten-Nr.: 29

Quelle: MODUS Bamberg



Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



## 6 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm für die kommenden Jahre. Sie basiert auf den Erkenntnissen der durchgeführten Arbeitsschritte, insbesondere der Mängelanalyse und der Bewertung, dem vorgegebenen formalen Rahmen aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und den konkreten räumlichen Bedingungen. Besondere Berücksichtigung finden die finanziellen Rahmenbedingungen.

Diese Zielvorstellung der Rahmenkonzeption lässt sich durch die folgenden sechs **Leitsätze** definieren:

1. Der Landkreis Neu-Ulm wird auch weiterhin im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten für den ÖPNV Unterstützung leisten.

Der Umfang der Förderung wird an künftige Entwicklungen angepasst.

Die Schwerpunkte der Förderung (nachfrageorientierte Angebotsverbesserung, Sicherung der erweiterten Daseinsvorsorge, Begleitmaßnahmen) bleiben erhalten, der Mitteleinsatz soll aber laufend überprüft und ggf. im Sinne einer möglichst hohen Effizienz angepasst werden.

2. Der SPNV soll weiterhin zur Erschließung bedeutsamer, zum Teil überregionaler Achsen dienen. Die Bedienung dieser Achsen soll auch in den Schwachverkehrszeiten (Morgen-/Abendstunden, Wochenende) erfolgen (wie bisher).

Der straßengebundene ÖPNV (Buslinienverkehr) setzt Prioritäten in Siedlungsschwerpunkten, bei nicht vom SPNV bedienten Achsen und in der Flächenerschließung. Dabei werden vor allem in Bereichen schwächerer Nachfrage auch flexible Bedienungsformen eingesetzt.

Die Abstimmung von SPNV und Buslinienverkehr sowie zwischen Regionalbus- und Stadtbusverkehr (vor allem in Neu-Ulm) soll im Rahmen der systemtechnischen Möglichkeiten optimiert werden.

Die Park & Ride- und Bike & Ride-Möglichkeiten sollen weiter ausgebaut werden.

3. Das ÖPNV/SPNV-Angebot soll sich an Achsen hierarchischer Ordnung und am System der Zentralen Orte orientieren und dabei das gegebene Nachfragepotenzial berücksichtigen. Dabei soll die Qualität der SPNV-Bedienung mindestens erhalten werden.

Das Angebot im straßengebundenen ÖPNV soll auch zukünftig im bisherigen Umfang und bisheriger Qualität erhalten bleiben sowie bei bestehenden Mängeln verbessert werden. Insbesondere ist die auf Grundlage der Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festgelegte ausreichende Bedienung sicherzustellen.

In Bereichen mit starker Busbedienung gilt, dass hier besonderer Wert auf Übersichtlichkeit und schnelle Bedienung (z.B. direkte Linienführung, Busbeschleunigung) gelegt werden soll und Taktverkehr anzustreben ist.

In den übrigen Bereichen soll auch in Zukunft die ausreichende Bedienung im Sinne der Daseinsvorsorge als Mindeststandard gewahrt bleiben. Dabei kann den flexiblen Bedienungsweisen eine größere Bedeutung zukommen.

4. Festgestellte Mängel sollen, soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar, behoben werden. Zugleich ist auf aktuell absehbare und zukünftige Entwicklungen (z.B. demographischer Wandel) durch angebotsseitige Maßnahmen und Umstrukturierungen einzugehen.
5. Die Infrastruktur (Fahrzeuge und Haltestellen) muss im Hinblick auf die angestrebte Barrierefreiheit weiterentwickelt werden. Dabei besteht die Zielsetzung, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, abgesehen von definierten Ausnahmen.
6. Die Nutzung des ÖPNV soll für den Fahrgast durch geeignete Maßnahmen erleichtert werden. Hierzu zählen insbesondere die Weiterentwicklung des vorhandenen Verbundtarifs unter Verwendung moderner Vertriebstechniken (z.B. elektronisches Fahrgeldmanagement) und eine durchgehende Fahrgastinformation. Die Fahrgastinformationen sollen vor allem durch Echtzeit-Informationen (u.a. Dynamische Fahrgastinformation an wichtigen Haltestellen) und erweiterte statische Informationen an Haltestellen weiter optimiert werden.

Die aus den Leitsätzen abgeleiteten drei Maßnahmenbereiche sind in Abbildung 17 dargestellt.

<p style="text-align: center;"><b>Maßnahmen zur Sicherung der ausreichenden Bedienung (Grenzwertbefüllung)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung bestehendes Angebot</li> <li>• Beseitigung von Schwachstellen</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• generelle Weiterentwicklung unter Einbeziehung von:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindewünschen</li> <li>- Richtwertunterschreitungen</li> </ul> </li> <li>• Optimierungen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innerstädtischer ÖPNV in Neu-Ulm</li> <li>- Zug-Bus-Konzept nach Betriebserfahrungen</li> <li>- weiterer Achsen</li> <li>- Schnittstellen insbesondere ÖPNV – SPNV</li> <li>- Schülerverkehr</li> </ul> </li> <li>• Ergänzung flexible Bedienungsformen</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen, Information)</li> <li>• bauliche Verbesserung der Schnittstellen</li> <li>• Tarif</li> <li>• Information (z.B. Haltestellenkennzeichnung)</li> </ul>
--	--	---

**Abbildung 17**      **Maßnahmenbereiche**

## **6.1 Sicherung der ausreichenden Bedienung**

Der bisherige Umfang der eigenwirtschaftlichen Verkehre ist sicherzustellen, die vorhandenen Schwachstellen, die für den Bestand festgestellt wurden, sollen durch zusätzliche Bedienung abgebaut werden. Oberstes Ziel muss dabei die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung gemäß den Grenzwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sein, um den Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge zu sichern.

Die Sicherung der ausreichenden Bedienung soll in jedem Fall in wirtschaftlich vertretbarem Umfang durchgeführt werden. Bei den Schwachstellen sind für den Landkreis Neu-Ulm insbesondere Grenzwertunterschreitungen im Hinblick auf die Bedienungshäufigkeit und die räumliche Erschließung zu nennen.

## **6.2 Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV**

Neben der Gewährleistung einer Mindestmobilität im Sinne der ausreichenden Bedienung ist in Bereichen mit höherem Nachfragepotential ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot anzustreben. Hier werden Optimierungen angestrebt, um eine möglichst gute Alternative zum PKW bieten zu können.

Ansatzpunkte für eine generelle Weiterentwicklung des ÖPNV über Mindeststandards hinaus sind derzeitige Richtwertunterschreitungen, aber auch die von den Kommunen benannten Wünsche.

Weitere Ansätze für Optimierungen betreffen:

- den innerstädtischen ÖPNV in Neu-Ulm
  - Optimierung / Anpassung entsprechend der zukünftigen Einwohnerentwicklung
  - Weiterentwicklung des Liniennetzes
  - Vorschläge aus dem ÖPNV-Bürgerforum / VEP
- das Zug-Bus-Konzept nach Betriebserfahrungen
  - Anpassung / Optimierung der Fahrpläne anhand von Betriebserfahrungen

- den Schülerverkehr:
  - Beförderung der Schüler im öffentlichen Linienverkehr oder im SPNV
  - Einhaltung von zumutbaren Fahrt-, Umsteige- und Wartezeiten an der Schule
  - Abstimmung der Schulbeginns- und Schulschlusszeiten mit den Fahrzeiten des ÖPNV
  
- weitere Achsen (mit hoher Fahrgastnachfrage)
  - Ausweitung Taktverkehr auf regionalen Achsen
  
- die Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV:
  - Verbesserung der Abstimmung zwischen ÖPNV und SPNV

Gerade angesichts der demographischen Entwicklung wird zudem eine Ergänzung flexibler Bedienungsformen angestrebt. Dabei gibt es eine Reihe unterschiedlicher Möglichkeiten beim Einsatz von flexiblen Bedienungsformen. Diese können beispielsweise räumlich (z.B. nur bestimmte Linienabschnitte) oder zeitlich (z.B. nur zu bestimmten Tageszeiten) unterschiedlich ausgeprägt sein. Eine Bedienung kann beispielsweise durch ein Anruf-Sammeltaxi oder einen Rufbus erfolgen.

Im Landkreis Neu-Ulm gibt es bereits ein vielfältiges Angebot an flexiblen Bedienungsformen:

- MobilSAM-Linien 73, 77 und 78/79 im Neu-Ulmer Stadtgebiet im Abendverkehr sowie an Wochenenden
- NachtSAM-Linien 5a, 5b und 5c im Neu-Ulmer Stadtgebiet
- „Pfiffibus“ ab Weißenhorn in den Abendstunden, an Wochenenden und teilweise an Ferientagen (seit Dezember 2013) sowie ab Illertissen (ab Dezember 2014)
- einzelne AST-Fahrten im Elchinger Ortsverkehr an Werktagen sowie durchgängig an Wochenenden
- vereinzelt Bedarfshaltestellen bei den Linien 74, 77, 704, 706, 850, 920 & 925

- vereinzelt Rufbus-Fahrten beim City-Nauti-Bus Illertissen sowie bei den Linien 715 und 716
- umfangreiches Rufbus-Angebot bei der Linie 712 (Ortsverkehr Altenstadt – Kellmünz – Osterberg)
- einzelne Bedarfshaltestellen bei der Linie 763 (zw. Pfaffenhofen a.d. Roth und Oberhausen), Linie 813 (zw. Weißenhorn und Oberhausen)
- Linie 812: abschnittsweise und zeitweise telefonische Anmeldung erforderlich; einzelne Bedarfshaltestellen
- einzelne Rufbusfahrten und Bedarfshaltestellen bei der Linie 854 und der Linie 959
- neu seit 15.12.2013: Kennzeichnung des Einsatzes von Kleinbussen im Fahrplan

Die bestehenden flexiblen Bedienungsformen im Landkreis Neu-Ulm sollen vor allem in den ländlich geprägten Bereichen des Landkreises sowie, gerade angesichts der demographischen Entwicklung, in Zeiten und Teilräumen geringer Nachfrage weiterentwickelt werden.

### **6.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen**

Beim Maßnahmenbereich Weiterentwicklung der Infrastruktur ist insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit im Hinblick auf Fahrzeuge, Haltestellen und Information zu nennen. Die Novelle des PBefG vom 01. Januar 2013 mit der Forderung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 01. Januar 2022 sollte dabei berücksichtigt werden. Ausnahmen im Hinblick auf die vollständige Barrierefreiheit werden im Rahmen des Nahverkehrsplans definiert.

Des Weiteren sind unter diesem Punkt die bauliche Verbesserung von Schnittstellen (wie beispielsweise die Buswendemöglichkeit am Bahnhof in Vöhringen oder die geplante Verlegung des Haltepunkts in Gerlenhofen), die Weiterentwicklung des Tarifs gemäß der Entwicklung der Randbedingungen sowie die Verbesserung der Information (an Haltestellen, an und in Fahrzeugen, im Internet, statische Informationen) zu nennen.

Die bestmögliche Nutzung des ÖPNV-Angebots setzt eine möglichst weitgehende Reduzierung von Nutzungshemmnissen voraus. Das heißt, dem Fahrgast soll die Nutzung des ÖPNV so leicht wie möglich gemacht werden. Ein umfangreiches Informationsangebot durch die weitere Verbesserung der Haltestelleninformation sowie die Weiterführung der Bereichsfahrpläne sollen die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung steigern, den Zugang erleichtern und auf die angebotenen Möglichkeiten aufmerksam machen.

Die Maßnahmen, die zu den einzelnen Punkten erarbeitet wurden, werden im Kapitel 7 dargestellt und erläutert.

## **7 Maßnahmenkonzept**

Um den ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm an die zukünftigen verkehrlichen, strukturellen und demographischen Entwicklungen anzupassen, wurde – aufbauend auf der Rahmenkonzeption im vorangegangenen Kapitel – ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das folgende Themenbereiche beinhaltet:

- Sicherung der ausreichenden Bedienung (Kapitel 7.1)
- Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV (Kapitel 7.2)
- Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen (Kapitel 7.3)

### **7.1 Sicherung der ausreichenden Bedienung**

Die Sicherung der ausreichenden Bedienung stellt im Rahmen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Neu-Ulm einen wichtigen Baustein im Maßnahmenkonzept dar. Die Sicherung der ausreichenden Bedienung sollte durch ein Mindestangebot, das sich an den festgelegten Grenzwerten orientiert, umgesetzt werden.

In diesem Kapitel werden die einzelnen Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Nahverkehrsplans erarbeitet wurden, detailliert vorgestellt und erläutert.

#### **7.1.1 Beseitigung von Schwachstellen im Hinblick auf die räumliche Erschließung**

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurde untersucht, wo Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung im Landkreis Neu-Ulm bestehen. Im Kapitel 4.1 der Schwachstellenanalyse wurden die Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern identifiziert, deren räumliche Erschließung ein Defizit von mehr als 20% aufweist. Dies hat Gannertshofen, Altstadt und Buch betroffen. Für diese Ortsteile wurde vor Ort überprüft, ob eine bessere Erschließung dieser Bereiche möglich ist. Die Ergebnisse sind in Karte 30 dargestellt.

Für die Ortsteile Ay a.d. Iller, Oberfahlheim, Thalfingen und Tiefenbach, bei denen z.T. größere Flächen nicht erschlossen sind, werden keine Maßnahmen erarbeitet, da die nicht-erschlossene Fläche unter 20% liegt.

In Altstadt sind die südwestlichen Wohngebiete um die Kaulastraße und die Tiroler Straße nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen. Eine generelle Linienführung durch diese Bereiche ist aber nicht möglich, da die Bahnunterführung in der Illertalstraße eine maximale Durchfahrtshöhe von 3,70 Metern aufweist. Zur Verbesserung der räumlichen Erschließung in diesem Bereich sollten deshalb ggf. bedarfsabhängige Fahrten mit Kleinbussen eingerichtet werden. Dabei ist die Einrichtung einer oder mehrerer neuer Haltestellen notwendig.

In Buch sind die Ortsteile Buch und Gannertshofen nicht vollständig durch den ÖPNV erschlossen. In Buch ist das Gewerbegebiet im westlichen Bereich um die Werkstraße und den Werkring nicht erschlossen. Zur Verbesserung der räumlichen Erschließung in diesem Bereich könnte die Linie 929 bei Bedarf (insbesondere bei einer Vergrößerung des Gewerbegebietes) verlängert werden, da die Linie am Bräuhaus in Buch beginnt und endet. Eine Linienverlängerung stellt dabei keine Probleme für den Umlauf der jeweiligen Fahrt dar. Wird das Gewerbegebiet durch Linien des ÖPNV bedient, ist eine zusätzliche neue Haltestelle einzurichten. Zur verbesserten Erschließung des südlichen Bereichs von Buch wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Unterrother Straße vorgeschlagen, da die Linie 920 dort vorbeiführt und dadurch keine nennenswerten Verzögerungen im Linienbetrieb auftreten werden.

In Gannertshofen ist der östliche Bereich nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen. Zur Beseitigung dieses Mangels könnte die bestehende Schulbushaltestelle auf Höhe der Kirche genutzt werden. Dies könnte über die Linie 813 erfolgen, sollte aber aus umlauftechnischen Gründen nur bei bedarfsabhängigen Fahrten angeboten werden.

# Mängelbeseitigung räumliche Erschließung

## Mängel in der Erschließung

- nicht erschlossene Siedlungsflächen (> 200 Einwohner)
- erschlossene Siedlungsflächen

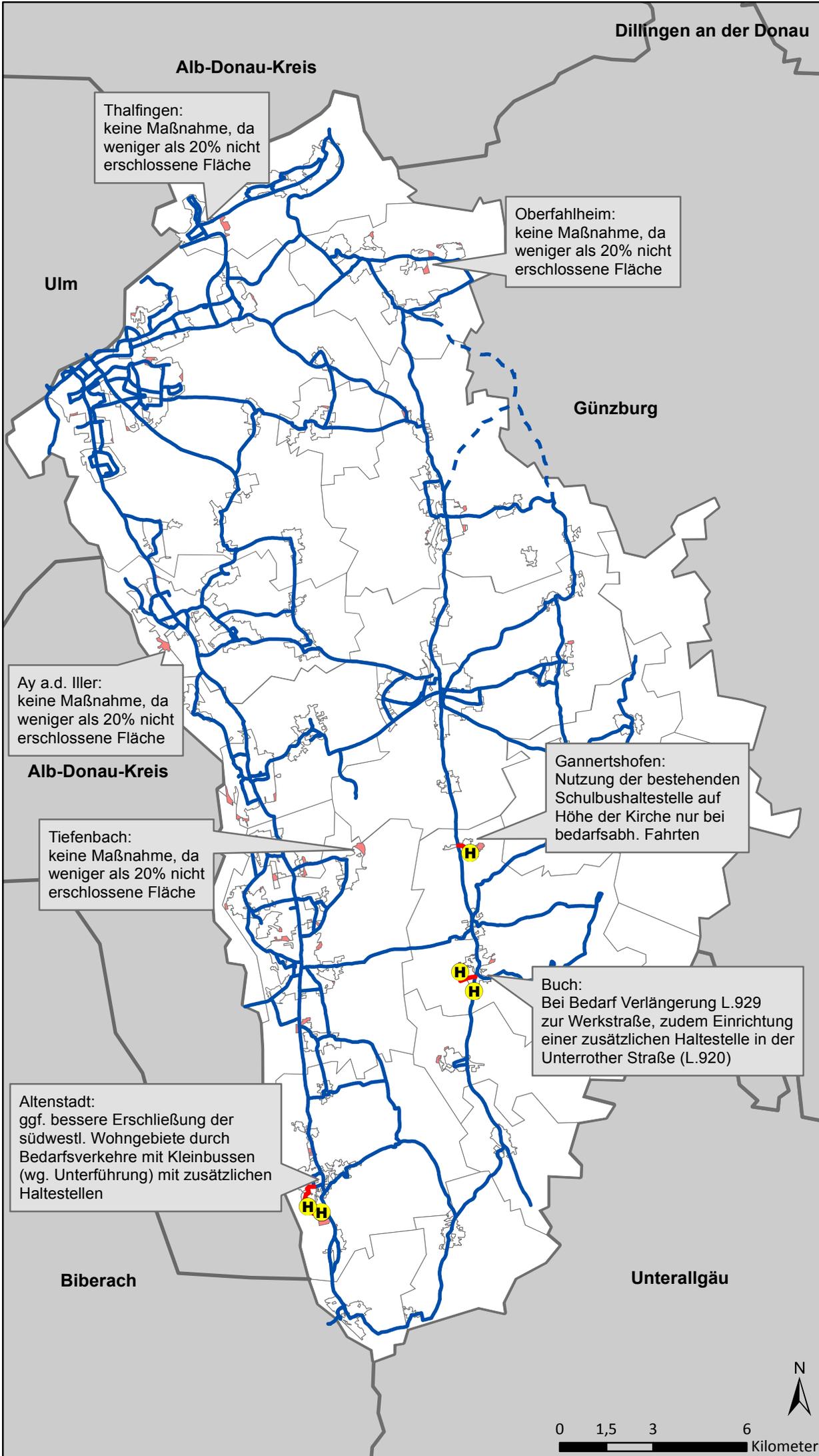
## Maßnahmen

- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle
- Anpassung des Linienverlaufs

## Linien

- Buslinien (im DING-Tarif)
- Buslinien (nicht im DING-Tarif)

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



Karten-Nr.: 30



### **7.1.2 Beseitigung von Schwachstellen im Hinblick auf die ausreichende Bedienung**

Im Folgenden wird zunächst die ausreichende Verkehrsbedienung in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit definiert. Im Anschluss daran wird das erarbeitete Maßnahmenkonzept erläutert.

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert die Bedienungsqualität für den allgemeinen ÖPNV in Form von Grenz- und Richtwerten. Dabei werden Bandbreiten vorgegeben, die einen Mindeststandard (Grenzwert) und einen guten ÖPNV-Standard (Richtwert) definieren. Fahrten, die durch den Einsatz flexibler Bedienungsformen (Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Bus etc.) erbracht werden, sind ebenfalls Bestandteil der ÖPNV-Bedienung des jeweils betrachteten Ortes.

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes soll gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG im Sinne einer „ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ durch die Aufgabenträger definiert werden. Eine Konkretisierung des Begriffes erfolgt im Gesetz nicht. Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans werden zur Definition der ausreichenden Bedienung die in Kapitel 4.3 genannten Grenzwerte herangezogen.

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurde geprüft, welche Ortsteile im Landkreis Neu-Ulm im Hinblick auf die Bedienungshäufigkeit Defizite aufweisen. Dabei wurden in einem ersten Schritt die Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern betrachtet, da diese für die Grenzwertunterschreitung die Basis darstellen.

Für die Bedienungshäufigkeit bedeutet dies, dass für den Tagtyp Montag bis Freitag an Schultagen folgende Grenzwerte einzuhalten sind (vgl. Tabelle 12):

Gebiet	Mindestanzahl der Fahrtenpaare an zentralen Haltestellen je Teilort, Mo-Fr an Schultagen
	Grenzwert
<b>Neu-Ulm</b>	
Kernbereich	72
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	40
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	31
<b>verdichtete Räume:</b>	
<b>Senden, Illertissen</b>	
zentrales Gebiet	32
nicht zentrales Gebiet	20
<b>bis 15.000 Einwohner:</b>	
zentrales Gebiet	20
nicht zentrales Gebiet	11
<b>Verkehrsachsen</b>	20
<b>Ländlicher Raum</b>	
1.000 bis 3.000 Einwohner	6
bis 1.000 Einwohner	4

**Tabelle 12      Grenzwerte der Bedienungshäufigkeit**

Neben der Verbesserung der räumlichen Erschließung stellt die Sicherstellung eines ausreichenden Fahrtenumfangs eine weitere wichtige Säule bei der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes dar. Die oben genannten Grenzwerte sind die Fahrtenpaare, die zur Sicherung der ausreichenden Bedienung notwendig sind. Die geforderte Anzahl an Fahrtenpaaren kann sich auch aus der halbierten Summe der Hin- und Rückfahrten ergeben, soweit dies verkehrlich sinnvoll ist.

Karte 31 zeigt die Mindestanforderung bei der Bedienungshäufigkeit, die sich für den Landkreis Neu-Ulm aus den genannten Grenzwerten ergibt. Dabei werden nur die Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern dargestellt, da diese für den Grenzwert relevant sind.

Generell gilt darüber hinaus, dass neben der angegebenen Fahrtenhäufigkeit auch die weiteren, in der Leitlinie genannten Kriterien (Haltestelleneinzugsbereiche, Erreichbarkeit Zentraler Orte) weiterhin erfüllt werden sollen.

### Mindestanforderung bei der Bedienungshäufigkeit

geforderte Bedienungshäufigkeit nach Grenzwerten zum nächsten zentralen Ort  
Mo - Fr an Schultagen

### Mindestanforderung Bedienungshäufigkeit (Fahrtenpaare/Werktag)

- mindestens 4 FP
  - mindestens 6 FP
  - mindestens 11 FP
  - mindestens 20 FP
  - mindestens 31 FP
  - mindestens 32 FP
  - mindestens 40 FP
- 
- mindestens 4 FP
  - mindestens 6 FP
  - mindestens 11 FP
  - mindestens 20 FP
  - mindestens 31 FP
  - mindestens 32 FP
  - mindestens 40 FP

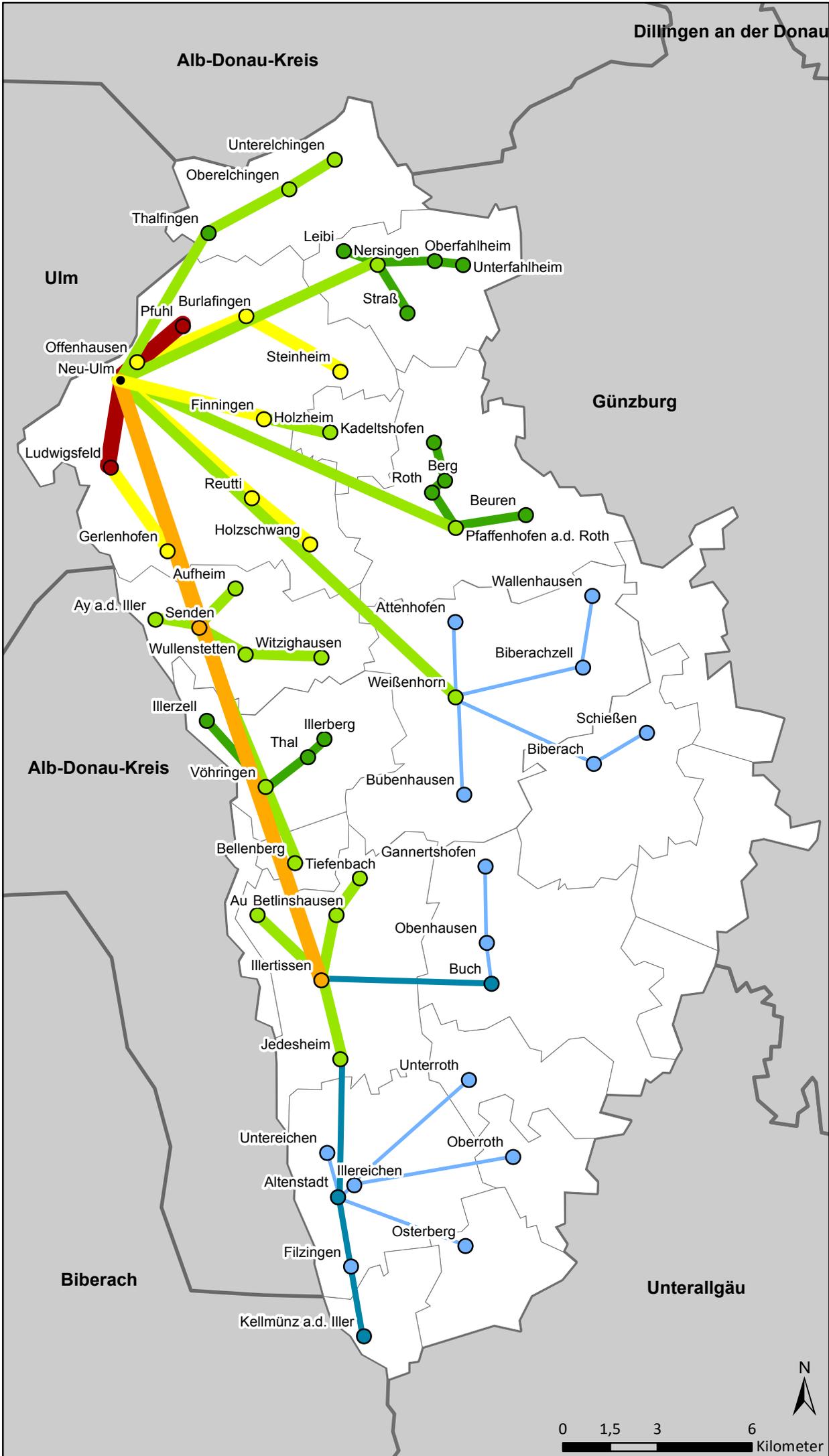
- Ortsteil (> 500 EW)
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 31



0 1,5 3 6  
Kilometer

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



Insgesamt gibt es neun Ortsteile im Landkreis Neu-Ulm, die derzeit Mängel in der Bedienungshäufigkeit aufweisen: Au, Betlinshausen, Jedesheim, Tiefenbach (Illertissen), Pfaffenhofen a.d. Roth, Holzschwang, Holzheim, Finningen und Steinheim (vgl. auch Tabelle 10, Seite 89).

Für die beiden Ortsteile Steinheim und Holzschwang wird kein zusätzliches Angebot gefordert, da die beiden Buslinien, die dort verkehren (Linie 77 und Linie 88), bereits einen Stundentakt aufweisen. Im Hinblick auf die Einwohnerzahl in Steinheim (745 Einwohner) und Holzschwang (902 Einwohner) ist ein ÖPNV-Angebot mit einem Stundentakt in jedem Fall ausreichend bzw. ein gutes Angebot. In Steinheim fährt neben der Linie 88 zusätzlich noch die Linie 763 mit einzelnen Fahrten.

Für den Ortsteil Finningen wird vorgeschlagen, einen ganztägigen Stundentakt bei der Linie 78 anzubieten, um Verbesserungen in der Bedienungshäufigkeit zu erreichen. Derzeit besteht in einzelnen Zeitbereichen bereits ein Stundentakt, der jedoch nicht vollständig über den ganzen Tag angeboten wird. Zur Grenzwert Erfüllung fehlen in Finningen 0,9 Fahrtenpaare. Durch Erweiterung des Stundentakts um zwei Fahrten, z.B. um 15:23 Uhr in Finningen in Fahrtrichtung Weißenhorn sowie um 14:35 in Fahrtrichtung Ulm kann der Grenzwert von 31 Fahrtenpaaren erfüllt werden.

In Holzheim fehlen nur 0,5 Fahrtenpaare (eine Fahrt) zur Erfüllung des Grenzwertes. Durch die (ggf. bedarfsabhängige) Verlängerung einer Fahrt bei der Linie 78 von Finningen nach Holzheim (08:35 Uhr ab Ulm) soll der Grenzwert erfüllt werden.

In Pfaffenhofen a.d. Roth werden im Rahmen von Angebotsverbesserungen im südlichen und östlichen Landkreis bei der Linie 78 im Abendverkehr zwei zusätzliche Fahrtenpaare ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 angeboten, die zu einer Annäherung an den Grenzwert führen. Insgesamt fehlen in Pfaffenhofen a.d. Roth 2,5 Fahrtenpaare zum Grenzwert. Durch die o.g. Angebotsverbesserungen fehlen noch 0,5 Fahrtenpaare. Dies könnte ggf. durch eine zusätzliche Fahrt bei Linie 78 oder Linie 763 erfüllt werden.

In den Ortsteilen Au, Betlinshausen, Jedesheim und Tiefenbach von Illertissen werden ebenfalls durch Angebotsausweitungen bei der Linie 707 bzw. 925 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 drei zusätzliche Fahrtenpaare angeboten. Zusätzlich gibt es bei der Linie 701 (City-Nauti-Bus) einen Stundentakt mit Schleifenfahrten, weshalb dabei von einer Erfüllung des Grenzwertes ausgegangen werden kann, da bei Schleifenfahrten i.d.R. die Bedienung aus zwei Richtungen gegeben ist.

In Karte 32 sind die erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungshäufigkeit dargestellt.

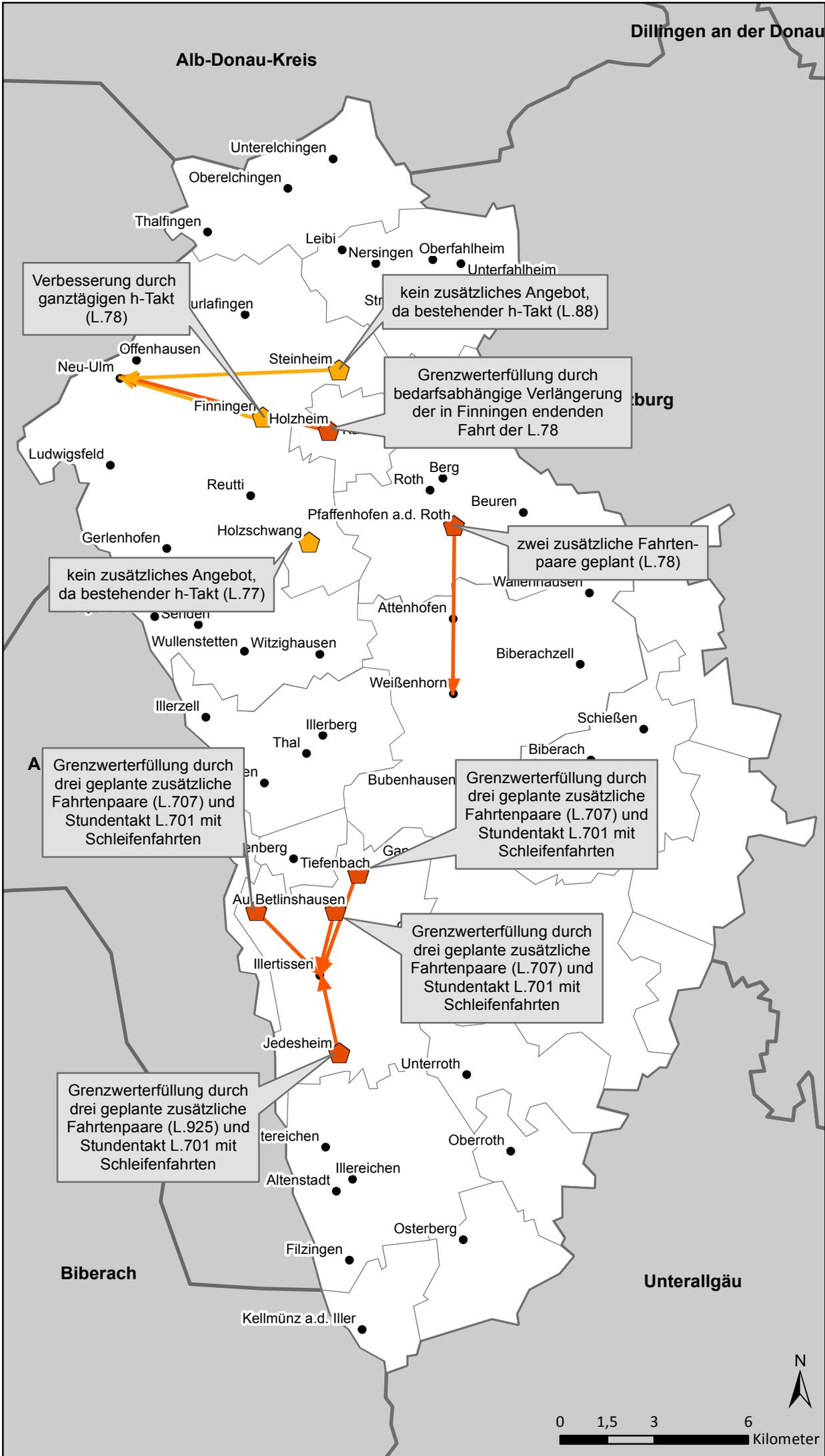
# Maßnahmen zur Mängelbeseitigung bei Grenzwertunterschreitung

Mängel in der Bedienungshäufigkeit (werktags, Schule) gemäß Grenzwerten

## Grenzwertunterschreitung

- Bedienungshäufigkeit unterschreitet GW von 20 FP
- Bedienungshäufigkeit unterschreitet GW von 31 FP

zwei zusätzliche Fahrtenpaare geplant (L.78) **Maßnahmenvorschlag**



Karten-Nr.: 32



0 1,5 3 6 Kilometer

## **7.2 Weiterentwicklung des Angebots im allgemeinen ÖPNV**

Basierend auf der Sicherung der ausreichenden Bedienung (siehe Kapitel 7.1) soll eine generelle Weiterentwicklung des Angebots im allgemeinen ÖPNV erfolgen, die nachfolgend näher erläutert wird.

### **7.2.1 Generelle Weiterentwicklung des Angebots**

#### **7.2.1.1 Berücksichtigung von Gemeindewünschen**

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde den Kommunen die Möglichkeit gegeben, Verbesserungswünsche, Anmerkungen und Kritik zum Nahverkehr zu äußern. Diese Anmerkungen wurden bereits in Kapitel 4.9 behandelt.

Die Verbesserungswünsche der Kommunen wurden im Rahmen des Maßnahmenkonzepts untersucht und bewertet. Tabelle 13 zeigt die einzelnen Wünsche und die darauf aufbauenden Maßnahmen, Karte 33 (Seite 129) stellt die Maßnahmen zu den geäußerten Wünschen grafisch dar.

Zusätzlich zu den Wünschen, die zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von den einzelnen Kommunen geäußert wurden, bestand im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens für Kommunen und weitere Institutionen bzw. Träger öffentlicher Belange, das im August und September 2014 durchgeführt wurde, die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben. Die Stellungnahmen der Gemeinden wurden geprüft und in Tabelle 14 aufgenommen. Die Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen und Träger öffentlicher Belange werden in Kapitel 7.2.1.2 behandelt.

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Name	Gemeindewünsche	Maßnahme	Bewertung
Altenstadt	Verbesserung des ÖPNV in den südlichen, dörflichen Landkreisgemeinden (Einwohner (Arbeitnehmer, Personen ohne Führerschein / eigenen Pkw, Jugendliche) sind auf Pkw bzw. private Fahr-/Taxidienste angewiesen)	Erweiterung des Angebots durch Bedarfsverkehre (Linie 925)	②
Bellenberg	S-Bahn ähnliche Anbindung von Bellenberg in Richtung Ulm, barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten	Maßnahme durch BEG zu prüfen	⑤
Buch	• bessere und regelmäßige Anbindung an den SPNV (besonders erwähnenswert Strecke Weißenhorn - Senden)	• Erweiterung des Angebots durch Bedarfsverkehre bzw. Anbindung an den SPNV in Illertissen vorhanden	②
	• gute Anbindung an reaktivierte Strecke Senden - Weißenhorn durch Einbeziehung der Haltestelle Roththalle (bauliche Anpassung der Haltestelle möglich, da Grünfläche im Rücken des Wartehäuschens Eigentum des Marktes Buch ist → Überplanung als Parkplatz angedacht)	• ortsbezogene Maßnahme	④
	• Beibehaltung des Schulbusverkehrs wie bisher	• Sicherung des Angebots im bestehenden Umfang (Anpassung an Rahmenbedingungen (ggf. Anpassung an Rahmenbedingungen, z.B. demogr. Wandel)	①
Elchingen	Ergänzung flexible Bedienungsformen (z.B. Flexibus-System)	• rein ortsbezogene Maßnahme	④
Holzheim	siehe Pfaffenhofen	s. Pfaffenhofen	s. Pfaffenhofen
Illertissen	keine Gemeindewünsche geäußert	-	-
Kellmünz a.d.Iller	Verbesserung des ÖPNV in den südlichen, dörflichen Landkreisgemeinden (Einwohner (Arbeitnehmer, Personen ohne Führerschein / eigenen Pkw, Jugendliche) sind auf Pkw bzw. private Fahr-/Taxidienste angewiesen)	Erweiterung des Angebots durch Bedarfsverkehre (Linie 925)	②
Nersingen	• Ausbau der Bahnstrecke Ulm - Augsburg	• Maßnahme nur DB Netz umsetzbar	⑤
	• verbesserte Taktzeiten im Bereich des ÖPNV (insbes. für Schüler)	• Taktausweitung im Bereich Nersingen bei Linie 850	③
	• Schaffung von P&R-Plätzen	• sinnvoll zur Verbesserung der Schnittstellen	④
	• Einführung eines Ortsbusses	• durch Verbesserung des Angebots bei Linie 850 (Taktausweitung), könnte auch Ausweitung auf alle Ortsteile stattfinden • Einführung flexibler Bedienungsformen	③
	• Wiedereröffnung des Bahnhofes Unterfahlheim	• Lage direkt an Bahnstrecke Ulm - Augsburg → grundsätzlich möglich	⑤
Neu-Ulm	keine Gemeindewünsche geäußert	-	-
Oberroth	siehe Buch	s. Buch	s. Buch
Osterberg	Verbesserung des ÖPNV in den südlichen, dörflichen Landkreisgemeinden (Einwohner (Arbeitnehmer, Personen ohne Führerschein / eigenen Pkw, Jugendliche) sind auf Pkw bzw. private Fahr-/Taxidienste angewiesen)	Erweiterung des Angebots durch Bedarfsverkehre	②
Pfaffenhofen a.d.Roth	• Buslinie 763, die die Ortsteile Biber- und Osterbachtal besser an den ÖPNV anbindet, sollte im Rahmen des Zug-Bus-Konzeptes weiter verfolgt werden	• Maßnahme durch Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes bereits umgesetzt	②
	• Busverbindung nach Senden wünschenswert (für Schüler der Wirtschaftsschule und zur Nutzung der Einkaufsmöglichkeiten in Senden)	• durch Einführung des Zug-Bus-Konzeptes besteht gute Verbindung nach Senden (Linie 78, SPNV ab Weißenhorn)	②
	• Weiterentwicklung des Nachtbusangebotes	• als bedarfsorientiertes Angebot ist die Weiterentwicklung (MobilSAM 78/79 bzw. L812) zu prüfen	③
	• Abstimmung der Taktung der Linie 78 auf das Schienennetz von	• Maßnahme durch Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes bereits umgesetzt	②
Roggenburg	Realisierung des Bus-Schiene-Konzept mit den Busanbindungen der Linien 811, 812 und dem bereits laufenden Nachtbus	Maßnahme durch Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes bereits umgesetzt	②
Senden	• dauerhafte Bedienung des Sendener Gewerbegebietes über die Haltestelle auf Höhe des Illercenters	• dauerhafte Bedienung des Sendener Gewerbegebietes besteht bereits (Linie 733, Haltestelle Berliner Straße)	②
	• die Haltestelle am Sportpark soll weiterhin bedient werden	• Haltestelle Sportpark in Wullenstetten wird weiterhin bedient	②
Unterroth	siehe Buch	s. Buch	s. Buch
Vöhringen	Verweis auf Konzeption von Verkehrsplanungsbüro Grosse	Maßnahme durch Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes bereits umgesetzt	②
Weißenhorn	• Verbesserung der Taktung der Busse (v.a. der "Oster-Linie" 775) an die Bahnverbindungen zwischen Senden und Weißenhorn (Bus-Zug-Konzept)	• Angebot der Linie 775 besteht nur aus zwei Fahrtenpaaren (Mo-Fr Schultage) → keine sinnvolle Grundlage für Anpassung an SPNV in Weißenhorn gegeben	③
	• Beibehaltung der probeweise eingeführten Nachtbuslinie (Neu-Ulm/Ulm)	• Nachtbusangebot von / nach Neu-Ulm (MobilSAM 78/79 bzw. L812) besteht weiterhin	②

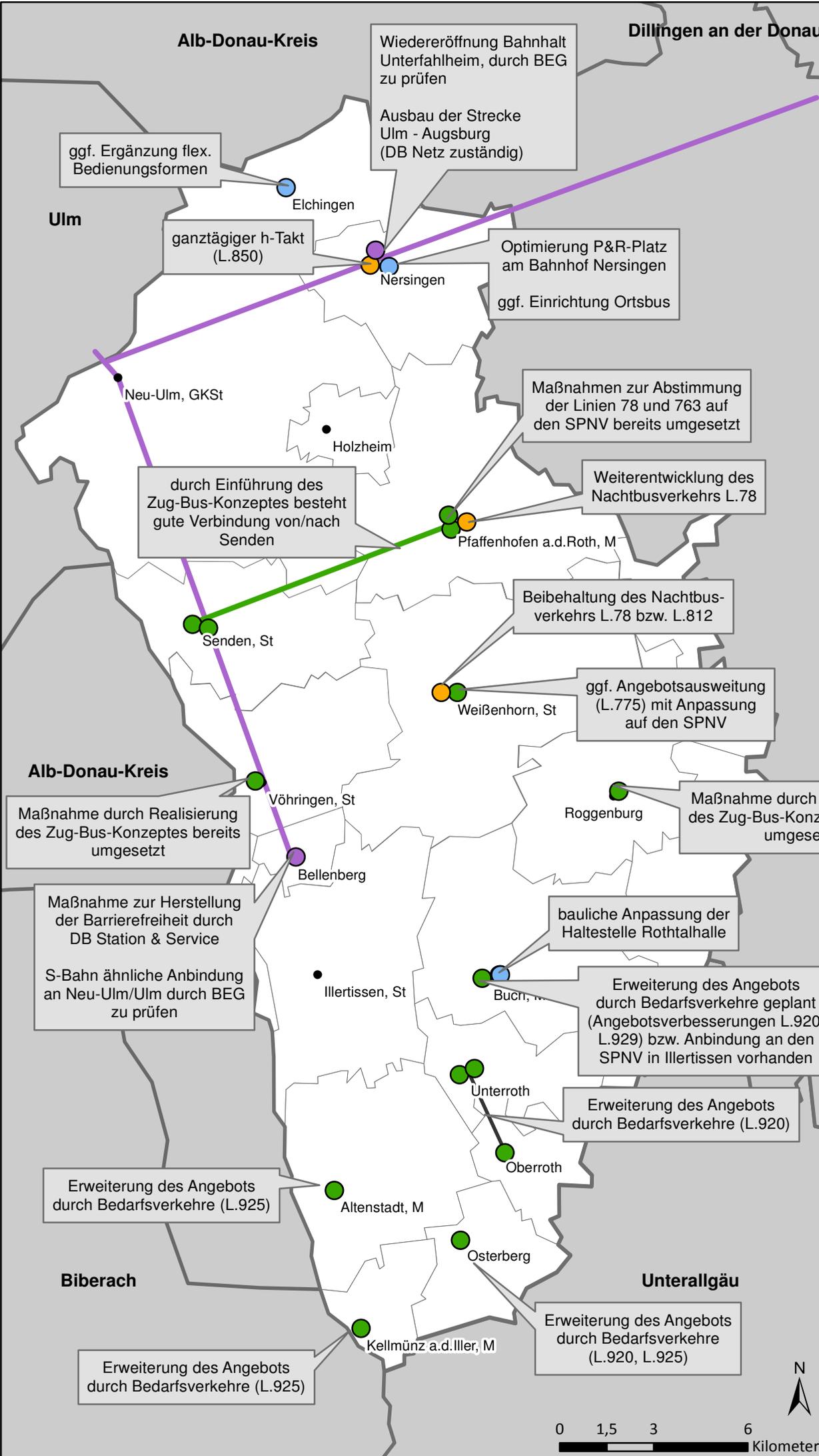
- ① keine Maßnahmen gefordert / Maßnahmen nicht zur Umsetzung empfohlen
- ② Maßnahmen bereits umgesetzt oder Umsetzung geplant
- ③ als sinnvoll erachtete gemeindeübergreifende Maßnahme
- ④ rein ortsbezogene Maßnahme
- ⑤ Maßnahmen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Landkreises → BEG
- ⑥ durch Beseitigung der Schwachstellen erledigt
- ⑦ Verbesserung durch Achsenverstärkung

**Tabelle 13      Maßnahmen auf Basis bewerteter Gemeindewünsche**

## Maßnahmen auf Basis bewerteter Gemeindewünsche

### Maßnahmen

- Maßnahme außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Landkreises
- als sinnvoll erachtete gemeindeübergreifende Maßnahme
- geplante bzw. bereits umgesetzte Maßnahme
- rein ortsbezogene Maßnahme
- Maßnahme außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Landkreises
- Maßnahme bereits umgesetzt / geplant



— Gemeindegrenze  
 — Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 33



0 1,5 3 6  
 Kilometer

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Name	Anregungen	Bewertung
VG Altenstadt	keine	/
Gemeinde Bellenberg	von Bürgern: keine	/
	von Gemeinde:	
	* Schülerbeförderung Bellenberg - Vöhringen/Illertissen positiv * stabile Preise	Kenntnisnahme Preisanpassungen richten sich nach den Verbundverträgen
VG Buch	* Zustimmung zur geplanten Verdichtung des ÖPNV-Angebots im südlichen Landkreis Neu-Ulm * von Bürgern: keine	Kenntnisnahme
Gemeinde Elchingen	von Bürgern: keine	/
	von Gemeinde:	
	* Einführung flexibler Bedienungsformen	siehe Punkt 7.2.3; ggf. Einführung Pfiiffibus f. Bereich Elchingen/Nersingen prüf.
	* Schließzeiten der Bahnübergänge (BÜG), kreuzungsfreie BÜG * Nachtbuslinie beibehalten * Busanbindung Straßenbahndaltestelle Ulm-Böfingen	Zuständigkeit bei DB, nicht beim Landkreis keine Änderungen geplant ausreichende Alternativen über Linien 59, 591, 597 und R 5 vorhanden
Stadt Illertissen	* Optimierung der Zubringung der Buslinie 701 zum Bahnhof Illertissen	betrifft städtischen City-Nauti-Bus
	* zweigleisiger Ausbau der Illertalbahn	siehe Regio-S-Bahn-Konzept
	* Bahnsteig 5b in Ulm schlecht erreichbar und geringe Aufstellfläche für Fahrgäste	Zuständigkeit bei DB
Gemeinde Nersingen	keine Stellungnahme abgegeben	/
Stadt Neu-Ulm	* Fortschreibung des NVP bringt keine nennenswerten Impulse → NVP nicht das geeignete Instrument für das Stadtgebiet Neu-Ulm	Kenntnisnahme
	* Forderung einer angemessenen Maßnahmenkonzeption	siehe NVP Punkt 7
	- klare ÖPNV-Planungs- und -steuerungsstruktur	siehe Punkt 3.3.6, Seite 72
	- aktive Mitwirkung des Landkreises bei Umsetzung des Regio-S-Bahn Donau-Iller-Konzeptes	erfolgt
	- Verknüpfung der Vergabe von Linienkonzessionen mit verkehrspolitischen Zielen	Zuständigkeit bei Regierung von Schwaben; siehe Punkt 3.3.6
	- Busbeschleunigung	siehe Punkt 7.3.5
	- Integration aller Linien ins DFI	siehe NVP Seite 167, Punkt 7.3.7
	- keine Reisebusse im Stadtverkehr	siehe NVP Seite 166, Punkt 7.3.4
	- Vermeidung von unterschiedlichen Fahrwegen (auf der selben Linie)	Kenntnisnahme
	- einheitlich vertaktete Fahrpläne	siehe Punkt 7.2.2.5
	- bessere Fahrplanabstimmung zwischen Linien auf gleichem Linienast	siehe Punkt 7.2.2.5
	- verbesserte Mobilitätsvernetzung	siehe Punkt 7.3.3
	- Kampagnen für den ÖPNV (Corporate Identity, Identifizierung des ÖPNV-Personals, einheitliche Busgestaltung, Veranstaltungstickets, Werbung für ÖPNV-Neukunden, Fahrgastbeirat)	Zuständigkeit bei DING
- Prüfung von Tangential- bzw. Ringlinien	siehe Punkt 7.2.2.1	
- Prüfung von Expressbuslinien	siehe Punkt 7.2.2.1	
* Wünsche aus dem Bürgerforum	siehe Punkt 7.2.2.1	
Gemeinde Osterberg	keine Stellungnahme abgegeben	/
Markt Pfaffenhofen	Beschluss Marktgemeinderat:	
	* Verstärkung Verbindung Pfaffenhofen - Senden	siehe Tabelle 13
	* Verstärkung Nachtbusse	siehe Karte 33
	* Bürger: längere Umsteigezeit Weißenhorn; besseres Umsteigen Ri. Memmingen in Senden	ausreichende Umsteigezeit von 5 Min. in Weißenhorn vorhanden; Richtung Memmingen Alternative mit Linie 813 über Illertissen vorhanden
* Schnellbusse Weißenhorn - Pfaffenhofen - Holzheim - Neu-Ulm - Ulm	wirkt sich nachteilig auf die räumliche Erschließung aus	

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Name	Anregungen	Bewertung
Gemeinde Roggenburg	Gemeinderat:	
	* neue Bedarfshaltestelle St 2019 zw. Ingstetten u. Deisenhausen	Umsetzung wird geprüft
	* Verbesserung Anbindung Unteregg	derzeit nur mit unverhältnismäßig hohem Mittelaufwand möglich
	Bürger 1:	
	* Weißenhorn - Eschach - Biberach (Anschlüsse, Direktverb.)	grds. ausreichende Verbindungen vorhanden, kein Defizit erkennbar
	* Roggenburg - Biberach - Weißenhorn (Bedienungslücke 11:36 Uhr)	Bedienungslücke bedingt durch vorrangigen Schülerverkehr um diese Zeit
	* Biberach - Weißenhorn am Wochenende (späterer Bus)	wird geprüft
	* Wochenend-Verbindung Weißenhorn - Biberach - Krumbach	siehe Punkt 7.2.2.5 und Karte 37
	* zusätzliche Fahrkartenautomaten Bahnhof Weißenhorn	Zuständigkeit bei DB
	Bürger 2:	
	* Kleinbus-Einsatz am Wochenende für Gruppen problematisch	Eine Beförderung von Gruppen ist im Bedarfsverkehr grds. nicht vorgesehen
	* Kapazitäts-Aufstockung bei Großveranstaltungen	Abstimmung zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen erforderlich
	* Service-Zeiten Rufbusnummer	siehe Punkt 7.2.3; Buchung über Internet rund um die Uhr möglich
Stadt Senden	von Bürgern: keine	/
	auf Basis Bürgergespräche von 1.Bgm:	
	* Verlängerung L. 734 Hittistetten - Witzighausen	seit 14.12.2014 vorhanden
	* zusätzliche Haltestelle Seniorenheim in Senden-Ay (od. Verlegung)	Verlegung wird geprüft
	* Anschlüsse/Anschlussicherung Bus - Bahn	Fahrplan wurde bereits optimiert; Anschlussicherung und Wartezeiten wurden festgelegt
	* Aktualität/Vollständigkeit Fahrplanaushänge Haltestellen	siehe NVP Punkt 7.3.7
	* Niederflurfahrzeuge (vor allem L. 733 + 734)	siehe NVP Seite 166, Punkt 7.3.4
	* Ausweisung barrierefreie Busfahrten im Fahrplan optimieren	siehe NVP Punkt 7.3.7
	* Sprachdurchsage der Haltestellen in den Bussen einführen/lauter	siehe NVP Punkt 7.3.7
	* neue Verbindung Senden - Illerkirchberg (dürfte schwach genutzt werden)	siehe NVP Punkt 7.2.2.5 und Karte 37
Stadt Vöhringen	von Stadt: keine	/
	Bürger 1:	
	* Verlängerung (vor allem abends) Illerzell Süd - Vöhringen	seit 14.12.2014 vorhanden
	* Einrichtung Rufbus	seit 14.12.2014 vorhanden
	* günstigere Tarife, mehr Werbung	Zuständigkeit DING gemäß Verbundverträgen
	* Verbesserung Umsteigezeiten	wird geprüft
	* Barrierefreiheit Bahnhof	Zuständigkeit bei DB
	* Beschilderung Busbahnhof	vorhandene Beschilderung (Abfahrtspos. Ulm) bereits angepasst; derzeit Planung für Umbau, danach erfolgt Neubeschilderung
	* bessere Tarifschulung Busfahrer	siehe NVP Punkt 7.3.8
	Bürger 2:	
	* Bahnsteig 5b (in Ulm?), Halteposition Bahn in Ulm	Zuständigkeit bei DB
	* Sitzgelegenheit, Regenschutz (wo?)	Zuständigkeit bei DB
	* Verlängerung abendliche Busse Illerzell - Vöhringen	seit 14.12.2014 vorhanden
	* Beschriftung Bushaltestelle am Bahnhof	vorhandene Beschilderung bereits angepasst; derzeit Planung für Umbau, danach erfolgt Neubeschilderung
* Probleme beim Ticketerwerb bei überschreiten der Verbundgrenze	Abstimmung zwischen den Verkehrsverbänden erforderlich	
* Kapazitäts-Aufstockung bei Großveranstaltungen	Abstimmung zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen erforderlich	
Stadt Weißenhorn	Bürger-Anregungen (mit städtischer Bewertung)	
	* Anbindung Ri. Memmingen (Umsteigen Senden 50 min) verbessern; (positiv)	Alternative über Linie 813 Weißenhorn - Illertissen vorhanden
	* Linienführung L. 812 (Buchenweg/Altenheim); (Linienweg schwierig, Fahrplangergänzung 16 - 19 Uhr?)	wird geprüft
	* verbesserte Bedienung südl. Stadtteile Grafertshofen und Bubenhausen durch L. 813 in HVZ; (positiv)	Kenntnisnahme
	* von Stadt: Pfiffibus-System auch Ri. Bahnhof	wird geprüft

**Tabelle 14**                      **bewertete Stellungnahmen der Gemeinden**

#### 7.2.1.2 Stellungnahmen weiterer Beteiligter

Im Beteiligungsverfahren im Herbst 2014 haben neben den Kommunen des Landkreises Neu-Ulm weitere Beteiligte, wie beispielsweise die Verkehrsunternehmen oder Träger öffentlicher Belange, Stellungnahmen abgegeben, die in diesem Kapitel behandelt werden. Tabelle 15 zeigt die Stellungnahmen der einzelnen Institutionen und deren Bewertung.

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Name	Anregungen	Bewertung
BEG	* Kooperation mit DEFAS * Reaktivierung Bahnhof Unterfahlheim untersucht und verworfen * Zuständigkeit Herstellung Barrierefreiheit Bellenberg DB Station und Service	siehe NVP Seite 167, Punkt 7.3.7 Kenntnisnahme; siehe auch Regio-S-Bahn-Konzept Kenntnisnahme
Behindertenbeauftragte	* generelle Anforderung an angemessene Behandlung der Barrierefreiheit * Hinweis auf Handreichung aus Rheinland-Pfalz	siehe Punkt 7.3.1 Kenntnisnahme
Brandner (BBS)	keine	/
Braunmiller Bustouristik	keine Stellungnahme abgegeben	/
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)	keine Stellungnahme abgegeben	/
DING	keine Stellungnahme abgegeben	/
Fromm Reisen OHG	keine Stellungnahme abgegeben	/
Gairing Omnibusverkehr GmbH & Co. KG	keine Stellungnahme abgegeben	/
IHK Schwaben	* grundsätzliche Zielsetzungen der Rahmenkonzeption werden begrüßt * unzureichende Erschließung Neu-Ulmer Industriegebiet aus Ri. Osten * Bahnhof Gerlenhofen nicht absehbar, P+R-Platz deshalb derzeit nicht relevant * Anregungen im Rahmen VEP zum innerstädtischen ÖPNV NU - direktere Linienführung aus östlichen Stadtteilen zur Stadtmitte und weiter nach Ulm - bessere Erschließung Augsburgs Straße - Erschließung Neu-Ulmer Industriegebiet mit Verlängerung bis Nersingen und ggf. Raum Günzburg - Optimierung Buslinien Ri. Süden, Vereinheitlichung Linienführung L. 5 - Verbesserung Busabstimmung am ZUP * Erweiterung flexible Bedienungsformen positiv * Barrierefreiheit wichtig, aber mit Augenmaß	Kenntnisnahme siehe Punkt 7.2.2.1 Kenntnisnahme Kenntnisnahme siehe Punkt 7.2.2.1 siehe Punkt 7.2.2.1 siehe Punkt 7.2.2.1 siehe Punkt 7.2.2.1 siehe Punkt 7.2.2.1 Kenntnisnahme Kenntnisnahme
Landratsamt Alb-Donau-Kreis	keine Stellungnahme abgegeben	/
Landratsamt Biberach	* mindestens Status Quo Schwendi/Wain - Illertissen, Verbesserungen wären positiv * südliches Illertal - Illertissen kein Bedarf * evtl. Interesse Schülerverbindung Altenstadt - Ochsenhausen * im Berufsverkehr Potenziale schwierig abzuschätzen, Fokus auf Regio-S-Bahn Donau-Iller	siehe Punkt 7.2.2.5 und Karte 37 Kenntnisnahme Abwicklung auch über Linie 251 und R 7 möglich Kenntnisnahme
Landratsamt Günzburg	* grundsätzliche Zustimmung * L. 850 Einführung ganztägiger Studententakt positiv, aber Abstimmung mit Lkr. GZ und Berücksichtigung SV * Verbesserung L. 812 eher für Lkr. NU relevant, Einbeziehung Breitenenthal, Nattenhausen, Deisenhausen prüfen * Verbesserung Mittelschwabenbahn Ri. Ulm, Reaktivierung Nersingen u. Burlafingen positiv, aber keine Brechung Busverkehre	Kenntnisnahme Kenntnisnahme siehe Punkt 7.2.2.5 und Karte 37 Kenntnisnahme
Landratsamt Unterallgäu	* keine Einwände, bei Veränderungen bei L. 920 + 925 Bitte um Information	Kenntnisnahme
Walter Miller GmbH & Co. KG	keine Stellungnahme abgegeben	/
Omnibus Missel	keine Stellungnahme abgegeben	/
Karl Oster GmbH & Co. KG	keine Stellungnahme abgegeben	/
Probst Bus GmbH & Co. KG	keine Stellungnahme abgegeben	/
RBA NeUBus GmbH	keine Stellungnahme abgegeben	/
Regierung von Schwaben	* Definition ausreichende Bedienung auch für Ferien, Wochenende; Festlegung Bedienungszeitraum * Definition Ziel Umsteigezeit * klarere Festlegung flexible Bedienformen * Konkretisierung/Abstimmung Oberste Baubehörde Barrierefreiheit * Aussagen Eigen-/Gemeinwirtschaftlichkeit	siehe NVP Punkt 4.3 siehe Punkt 7.3.3 siehe Punkt 4.3 und 7.2.3 Kenntnisnahme ergibt sich aus Personenbeförderungsgesetz
Regionalverband Donau-Iller Stadt Ulm	keine Stellungnahme abgegeben keine Stellungnahme abgegeben	/ /
SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH	zu Forums-Themen: * Tangentiallinie könnte Reisezeitvorteile bringen, ist aber gesamtwirtschaftlich abzuwägen * Busspuren positiv, LSA Memminger-/Europastr. keine ÖV-Priorisierung, Verbesserung an 2 LSA * Taktverdichtung abends und Wochenende bei Linien 5 und 7 nicht nötig * Grobkonzept Neu-Ulm von SWU erarbeitet, Nachfrage zu Verkehrsprognosedaten generelle Anmerkungen: * fachjuristische Prüfung Festlegungen Barrierefreiheit empfohlen * SWU setzt nur Niederflerbusse ein, die in Umweltzonen fahren dürfen * Ergänzung DFI auf Basis VDV-Schnittstelle kostenpflichtig (für VU) möglich, Aufrüstung Anzeiger nötig	Kenntnisnahme Zuständigkeit beim Straßenbulasträger Kenntnisnahme es wurden keine Prognosedaten erhoben Kenntnisnahme Kenntnisnahme Kenntnisnahme

**Tabelle 15                      bewertete Stellungnahmen weiterer Beteiligter**

7.2.1.3 Berücksichtigung von Richtwertunterschreitungen im Hinblick auf die Bedienungshäufigkeit

Neben dem Grenzwert, der zur Prüfung der ausreichenden Bedienung als Maß herangezogen wird, wurden in Kapitel 4.3 Richtwerte definiert, deren Einhalten als ein gutes ÖPNV-Angebot einzustufen ist.

Für die Bedienungshäufigkeit bedeutet dies, dass für den Tagtyp Montag bis Freitag an Schultagen folgende Richtwerte einzuhalten sind (vgl. Tabelle 16):

Gebiet	Mindestanzahl der Fahrtenpaare an zentralen Haltestellen je Teilort, Mo-Fr an Schultagen
	Richtwert
<b>Neu-Ulm</b>	
<b>Kernbereich</b>	108
<b>Gebiete mit hoher Nutzungsdichte</b>	108
<b>Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte</b>	56
<b>verdichtete Räume:</b>	
<b>Senden, Illertissen</b>	
<b>zentrales Gebiet</b>	60
<b>nicht zentrales Gebiet</b>	36
<b>bis 15.000 Einwohner:</b>	
<b>zentrales Gebiet</b>	40
<b>nicht zentrales Gebiet</b>	20
<b>Verkehrsachsen</b>	45
<b>Ländlicher Raum</b>	
<b>1.000 bis 3.000 Einwohner</b>	12
<b>bis 1.000 Einwohner</b>	7

**Tabelle 16 Richtwerte der Bedienungshäufigkeit**

Im Landkreis Neu-Ulm sind in 30 Ortsteilen Richtwertunterschreitungen im Hinblick auf die Bedienungshäufigkeit festzustellen (vgl. auch Tabelle 10, Seite 89).

Die Neu-Ulmer Ortsteile Pfuhl, Ludwigsfeld, Schwaighofen, Finningen und Steinheim weisen sehr hohe Richtwerte auf (56 bzw. 108 Fahrtenpaare gefordert). Da das bestehende Angebot in diesem Bereich grundsätzlich gut ist, werden keine zusätzlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

Der Ortsteil Gerlenhofen weist hinsichtlich des Fahrtenangebots in Bezug auf den Richtwert ebenfalls Defizite auf (9,4 Fahrtenpaare). Aufgrund des guten vorhandenen Angebots mit einem 30-Minuten-Takt der Linie 73, die Gerlenhofen bedient, werden hier aber keine zusätzlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

In den Ortsteilen Aufheim, Witzighausen und Hittistetten wurden ebenfalls Schwachstellen bei der Bedienungshäufigkeit im Hinblick auf den Richtwert festgestellt. In Hittistetten fehlen nur 2,9 Fahrtenpaare zum Richtwert, in Witzighausen 5,4 und in Aufheim 11,3. Bei diesen Ortsteilen ist seit der Reaktivierung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn das Angebot deutlich verbessert worden. Für Aufheim und Witzighausen werden daher keine zusätzlichen Maßnahmen zu Erreichung oder Annäherung an den Richtwert vorgeschlagen. In Hittistetten können gegebenenfalls drei zusätzliche Fahrtenpaare bei der Linie 77 durch Linienverlängerung geschaffen werden, da viele Fahrten dieser Linie in Holzschwang beginnen oder enden. Diese Maßnahme würde zum Erreichen des Richtwerts führen.

In den Ortsteilen Bellenberg, Betlinshausen, Au, Tiefenbach, Jedesheim und Illereichen wird der Richtwert mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot auch nicht erreicht. In Bellenberg fehlen 2,5 Fahrtenpaare, in Illereichen nur 0,2. In den übrigen, benannten Ortsteilen fehlen mehr als 20 Fahrtenpaare zu Erreichung des Richtwerts. Durch die Angebotsverbesserungen im südlichen und östlichen Landkreis werden mit den Linien 707 und 925 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 jeweils drei zusätzliche Fahrtenpaare angeboten. Dies führt in Bellenberg und Illereichen zu einer Erreichung des Richtwerts und in den anderen vier Ortsteilen zu einer leichten Annäherung an den Richtwert.

In Beuren fehlen zu Erfüllung des Richtwerts 2,5 Fahrtenpaare. Zur Annäherung an den Richtwert sollte das Angebot bei der Linie 763 durch Linienverlängerung (zwei Fahrtenpaare) verbessert werden.

In Biberberg erhöht sich durch die Linienverlängerungen in Beuren das Angebot. Dabei wird der Richtwert erfüllt. Die Linienverlängerungen bis Beuren könnten gegebenenfalls (zusätzlich) bis Niederhausen erfolgen, um eine weitere Annäherung an den Richtwert zu erreichen.

In Pfaffenhofen a.d. Roth wird der Richtwert auch nicht erfüllt. Es fehlen über 20 Fahrtenpaare. Durch die Angebotsverbesserungen im südlichen und östlichen Landkreis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird das Angebot der Linie 78 in Pfaffenhofen a.d. Roth bereits um zwei Fahrtenpaare erhöht. Zwei weitere Fahrtenpaare könnten durch Verlängerung der Linie 763 bis Pfaffenhofen a.d. Roth, wie sie bei Beuren vorgeschlagen wurde, zu einer weiteren Annäherung an den Richtwert führen. Eine vollständige Erreichung des Richtwerts durch weitere Maßnahmen wird jedoch nicht vorgeschlagen.

Für die Ortsteile Reutti, Hausen, Holzheim, Holzschang und Jedelhausen werden ebenfalls keine eigenen Maßnahmen vorgeschlagen, da eine Annäherung an den Richtwert durch Maßnahmen der benachbarten Ortsteile (Hittistetten, Pfaffenhofen a.d. Roth, Neuhausen) erfolgt.

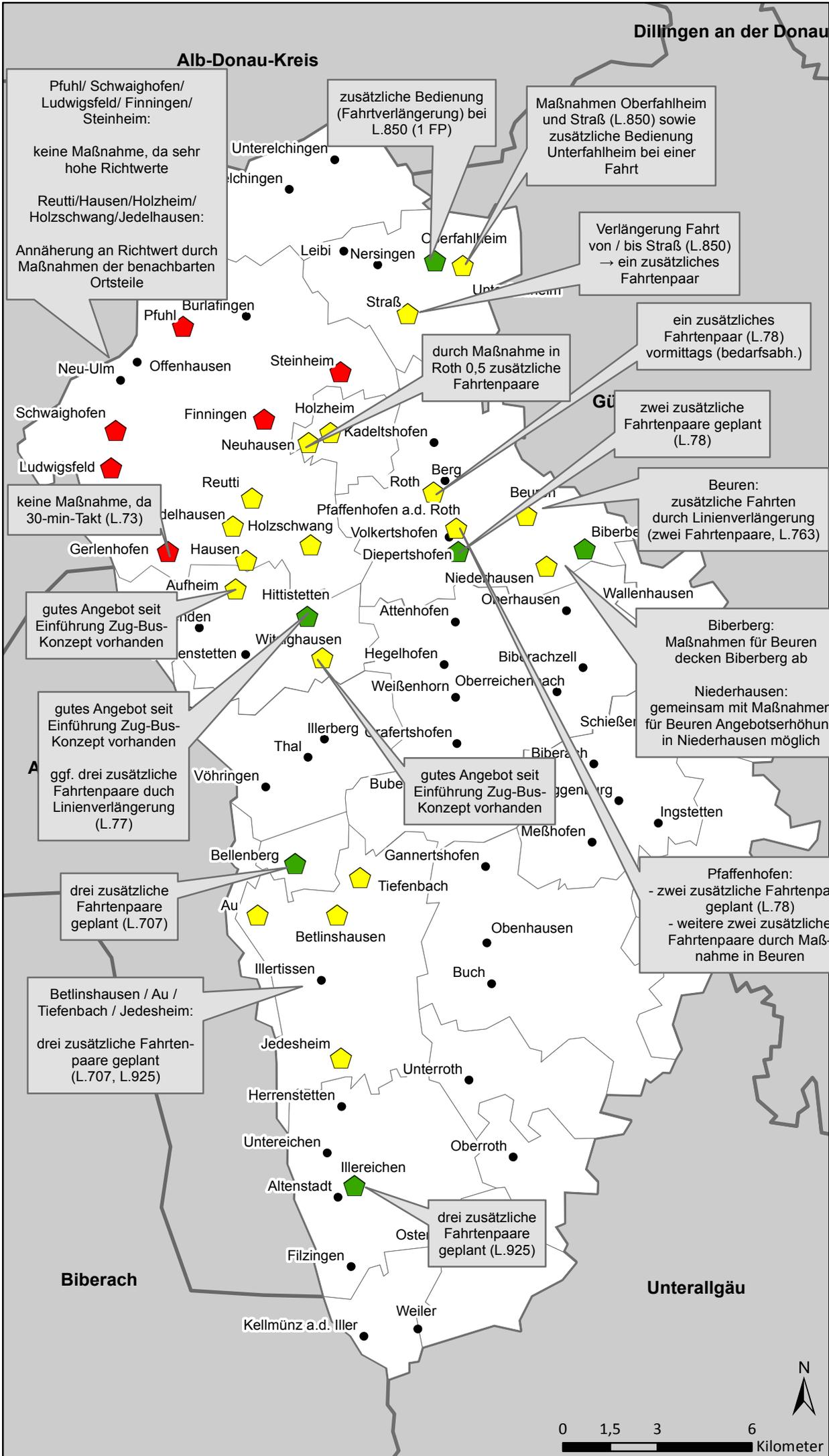
In Diepertschhofen fehlt lediglich ein Fahrtenpaar zum Richtwert. Durch die Erhöhung des Fahrtenangebots bei der Linie 78 um zwei Fahrtenpaare ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird der Richtwert erfüllt.

Im Ortsteil Roth fehlen 2,5 Fahrtenpaare zur Erfüllung des vorgegebenen Richtwerts. Es wird vorgeschlagen, zwei Fahrten der Linie 78 (Abfahrt 08:35 Uhr ab ZOB in Ulm und Ankunft 08:35 Uhr am ZOB in Ulm) von / bis Roth bedarfsabhängig zu verlängern. Dies führt zu einer Verbesserung des Angebots und zumindest einer Annäherung an den Richtwert.

In Neuhausen fehlen 1,5 Fahrtenpaare zur Erreichung des Richtwerts. Durch die Maßnahme in Roth, erhöht sich das Fahrtenangebot in Neuhausen um 0,5 Fahrtenpaare. Die zweite Fahrtverlängerung, die für Roth vorgeschlagen wurde, bedient heute bereits Neuhausen, weshalb sich das Angebot hier nur geringfügig erhöht. Dennoch erfolgt eine Annäherung an den Richtwert.

Im Ortsteil Straß fehlen drei Fahrtenpaare, um den Richtwert zu erfüllen. In Straß verkehrt die Linie 850. Zu Annäherung an den Richtwert wird vorgeschlagen, zwei Fahrten bis nach Straß zu verlängern. In Oberfahlheim ist nur ein Fahrtenpaar notwendig, um den Richtwert zu erreichen. Durch eine Anpassung des Linienvverlaufs bei der Linie 850 (08:53 Uhr ab Straß, Römerstraße und 17:53 Uhr ab Straß, Schillerstraße) wird der Richtwert erfüllt. Durch die Maßnahmen für Straß und Oberfahlheim wird das Angebot in Unterfahlheim zusätzlich um zwei Fahrtenpaare erhöht und somit erfolgt eine Annäherung an den Richtwert.

In Karte 34 sind die beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Hinblick auf die Erfüllung des Richtwerts dargestellt.



### Maßnahmen zur Mängelbeseitigung bei Richtwertunterschreitung

Mängel in der Bedienungshäufigkeit (werktags, Schule) gemäß Richtwerten

### Maßnahmenwirkung

- ◆ Richtwert wird erfüllt
- ◆ Annäherung an Richtwert
- ◆ keine Maßnahme

- Ortsteil (> 200 EW)
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 34



## **7.2.2 Weitere Optimierungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Angebots**

In diesem Maßnahmenkomplex werden viele verschiedene Aspekte, wie beispielsweise der innerstädtische ÖPNV in Neu-Ulm, Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV sowie die Optimierung weiterer Achsen behandelt. Die Maßnahmen zu den einzelnen Punkten werden in den folgenden Kapiteln genauer dargestellt bzw. erläutert.

### **7.2.2.1 Weiterentwicklung des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Neu-Ulm**

In Neu-Ulm hat im Zeitraum zwischen Oktober 2013 und April 2014 ein ÖPNV-Bürgerforum stattgefunden. Dazu wurden nach der Auftaktveranstaltung vier Bürgerforen zu den folgenden Themengebieten eingerichtet:

1. Regionalverkehr
2. Stadtverkehr
3. Alternative Bedienungskonzepte und Marketing sowie
4. Technik, Ausstattung und Finanzierung

Die Bürgerinnen und Bürger hatten damit die Möglichkeit, sich in diesen vier Foren bei der Erarbeitung eines Konzeptes für den ÖPNV in der Stadt Neu-Ulm zu beteiligen. Die Vorschläge aus den Bürgerforen finden Eingang in das ÖPNV-Konzept, das im Herbst 2014 beauftragt werden soll. Mit der Fertigstellung ist nicht vor Mitte des Jahres 2015 zu rechnen. Nachfolgend werden einige, in den Bürgerforen genannte, Ansätze für die Weiterentwicklung des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Neu-Ulm angeführt:

- Prüfung von Busquerverbindungen bzw. Tangentiallinien (z.B. Ludwigsfeld – Wiblingen – Donautal), Expresslinien (insbes. von Burlafingen und Gerlenhofen), Direktlinien (z.B. Steinheim – Burlafingen – Pfuhl – Gewerbegebiet Schwaighofen) sowie der Linienwege (z.B. Führung über die Wegener Straße)
- Umsetzung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (Busspuren, Lichtsignalanlagensteuerung, Vorfahrtsberechtigung z.B. Ludwigstraße / Augsburg Straße)
- Erweiterung des Angebots (höherer Takt) insbesondere abends und am Wochenende
- Erweiterung des Angebots zwischen Pfuhl und Burlafingen (Bsp. Linie 84)
- Prüfung von weiteren Park + Ride-Angeboten an geeigneten Ortseinfahrten
- zusätzliche ÖPNV-Werbung bzw. -Angebote entwickeln (z.B. Schlechtwetterticket, spez. Angebote für Touristen/Neubürger, zeitliche Erweiterung des Nachtbusangebots (auch wochentags))
- Überprüfung der Haltestellendichte (z.B. Richtung Ludwigsfeld) und des Haltestellenzustandes sowie Verbesserung der Haltestellenausstattung (z.B. mehr Sitze und Überdachungen)
- Verbesserung der dynamischen und elektronischen Fahrplanauskunft inner- und außerhalb der Busse
- Wiederinbetriebnahme des Bahnhofpunktes Burlafingen
- Prüfung eines Bahnhofpunktes Offenhausen („Neu-Ulm Industrie“)
- Verlegung des Bahnhofpunktes Gerlenhofen in die Ortsmitte

Neben dem ÖPNV-Bürgerforum wurde für das Doppelzentrum Ulm / Neu-Ulm ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt. Dabei wurde auch der ÖPNV betrachtet. Wesentliche Ziele des VEP für den ÖPNV sind:

- Realisierung der Regio-S-Bahn Donau-Iller

- Umsetzung von Verbesserungen der städtischen SPNV-Haltestellen hinsichtlich Fahrgastinformation, Anbindung/Übergang zum städtischen ÖPNV, MIV, Ausstattung Rad- und Fußgängerverkehr
- Optimierung des städtischen Busnetzes:
  - Verbesserung der Erschließung des Neu-Ulmer Industriegebiets aus Richtung Osten (u.a. mit Verlängerung bis Nersingen und ggf. Raum Günzburg)
  - direktere Linienführung aus östlichen Stadtteilen zur Stadtmitte und weiter nach Ulm
  - bessere Erschließung der Augsburgs Straße
  - Optimierung Buslinien Ri. Süden und Vereinheitlichung der Linienführung bei Linie 5
- Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Haltestellen in Ulm / Neu-Ulm
- Verbesserung der Busabstimmung am ZUP in Neu-Ulm

Die benannten Punkte sind wesentliche Ziele zur Förderung und Optimierung des ÖPNV in Ulm und Neu-Ulm.

#### 7.2.2.2 Optimierungen Zug-Bus-Konzept nach Betriebserfahrungen

Ein weiterer Maßnahmenbaustein, der im vorliegenden Nahverkehrsplan behandelt werden soll, ist die Durchführung von Optimierungen nach Realisierung des Zug-Bus-Konzeptes. Die Optimierungen sollten im Hinblick auf Fahrplananpassungen nach Betriebserfahrungen durchgeführt werden. Mögliche Ansatzpunkte sind über vorhandene Nachfragedaten oder festgestellte Probleme zu klären.

Eine erste Anpassung des Fahrplans ist bereits im Frühjahr 2014 erfolgt. Eine weitere kontinuierliche Anpassung ist – sofern notwendig – auf Basis der o.g. Erfahrungen durchzuführen.

### 7.2.2.3 Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV

Die Verbesserung der Schnittstelle zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Bus und Bus kann maßgeblich zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV beitragen und soll daher nachfolgend betrachtet werden.

Soweit es die örtlichen und betrieblichen Randbedingungen zulassen, ist eine flächendeckende und durchgängige Abstimmung aller Verkehrsmittel anzustreben.

Bei der Untersuchung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn in Kapitel 3.3.4 wurde festgestellt, dass keine oder zumindest überwiegend keine systematische Abstimmung vorhanden ist. Nachfolgend werden entsprechende Verbesserungsmaßnahmen beschrieben, die in Karte 35 zusammengefasst werden.

Die Haltepunkte Witzighausen und Wullenstetten, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 reaktiviert wurden, weisen bei der Abstimmung zwischen Bus und Bahn mit der Qualitätsstufe E ein eher schlechtes Ergebnis auf. Es werden aber keine Maßnahmen zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen, da die Buslinien 731, 734 und 761, die Wullenstetten und Witzighausen bedienen, auch Senden bedienen und eine Abstimmung auf den SPNV in Senden erfolgt.

Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn ist an den Bahnhöfen Thalfingen, Nersingen, Finninger Straße, Senden, Weißenhorn und Kellmünz a.d. Iller gut, sodass dort keine Maßnahmen zur Optimierung notwendig sind.

Am Haltepunkt Weißenhorn-Eschach wird aufgrund der bestehenden Abstimmung am Bahnhof Weißenhorn keine Maßnahme zur Verbesserung vorgeschlagen, da dies aus systemtechnischen Gründen nicht möglich ist (siehe Wullenstetten und Witzighausen).

Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn ist am Haltepunkt in Gerlenhofen nicht optimal. Dies hängt jedoch u.a. mit der Anzahl der Zughalte zusammen. Für die Ermittlung der Qualitätsstufe wurde zu jedem Bus die nächste Zugverbindung geprüft. Zukünftig soll der Haltepunkt jedoch mehr in die Ortsmitte verlegt werden. Geeignete Maßnahmen können dann erwogen werden.

Für die Bahnhöfe Altstadt, Bellenberg, Illertissen, Oberelchingen, Unterelchingen und Vöhringen wurde die Qualität der Umsteigebeziehungen überprüft. Bestenfalls wird dabei eine Qualitätsstufe D erreicht und damit liegt keine durchgängige Abstimmung vor. Um die Attraktivität des ÖPNV zu

steigern, ist an diesen Bahnhöfen eine Optimierung der Abstimmung zwischen SPNV und ÖPNV im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten anzustreben. Die untersuchten Fahrten sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Für viele Fahrgäste ist eine gute Verbindung von Weißenhorn nach Memmingen wichtig. Durch die Buslinie 813 von Weißenhorn nach Illertissen ist diese nach Memmingen gegeben, da in Illertissen vom Bus auf die Schiene umgestiegen werden kann. Eine weitere Optimierung der Umsteigezeiten (vgl. Tabelle 19) ist aufgrund der betrieblichen Rahmenbedingungen nur marginal möglich. Zusätzlich bestehen Fahrtmöglichkeiten im Schienenverkehr mit einem Umstieg in Senden, jedoch bestehen hier mit circa 50 Minuten sehr hohe Wartezeiten für die Fahrgäste.

<b>ALTENSTADT</b>															
Nur Fahrten an Werktagen (Schule)															
	Altenstadt → Neu-Ulm						φ Wartezeit	Qualitätsstufe	Note	φ Note	φ Qualitätsstufe				
	Buslinie	Bus an	KBS	Zug ab	Wartezeit										
bis 13:00	925	12:45	975	13:31	00:46	00:33	F	6	5	E					
		06:17	975	06:37	00:20		D	4							
		06:47	975	07:32	00:45		F	6							
	712	07:16	975	07:32	00:16		C	3							
		08:25	975	08:32	00:07		B	2							
		10:25	975	10:32	00:07		B	2							
		11:44	975	12:32	00:48		F	6							
		12:47	975	13:31	00:44		F	6							
ab 13:00	Neu-Ulm → Altenstadt						00:33					5	E		
	Buslinie	Zug an	KBS	Bus ab	Wartezeit										
	706	13:33	975	13:45	00:12									C	3
	712	13:33	975	14:30	00:57									F	6
		15:33	975	16:35	01:02									F	6
		18:34	975	19:30	00:56									F	6
	925	12:33	975	13:34	01:01	F			6						
		13:33	975	13:59	00:26	E			5						
		15:33	975	16:07	00:34	F			6						
		17:33	975	17:57	00:24	E			5						
		16:38	975	16:46	00:08	B			2						

Stand: 2014

Optimierung der Umsteigezeiten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten angestrebt

**Tabelle 17 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Altenstadt**

<b>BELLENBERG</b>															
Nur Fahrten an Werktagen (Schule)															
	Bellenberg → Neu-Ulm						φ Wartezeit	Qualitätsstufe	Note	φ Note	φ Qualitätsstufe				
	Buslinie	Bus an	KBS	Zug ab	Wartezeit										
bis 13:00	707	07:12	975	07:15	00:03	00:21	A	1	4	D					
		07:20	975	07:46	00:26		E	5							
		07:39	975	07:46	00:07		B	2							
		07:18	975	07:46	00:28		E	5							
ab 13:00	Neu-Ulm → Bellenberg						00:21					4	D		
	Buslinie	Zug an	KBS	Bus ab	Wartezeit										
	707	13:15	975	13:39	00:24									E	5
		16:15	975	16:40	00:25									E	5
		15:16	975	15:33	00:17									D	4
		15:16	975	16:17	01:01									F	6
16:42		975	16:57	00:15	C		3								
17:17		975	17:25	00:08	B	2									

Stand: 2014

Optimierung der Umsteigezeiten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten angestrebt

**Tabelle 18 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Bellenberg**

Illertissen										
Nur Fahrten an Werktagen (Schule)										
	Illertissen → Neu-Ulm					φ Wartezeit	Qualitätsstufe	Note	φ Note	φ Qualitätsstufe
	Buslinie	Bus an	KBS	Zug ab	Wartezeit					
bis 13:00	70	07:18	975	07:43	00:25	00:25	E	5	4	D
		12:13	975	12:40	00:27		E	5		
	701	09:09	975	09:39	00:30		E	5		
		10:09	975	10:40	00:31		E	5		
		11:15	975	11:21	00:06		A	1		
		06:21	975	06:44	00:23		E	5		
		07:35	975	07:43	00:08		B	2		
		08:54	975	09:39	00:45		F	6		
		09:54	975	10:40	00:46		F	6		
		10:54	975	11:21	00:27		E	5		
		11:58	975	12:40	00:42		F	6		
		06:08	975	06:17	00:09		B	2		
		06:41	975	06:44	00:03		A	1		
		07:16	975	07:43	00:27		E	5		
		11:40	975	12:40	01:00		F	6		
		12:50	975	13:39	00:49		F	6		
	702	07:40	975	07:43	00:03		A	1		
		07:49	975	08:39	00:50		F	6		
	704	05:48	975	06:17	00:29		E	5		
		08:05	975	08:39	00:34		F	6		
		09:04	975	09:39	00:35		F	6		
		10:04	975	10:40	00:36		F	6		
	706	11:04	975	11:21	00:17		D	4		
		07:25	975	07:43	00:18		D	4		
	707	07:24	975	07:43	00:19		D	4		
		12:10	975	12:40	00:30		E	5		
		06:25	975	06:44	00:19		D	4		
		07:17	975	07:43	00:26		E	5		
		07:30	975	07:43	00:13		C	3		
		08:15	975	08:39	00:24		E	5		
		10:43	975	11:21	00:38		F	6		
	716	06:05	975	06:17	00:12		C	3		
		06:38	975	06:44	00:06		A	1		
		07:50	975	08:39	00:49		F	6		
		08:32	975	08:39	00:07		B	2		
		11:55	975	12:40	00:45		F	6		
		12:15	975	12:40	00:25		E	5		
	813	12:53	975	13:39	00:46		F	6		
		06:23	975	06:43	00:20		D	4		
		07:59	975	08:20	00:21		D	4		
10:25		975	10:40	00:15	C	3				
920	12:57	975	13:31	00:34	E	5				
	07:28	975	07:43	00:15	C	3				
	08:50	975	09:39	00:49	F	6				
	07:30	975	07:43	00:13	D	4				
925	06:32	975	06:44	00:12	C	3				
	06:40	975	06:44	00:04	A	1				
	07:07	975	07:12	00:05	A	1				
		07:33	975	07:43	00:10	B	2			

Tabelle 19 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Illertissen (Teil 1)

Neu-Ulm → Illertissen									
Buslinie	Zug an	KBS	Bus ab	Wartezeit					
70	12:19	975	13:16	00:57	F	6	00:25	4	D
	15:19	975	15:56	00:37	F	6			
	15:19	975	15:58	00:39	F	6			
701	12:19	975	13:00	00:41	F	6			
	13:19	975	13:35	00:16	C	3			
	14:18	975	14:48	00:30	E	5			
	16:18	975	16:48	00:30	E	5			
	17:20	975	17:48	00:28	E	5			
	18:05	975	18:14	00:09	B	2			
	18:19	975	18:48	00:29	E	5			
	19:19	975	19:48	00:29	E	5			
	20:19	975	20:48	00:29	E	5			
	13:19	975	13:24	00:05	A	1			
	14:18	975	15:07	00:49	E	5			
	16:46	975	17:07	00:21	D	4			
	18:19	975	19:07	00:48	F	6			
	19:19	975	20:07	00:48	F	6			
702	12:19	975	13:21	01:02	F	6			
	15:19	975	15:39	00:20	D	4			
704	13:19	975	13:40	00:21	D	4			
	14:18	975	15:07	00:49	F	6			
706	13:19	975	13:22	00:03	A	1			
	15:19	975	15:30	00:11	B	2			
707	16:46	975	17:00	00:14	C	3			
	16:46	975	16:50	00:04	A	1			
716	16:46	975	16:53	00:07	B	2			
813	14:19	975	14:32	00:13	C	3			
	16:18	975	16:35	00:17	D	4			
	18:19	975	18:32	00:13	C	3			
920	12:19	975	13:05	00:46	F	6			
	14:18	975	14:22	00:04	A	1			
	15:19	975	16:05	00:46	F	6			
	16:46	975	16:55	00:09	B	2			
	18:19	975	18:22	00:03	A	1			
	12:19	975	13:05	00:46	F	6			
925	15:19	975	15:33	00:14	C	3			
	13:19	975	13:38	00:19	D	4			
	15:19	975	15:50	00:31	E	5			
	17:20	975	17:42	00:22	E	5			

Stand: 2014

 Optimierung der Umsteigezeiten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten angestrebt

**Tabelle 20 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Illertissen (Teil 2)**

Oberelchingen															
Nur Fahrten an Werktagen (Schule)															
	Oberelchingen → Ulm					φ Wartezeit	Qualitätsstufe	Note	φ Note	φ Qualitätsstufe					
	Buslinie	Bus an	KBS	Zug ab	Wartezeit										
bis 13:00	59	04:30	757	05:29	00:59		F		6						
		05:54	757	05:58	00:04		A		1						
		06:11	757	06:30	00:19		D		4						
		08:20	757	09:12	00:52		F		6						
		09:12	757	10:12	01:00		F		6						
		12:10	757	13:12	01:02		F		6						
		12:52	757	13:12	00:20		D		4						
		07:29	757	07:32	00:03		A		1						
		08:05	757	08:13	00:08		B		2						
		06:22	757	06:30	00:08		B		2						
		06:40	757	07:14	00:34		F		6						
		07:30	757	08:13	00:43		F		6						
		07:56	757	08:13	00:17		D		4						
		11:46	757	12:12	00:26		E		5						
	12:35	757	13:12	00:37		F		6							
	591	08:41	757	09:12	00:31		E		5						
	592	10:47	757	11:12	00:25		E		5						
		11:47	757	12:12	00:25		E		5						
		09:08	757	09:12	00:04		A		1						
		10:08	757	10:12	00:04		A		1						
597	10:08	757	11:12	01:04		F		6							
	07:10	757	07:14	00:04		A		1							
	07:02	757	07:14	00:12		C		3							
	12:34	757	13:19	00:45		F		6							
		12:49	757	13:12	00:23		E		5						
ab 13:00	Ulm → Oberelchingen					00:29			4	D					
	Buslinie	Zug an	KBS	Bus ab	Wartezeit										
	59	12:41	757	13:00	00:19							D		4	
		13:41	757	14:10	00:29							E		5	
		15:41	757	15:50	00:09							B		2	
		15:41	757	16:29	00:48							F		6	
		16:41	757	17:19	00:38							F		6	
		18:41	757	18:46	00:05							A		1	
		19:41	757	19:46	00:05							A		1	
		21:26	757	21:29	00:03							A		1	
		12:41	757	13:26	00:45							F		6	
		13:41	757	13:49	00:08							B		2	
		14:41	757	15:20	00:39							F		6	
		15:41	757	16:24	00:43							F		6	
		16:41	757	17:26	00:45							F		6	
		17:41	757	18:26	00:45							F		6	
		18:41	757	19:24	00:43							F		6	
		19:41	757	20:55	01:14							F		6	
		22:28	757	23:35	01:07							F		6	
		591	16:41	757	16:45						00:04		A		1
	592	15:41	757	15:47	00:06							A		1	
		14:41	757	15:08	00:27							E		5	
	597	12:41	757	13:19	00:38							F		6	
		16:41	757	17:21	00:40							F		6	
		12:41	757	13:31	00:50							F		6	
		15:41	757	16:01	00:20							D		4	
		16:41	757	17:31	00:50							F		6	
		15:41	757	15:46	00:05							A		1	

Stand: 2014

Optimierung der Umsteigezeiten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten angestrebt

**Tabelle 21 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Oberelchingen**

Unterelchingen												
Nur Fahrten an Werktagen (Schule)												
	Unterelchingen → Ulm					φ Wartezeit	Qualitätsstufe	Note	φ Note	φ Qualitätsstufe		
	Buslinie	Bus an	KBS	Zug ab	Wartezeit							
bis 13:00	59	06:32	757	07:12	00:40	00:36	F	6	5	E		
		06:42	757	07:12	00:30		E	5				
		07:41	757	08:11	00:30		E	5				
		07:59	757	08:11	00:12		C	3				
		11:51	757	12:09	00:18		D	4				
		12:39	757	13:09	00:30		E	5				
		04:28	757	05:26	00:58		F	6				
		05:52	757	05:55	00:03		A	1				
		06:09	757	06:28	00:19		D	4				
		07:26	757	07:29	00:03		A	1				
		08:03	757	08:11	00:08		B	2				
		08:18	757	09:09	00:51		F	6				
		09:10	757	10:09	00:59		F	6				
		12:08	757	13:09	01:01		F	6				
		12:50	757	13:09	00:19		D	4				
		12:58	757	13:09	00:11		B	2				
597	07:04	757	07:12	00:08	B	2						
	12:38	757	13:09	00:31	E	5						
	07:08	757	07:12	00:04	A	1						
	12:46	757	13:09	00:23	E	5						
ab 13:00	Ulm → Unterelchingen					00:36	F	6	5	E		
	Buslinie	Zug an	KBS	Bus ab	Wartezeit							
	59	12:44	757	13:29	00:45						A	1
		13:49	757	13:53	00:04						F	6
		14:44	757	15:23	00:39						F	6
		15:49	757	16:28	00:39						F	6
		16:44	757	17:29	00:45						F	6
		17:41	757	18:29	00:48						F	6
		16:44	757	17:27	00:43						F	6
		19:49	757	20:58	01:09						F	6
		22:31	757	23:37	01:06						F	6
		13:49	757	14:08	00:19						D	4
		14:44	757	15:39	00:55						F	6
		15:49	757	16:27	00:38						F	6
		16:44	757	17:17	00:33						F	6
		17:49	757	18:44	00:55						F	6
		18:44	757	19:44	01:00						F	6
		19:49	757	21:27	01:38						F	6
	591	12:44	757	13:14	00:30						E	5
	597	12:44	757	13:23	00:39						F	6
		14:44	757	15:50	01:06						F	6
		16:44	757	17:25	00:41						F	6
		12:44	757	13:28	00:44						F	6
		15:49	757	15:58	00:09						B	2
	16:44	757	17:29	00:45	F						6	

Stand: 2014

 Optimierung der Umsteigezeiten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten angestrebt

**Tabelle 22 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Unterelchingen**

Vöhringen										
Nur Fahrten an Werktagen (Schule)										
	Vöhringen → Neu-Ulm					φ Wartezeit	Qualitätsstufe	Note	φ Note	φ Qualitätsstufe
	Buslinie	Bus an	KBS	Zug ab	Wartezeit					
bis 13:00	73	05:50	975	06:24	00:34	00:25	F	6	4	D
		08:22	975	08:46	00:24		E	5		
		08:50	975	09:45	00:55		F	6		
		09:50	975	10:46	00:56		F	6		
		10:50	975	11:27	00:37		F	6		
		11:20	975	11:27	00:07		B	2		
		12:50	975	13:45	00:55		F	6		
		06:05	975	06:24	00:19		D	4		
		06:49	975	06:52	00:03		A	1		
		07:07	975	07:18	00:11		B	2		
		07:20	975	07:49	00:29		E	5		
		07:57	975	08:46	00:49		F	6		
		08:07	975	08:46	00:39		F	6		
		09:07	975	09:45	00:38		F	6		
		10:07	975	10:46	00:39		F	6		
	11:07	975	11:27	00:20	D		4			
	12:07	975	12:46	00:39	F		6			
	704	07:25	975	07:49	00:24		E	5		
		12:40	975	12:46	00:06		A	1		
	707	07:49	975	08:46	00:57		F	6		
	723	07:30	975	07:49	00:19		D	4		
	765	05:10	975	05:15	00:05		A	1		
		08:17	975	08:46	00:29		E	5		
		09:17	975	09:45	00:28		E	5		
		10:17	975	10:46	00:29		E	5		
		11:17	975	11:27	00:10		B	2		
		12:17	975	12:46	00:29		E	5		
		05:39	975	05:43	00:04		A	1		
		06:03	975	06:24	00:21		D	4		
		06:19	975	06:24	00:05		A	1		
		06:39	975	06:50	00:11		B	2		
		07:14	975	07:18	00:04		A	1		
		08:03	975	08:45	00:42		F	6		
08:39		975	08:45	00:06	A	1				
09:39		975	09:46	00:07	B	2				
10:39		975	10:46	00:07	B	2				
11:58	975	12:46	00:48	F	6					
12:39	975	12:46	00:07	B	2					

Tabelle 23 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Vöhringen (Teil 1)

Neu-Ulm → Vöhringen										
Buslinie	Zug an	KBS	Bus ab	Wartezeit						
73	13:12	975	13:51	00:39	F		6	00:25	4	D
	14:12	975	14:21	00:09	B		2			
	14:12	975	14:51	00:39	F		6			
	15:12	975	15:51	00:39	F		6			
	15:12	975	15:58	00:46	F		6			
	16:38	975	16:51	00:13	C		3			
	17:13	975	17:51	00:38	F		6			
	18:12	975	18:51	00:39	F		6			
	13:56	975	14:08	00:12	C		3			
	14:12	975	15:08	00:56	F		6			
	17:57	975	18:08	00:11	B		2			
	18:12	975	19:08	00:56	F		6			
	22:14	975	23:08	00:54	F		6			
	707	16:38	975	17:15	00:37	F				
14:12		975	15:08	00:56	F		6			
15:12		975	16:08	00:56	F		6			
16:38		975	16:47	00:09	B		2			
723	16:12	975	16:30	00:18	D		4			
765	13:12	975	13:20	00:08	B		2			
	14:12	975	14:20	00:08	B		2			
	15:12	975	15:24	00:12	C		3			
	16:12	975	16:20	00:08	B		2			
	16:38	975	16:48	00:10	B		2			
	17:13	975	17:20	00:07	B		2			
	18:12	975	18:20	00:08	B		2			
	19:12	975	19:20	00:08	B		2			
	20:12	975	20:20	00:08	B		2			
	21:15	975	21:20	00:05	A		1			
	13:12	975	13:41	00:29	E		5			
	14:12	975	14:41	00:29	E		5			
	15:12	975	15:41	00:29	E		5			
	15:12	975	16:11	00:59	F		6			
	17:13	975	17:41	00:28	E		5			
	18:12	975	18:41	00:29	E		5			
20:12	975	20:41	00:29	E		5				

Stand: 2014

 Optimierung der Umsteigezeiten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten angestrebt

**Tabelle 24 Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Vöhringen (Teil 2)**

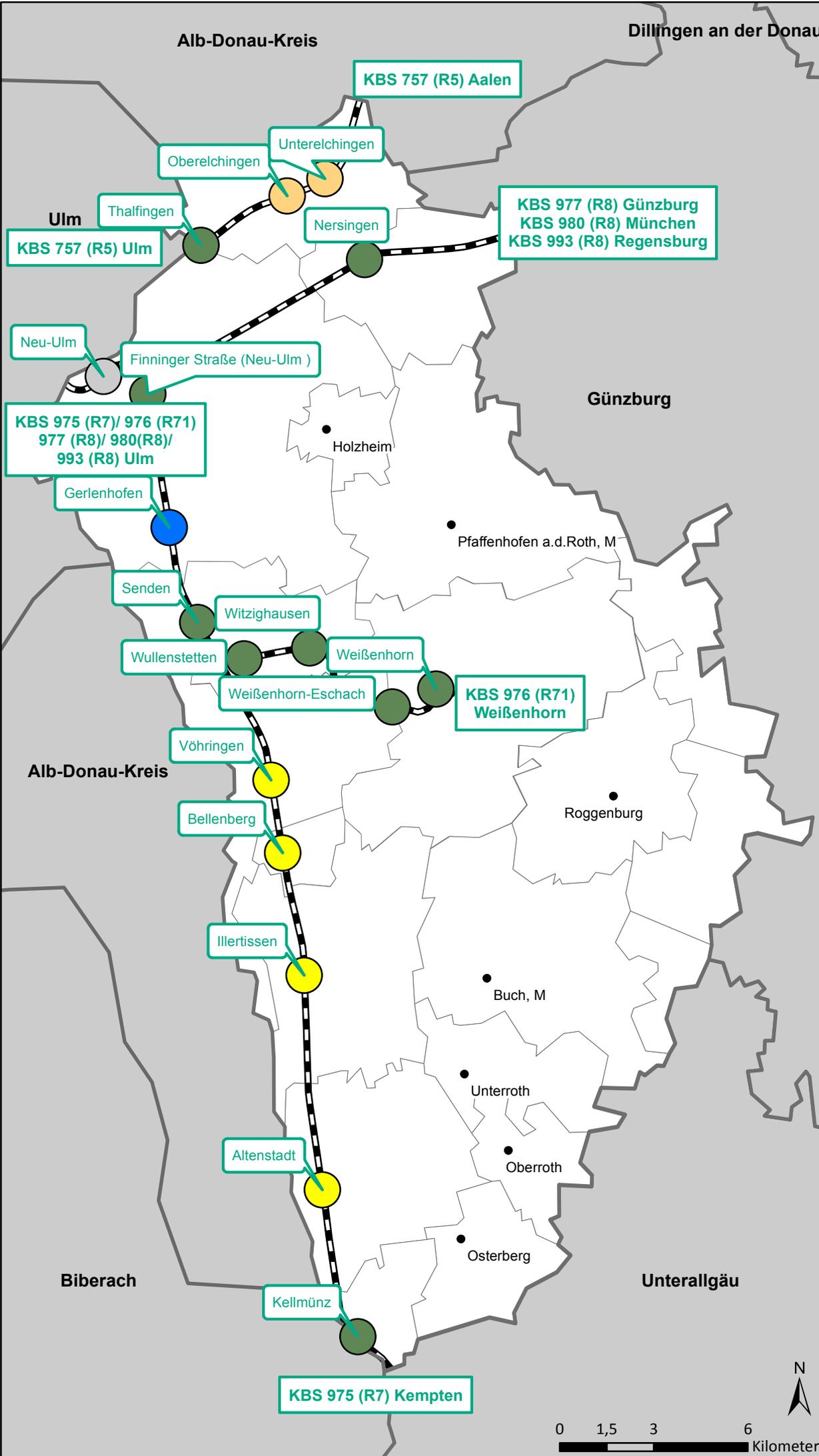
## Maßnahmen zur Verbesserung der Abstimmung Bus - Bahn

### Maßnahmen

- Anschlüsse im Rahmen betrieblicher Möglichkeiten verbessern
- verbesserte Abstimmung der Anschlusszeiten alternativ in Ober- oder Unterechingen
- Optimierung nach Verlegung Haltepunkt
- keine Maßnahme
- nicht betrachtet

- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 35



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

Räumliche und zeitliche Parallelbedienungen von Bus und Bahn sind zu vermeiden, soweit diese verkehrlich nicht notwendig sind. Es soll deshalb bei zukünftigen Konzessionsvergaben darauf geachtet werden, dass Parallelverkehre weiterhin vermieden werden. Verkehrlich notwendige Bedienungen ergeben sich insbesondere dann, wenn durch die Busbedienung zusätzliche Haltestellen zwischen den Bahnhaltepunkten bedient oder schnellere Direktverbindungen gegenüber Umsteigebeziehungen im Schienenverkehr realisiert werden.

Die Umsteigemöglichkeiten Bahn/Bahn sind systembedingt nicht generell möglich, sondern nur an bestimmten Knotenpunktbahnhöfen. Die Sicherung von Anschlüssen im SPNV (insbesondere bei Verspätung des Zubringerzuges) ist Aufgabe des jeweiligen Betreibers und kann daher von Seiten des Landkreises nur mittelbar beeinflusst werden. Der Landkreis sollte deshalb im Rahmen seiner diesbezüglichen Möglichkeiten auf die Sicherung von Anschlüssen hinwirken.

#### 7.2.2.4 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr spielt eine wichtige Rolle für die Erschließung durch den ÖPNV. Dies trifft im Landkreis Neu-Ulm insbesondere auf den südlichen und östlichen Landkreis zu, der eher ländlich geprägt ist. Die Anpassung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes auf sich ändernde Schülerströme stellt daher eine ständige und wichtige Aufgabe dar.

Für die zukünftige Entwicklung des Schülerverkehrs werden neben der Anpassung des Angebots auf sich ändernde Schülerströme folgende Maßnahmen / Empfehlungen vorgeschlagen:

Schüler sind grundsätzlich im öffentlichen Linienverkehr oder im Schienenpersonennahverkehr zu befördern. Andere Verkehrsmittel im freigestellten Schülerverkehr sind nur einzusetzen, soweit dies notwendig oder insgesamt wirtschaftlicher ist. Dabei sollen angemessene und zumutbare Fahrt-, Umsteige- und Wartezeiten an der Schule (vor Beginn und nach Ende des Unterrichts) eingehalten werden. Schulbeginns- und Schulschlusszeiten sollen mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abgestimmt werden. Gegebenenfalls kann ein gestaffelter Unterrichtsbeginn Verkehrsspitzen vermeiden helfen.

#### 7.2.2.5 Optimierung weiterer Achsen

Für die optimierte Anbindung der stärker frequentierten ÖPNV-Anbindungen an Neu-Ulm oder weitere Zentrale Orte (z.B. Weißenhorn) wird eine Stärkung bereits bestehender regionaler Achsen empfohlen. Zielsetzung ist dabei das Erreichen eines Taktverkehrs auf den Achsen im 2-Stunden-Takt, auf besonders wichtigen Achsen im Stundentakt.

Bei den Verbindungen von Pfaffenhofen a.d. Roth über Holzheim nach Neu-Ulm (Linie 78) sowie von Nersingen nach Neu-Ulm (Linie 850) ist eine Achsenverstärkung durch das Einführen eines reinen 60-Minuten-Takts anzustreben.

Die Achse zwischen den Orten Roggenburg und Weißenhorn (Linie 812) ist als reine Verstärkung für Berufstätige in der Hauptverkehrszeit zu sehen. Im südlichen Landkreis wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 das Angebot im ÖPNV bei den Linien 920 und 929 in Buch bzw. auf der Achse von Osterberg über Ober- und Unterroth und Buch nach Illertissen verbessert.

Ein weiterer Ansatzpunkt, der jedoch außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Landkreises Neu-Ulm liegt, ist die Umsetzung des Projekts Regio-S-Bahn Donau-Iller. Die Strecke Senden – Weißenhorn wurde bereits reaktiviert, jedoch wurde im Rahmen des o.g. Konzeptes eine Verstärkung des Bereichs auf einen 30-Minuten-Takt vorgeschlagen. Für die weiteren Achsen im SPNV soll ein S-Bahn-ähnliches Angebot geschaffen werden. Karte 36 zeigt die anzustrebende Achsenverstärkung im Landkreis Neu-Ulm.

Auf den genannten Achsen (Buslinien 78, 812 und 850) ist das Angebot bereits heute gut, aufgrund unterschiedlicher Linien und teilweise unkoordinierter Fahrzeiten für den Fahrgast aber schwer zu fassen. Insoweit könnte das Angebot für die Fahrgäste durch die Einrichtung von Taktverkehren, für die teilweise nur wenige zusätzliche Fahrten notwendig wären, deutlich verbessert werden. Es soll eine möglichst optimale Fahrplanabstimmung zwischen Linien auf dem gleichen Linienast erfolgen. Im Hinblick auf die Herstellung eines Taktverkehrs wird es neben der Einrichtung zusätzlicher Fahrten auch notwendig sein, Verschiebungen bereits bestehender Fahrten vorzunehmen.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen sollte unter Beteiligung aller Betroffenen (Landkreis Neu-Ulm, Kommunen, Verkehrsunternehmen und DING) erfolgen. Das verbesserte Angebot sollte dann auch für den Fahrgast transparent und übersichtlich dargestellt und vermarktet werden.

Neben der Verstärkung von Achsen innerhalb des Landkreises Neu-Ulm, sind landkreisübergreifende Verbindungen ein weiterer Punkt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Karte 37 zeigt mögliche Ansatzpunkte zur Verbesserung der landkreisübergreifenden Verbindungen. Grundlage sind u.a. nennenswerte Pendlerströme (mindestens 100) zwischen Orten im Landkreis Neu-Ulm und Orten in den Nachbarlandkreisen. Von Orten aus dem Nachbarlandkreis Alb-Donau-Kreis kann zudem die Einrichtung von Zubringerverkehren vom bzw. zum SPNV in Vöhringen und Senden sinnvoll sein, um die Attraktivität im ÖPNV zu erhöhen und mehr Bürgerinnen und Bürger vom MIV auf den ÖPNV zu bringen.

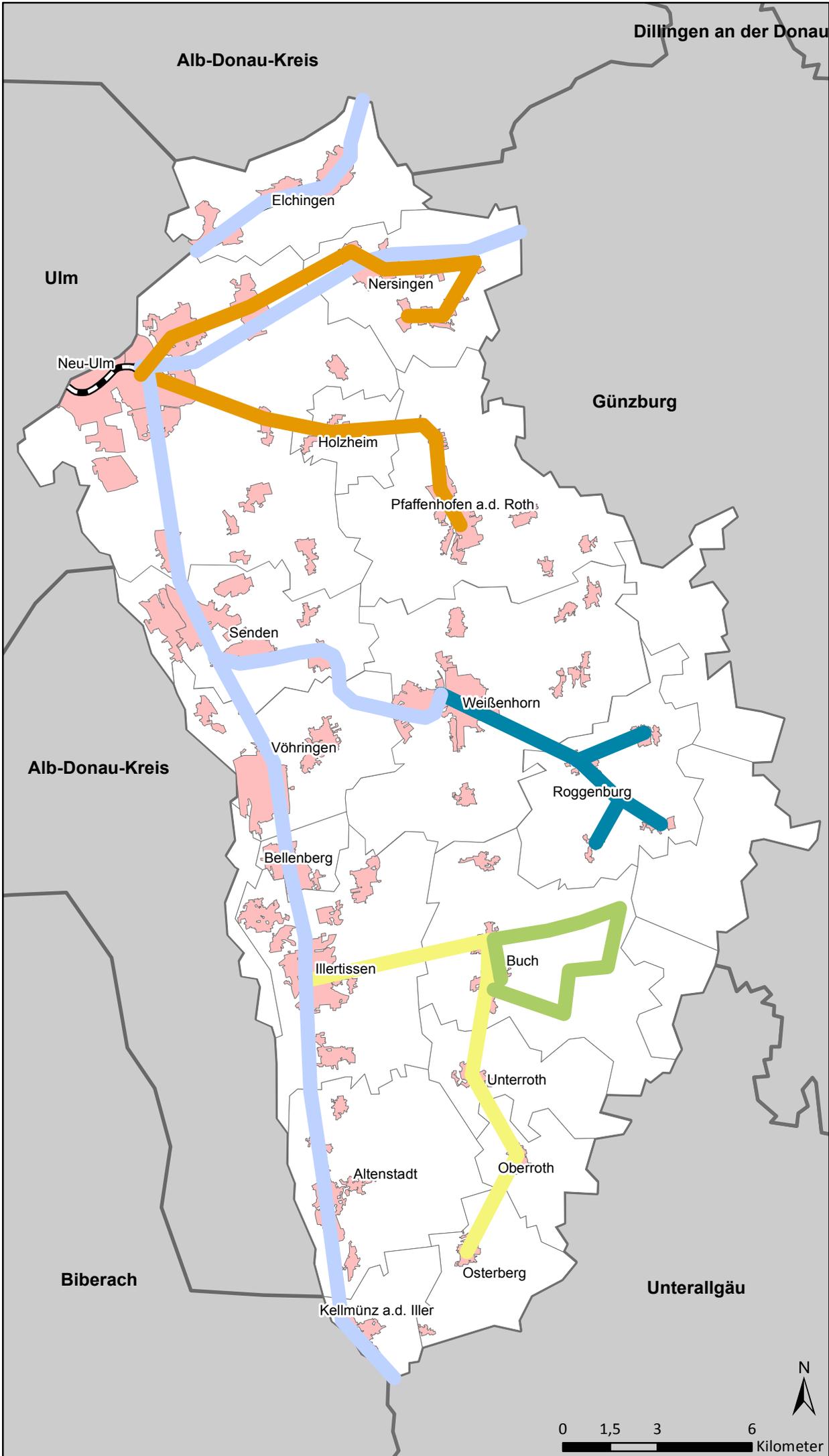
Weitere Ansatzpunkte sind bei den Linien 70 und 716 zu sehen, die Illertissen und Dietenheim bzw. Schwendi verbinden. Die Verbesserung des Angebots bei der Linie 920 zwischen Illertissen, Buch, Unterroth, Oberroth, Osterberg und Babenhausen wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 umgesetzt. Gegebenenfalls ist eine Ausweitung des Angebots bei der Linie 812 von Weißenhorn über Roggenburg nach Krumbach zu prüfen.

# Achsenverstärkung

Montag bis Freitag

## Achsenverstärkung

- Verstärkung in HVZ (für Berufstätige)
- ganztägiger, reiner Taktverkehr (h-Takt)
- Projekt Donau-Iller-Regio-S-Bahn
- Verdichtung Angebot Linie 920
- Verdichtung Angebot Linie 929



- Siedlungsflächen (> 200 EW)
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 36

**Verbesserung der landkreisübergreifenden Verbindungen**  
Montag - Freitag

**mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der landkreisübergreifenden Verbindungen**

- Verbesserung Verbindung L.70
- Verbesserung Verbindung L.716
- Verbesserung Verbindung L.920 (bereits geplant)
- ggf. Ausweitung des Angebots L.812
- Zubringerverkehre SPNV von/zu
- Nachbargemeinden (Alb-Donau-Kreis)

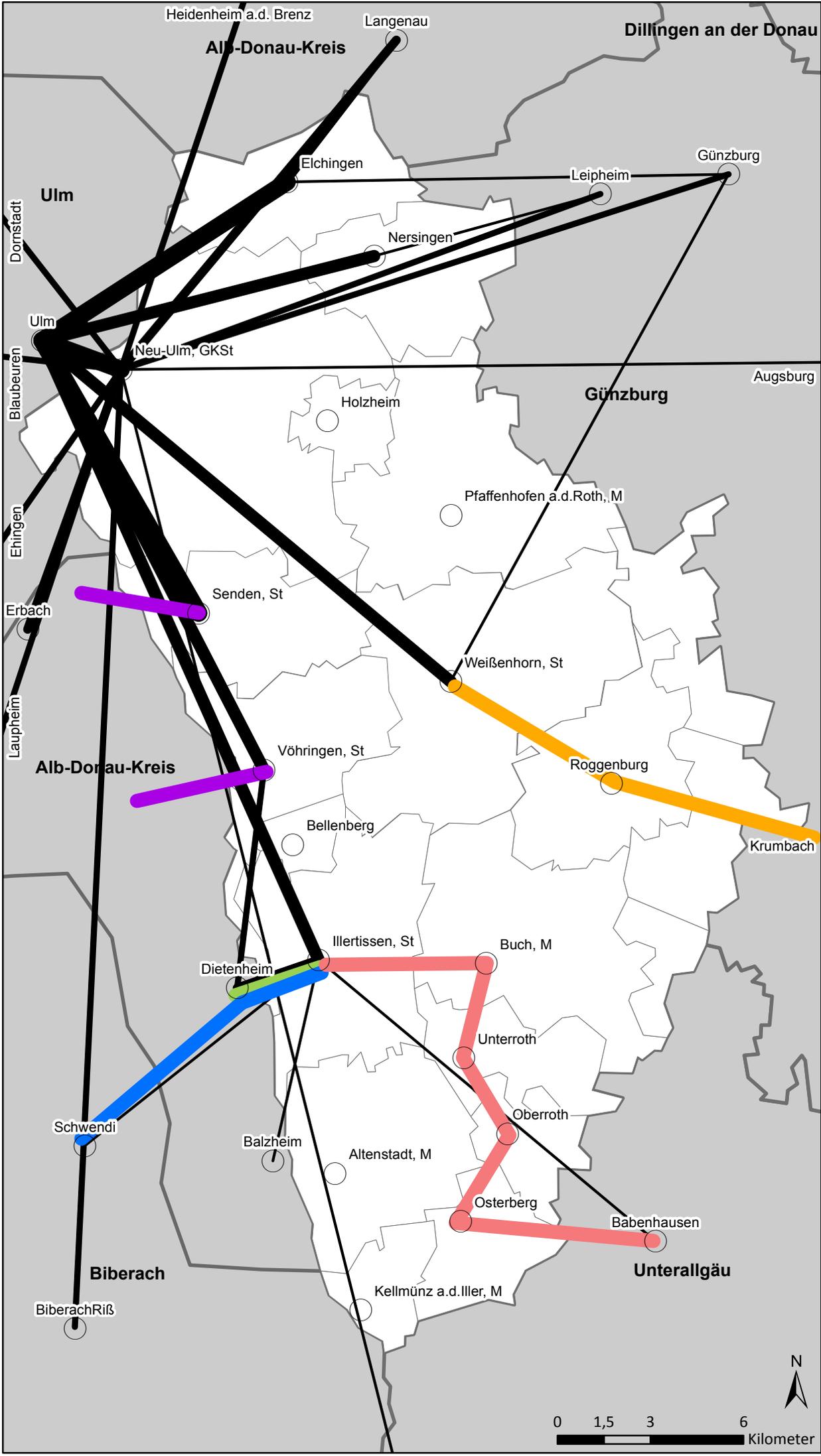
**Pendlerströme der Berufspendler**

- 100 bis 200
- 201 bis 500
- 500 bis 1.000
- 1.000 bis 1.500
- > 1.500

- Gemeindehauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 37

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



### **7.2.3 Ergänzung des Angebots durch flexible Bedienungsformen**

Bei vielen Ortsteilen und Hauptorten wird es nicht möglich sein, Mängel in der ÖPNV-Erschließung oder auch Kritikpunkte der Kommunen mit Hilfe konventioneller Linienverkehre zu beseitigen. Sei es, dass die entsprechende Nachfrage nicht ausreichend groß ist oder dass die Finanzierung nicht gesichert werden kann. In diesen Fällen kann die Einrichtung flexibler Bedienungsformen (z.B. Anruf-Sammeltaxi) dazu beitragen, auch geringere Nachfragepotentiale noch effizient zu bedienen. Im Landkreis Neu-Ulm gibt es bereits ein vielfältiges Angebot an flexiblen Bedienungsformen, beispielsweise in Form der MobilSAM-Linien, das in Karte 38 dargestellt ist.

Eine Ausweitung des Angebots an flexiblen Bedienungsformen sollte in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage (wie beispielsweise abends und an Wochenenden) erfolgen.

Im südöstlichen Landkreis Neu-Ulm ist eine Ausweitung des Angebots an flexiblen Bedienungsformen bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 erfolgt. Dennoch gibt es weitere Bereiche im Landkreis Neu-Ulm, in denen das Angebot an flexiblen Bedienungsformen ausgeweitet werden kann. Eine Ausweitung der bestehenden Bereiche mit flexiblen Bedienungsformen sowie eine Ergänzung flexibler Bedienungsformen in weiteren Gebieten (z.B. Erweiterung des Angebots des "Pfiffibusses" als Rufbus) wird angestrebt, um das Angebot (langfristig gesehen) beispielsweise auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung aufrecht erhalten zu können. Des Weiteren ist eine Erweiterung der flexiblen Bedienungsformen auf die Bereiche Elchingen, Nersingen und Holzheim zu prüfen.

Für die Organisation von Bedarfsverkehren wird auf DING-Verbundebene eine einheitliche Regelung angestrebt. Hierzu sollen anmeldepflichtige Fahrten im Rahmen der elektronischen DING-Fahrplanauskunft online gebucht und für eine telefonische Bestellung den Fahrgästen eine einheitliche Rufnummer angeboten werden. Sofern für buchungspflichtige Fahrten eine Registrierung erforderlich ist, soll dies für den Fahrgast einmalig erfolgen und Gültigkeit für alle im DING eingesetzten Buchungssysteme haben.

## Angebot mit flexiblen Bedienungsformen (ohne Linien 712, 716 und 813)

### flexible Bedienungsformen

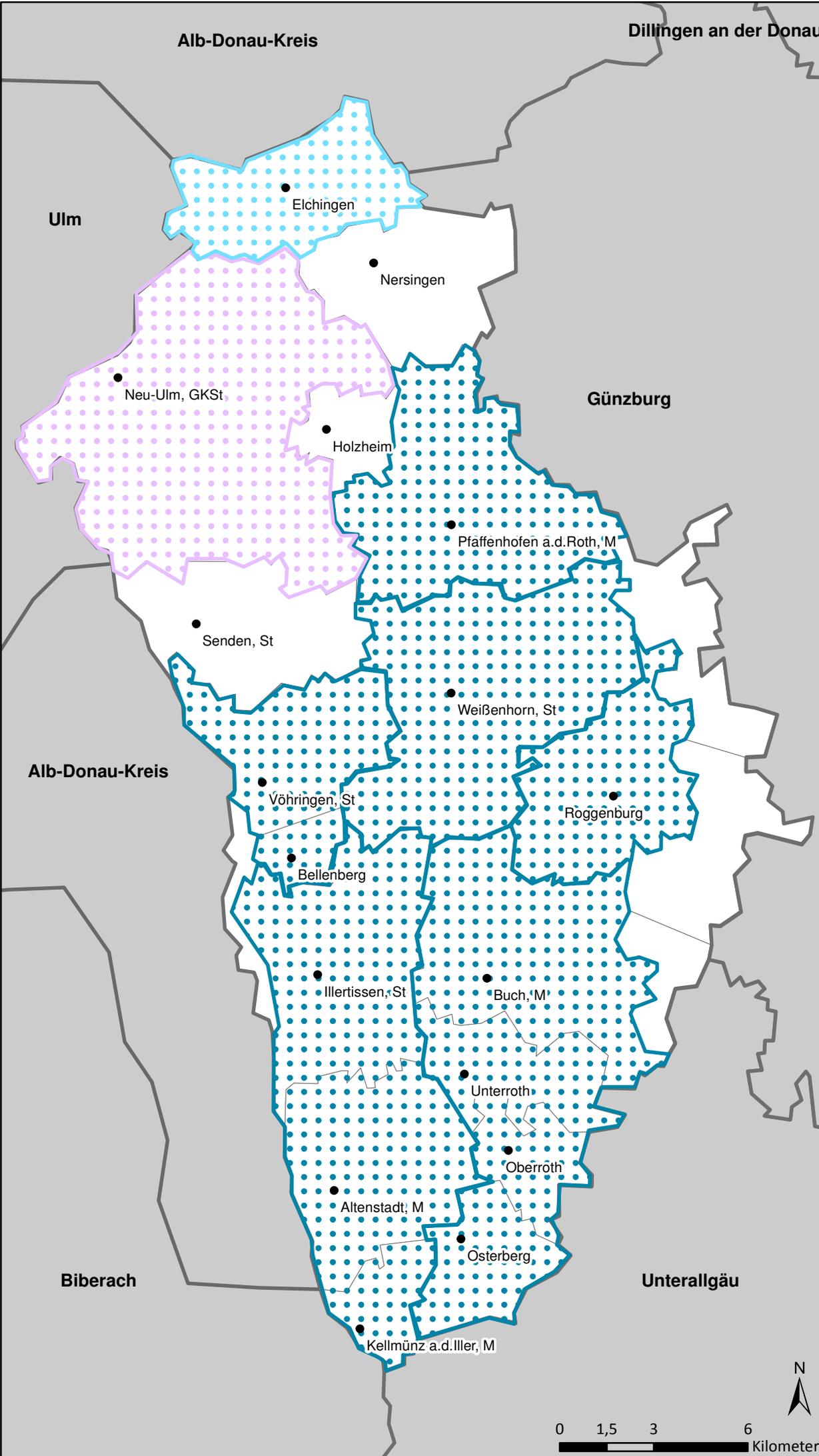
-  bestehendes Angebot (MobilSAM, NachtSAM)
-  bestehendes, umfangreicheres Angebot (ELSA)
-  bestehendes Angebot (Pfiffibus)

-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 38



0 1,5 3 6  
Kilometer



### **7.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen**

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur betrifft vor allem Maßnahmen für Fahrzeuge und Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm, auf die nachfolgend genauer eingegangen wird. Zusätzlich dazu werden noch weitere Begleitmaßnahmen vorgeschlagen und erläutert.

#### **7.3.1 Barrierefreiheit**

Nach der Novellierung im Personenbeförderungsgesetz hat der Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs.3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Anforderung gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans ist somit zunächst festzulegen, welche Mindestkriterien zur Herstellung der Barrierefreiheit einzuhalten sind. Hierfür gelten folgende Festlegungen:

- **Fahrzeuge:**  
Der Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen, Low-Entry-Fahrzeugen, Überlandlinienbussen mit Hublift und barrierefreien Reisebussen genügt für die Gewährleistung der Barrierefreiheit, Kneeling wird nicht als zwingend erforderlich angesehen.
- **Haltestellen:**  
Es ist bei neuen Haltestellen ein farblich hell abgesetzter Hochbord mit mindestens 18 cm Höhe (besser 21 cm, wenn Haltestelle geradlinig anfahrbar ist) erforderlich, zudem sind taktile Leitstreifen für Sehbehinderte und rutschhemmende Oberflächenbeläge vorzusehen; bei bestehenden Haltestellen möglichst 18 cm Höhe, mindestens 14 cm Höhe erforderlich, zudem sollten möglichst Leitstreifen für Sehbehinderte sowie rutschhemmende Oberflächenbeläge vorhanden sein.
- **Information:**  
Die Barrierefreiheit von Landkreis-Homepage, DING-Homepage, von mobilen Informationssystemen, Printfahrplänen sowie von Fahrkartenautomaten wird angestrebt.

Bei den Haltestellen, die bis zum 01. Januar 2022 barrierefrei umzubauen sind, liegt die Zuständigkeit nicht immer im Bereich des Landkreises Neu-Ulm. Für die Umsetzung der Barrierefreiheit werden deshalb folgende Prioritäten gesetzt:

1. Haltestellen im Zuständigkeitsbereich des Landkreises / der Stadt Neu-Ulm:
  - Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit in 1. Priorität
    - a) zentrale Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
    - b) Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
  - Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit in 2. Priorität  
übrige Haltestellen, die nicht von definierten Ausnahmen betroffen sind
  
2. Haltestellen im Zuständigkeitsbereich anderer Straßenbaulastträger:
  - Initiative / Koordination des Landkreises, um zuständige Straßenbaulastträger auf kontinuierliche Umsetzung in 1. Priorität hinzuweisen:
    - a) zentrale Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
    - b) Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
  - Initiative / Koordination des Landkreises, um zuständige Straßenbaulastträger auf kontinuierliche Umsetzung in 2. Priorität hinzuweisen:  
übrige Haltestellen, die nicht von definierten Ausnahmen betroffen sind

Im SPNV sind die Haltestellen Neu-Ulm, Finninger Straße, Illertissen, Thalfingen, Unterechingen, Weißenhorn, Weißenhorn-Eschach, Witzighausen und Wullenstetten vollständig barrierefrei ausgebaut (vgl. Karte 39 und Tabelle 5). An den Haltestellen Altstadt, Bellenberg, Gerlenhofen, Oberelchingen, Kellmünz a.d. Iller und Vöhringen ist lediglich der Weg zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet. Die Haltestellen Senden und Nersingen sind nicht barrierefrei. Auch wenn der Ausbau der Bahnhalte nicht dem Landkreis Neu-Ulm unterliegt, sollte dennoch eine Überprüfung der Ausbaumöglichkeiten verfolgt werden.

Neben oben genannten Mindestanforderungen gilt weiterhin, dass neben den Haltestellen auch Zu- und Abgangswege barrierefrei zu gestalten sind. Der Fahrstil der Fahrer sollte zudem den Bedürfnissen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Relevante Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte sollen in die Informationsmedien aufgenommen, das Aufsichts- und Fahrpersonal soll dementsprechend sensibilisiert und geschult werden.

Für den Landkreis Neu-Ulm gilt die im aktuellen Personenbeförderungsgesetz festgehaltene Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 mit den oben genannten Prioritäten.

Es werden aber für die Fahrzeuge folgende Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet:

- Bei Fahrten, die nur an Schultagen verkehren, sind auch nicht-barrierefreie Busse (Überlandlinienbusse ohne Hublift oder Reisebusse) für die Fahrgastbeförderung zulässig. Dies wird deshalb als Ausnahme zugelassen, weil speziell im Schülerverkehr gesonderte Fahrdienste für Mobilitätsbehinderte angeboten werden. Zudem können hierdurch höhere Sitzplatzkapazitäten bei langen Überlandfahrten im Schülerverkehr gewährleistet werden.
- Der Einsatz von nicht-barrierefreien Bussen ist auch bei solchen Linien zulässig, die pro Richtung höchstens vier Fahrten auch an Ferientagen anbieten. Weiterhin ist bei Fahrten mit geringer Nachfrage der Einsatz von Kleinbussen zulässig, die nicht allen Aspekten der Barrierefreiheit gerecht werden. Dadurch soll für die Busunternehmer eine gewisse Verhältnismäßigkeit der Investitionen gewahrt werden.

Die für die Fahrzeuge genannten Ausnahmen gelten aber nicht, wenn bei der betroffenen Linie ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht.

Für Haltestellen werden folgende Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet:

- Außerhalb geschlossener Ortschaften sowie innerhalb geschlossener Ortschaften bei Ortsteilen mit weniger als 200 Einwohnern müssen Haltestellen ohne vorhandenen befestigten Gehweg nicht über Hochborde verfügen.

- Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt die Anforderung der Barrierefreiheit nur für Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern. Bei Ortsteilen mit 200 bis 1.000 Einwohnern und mehreren Haltestellen gilt, dass eine barrierefreie Haltestelle ausreicht. Bei Orten bzw. Ortsteilen mit mehr als 1.000 Einwohnern sollten alle Haltestellen barrierefrei sein, sofern nicht eine sehr geringe Nachfrage (< 10 Ein- und Aussteiger/Tag) nachgewiesen werden kann.

Die definierten Ausnahmen gelten nicht, wenn nachweislicher Bedarf besteht und / oder für Mobilitätsbehinderte relevante Einrichtungen in der Nähe sind.

- Bestehende Hochborde mit 8 bis 14 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um zentrale Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen oder um Haltestellen in direkter Nähe von für Mobilitätsbehinderte relevanten Einrichtungen handelt.

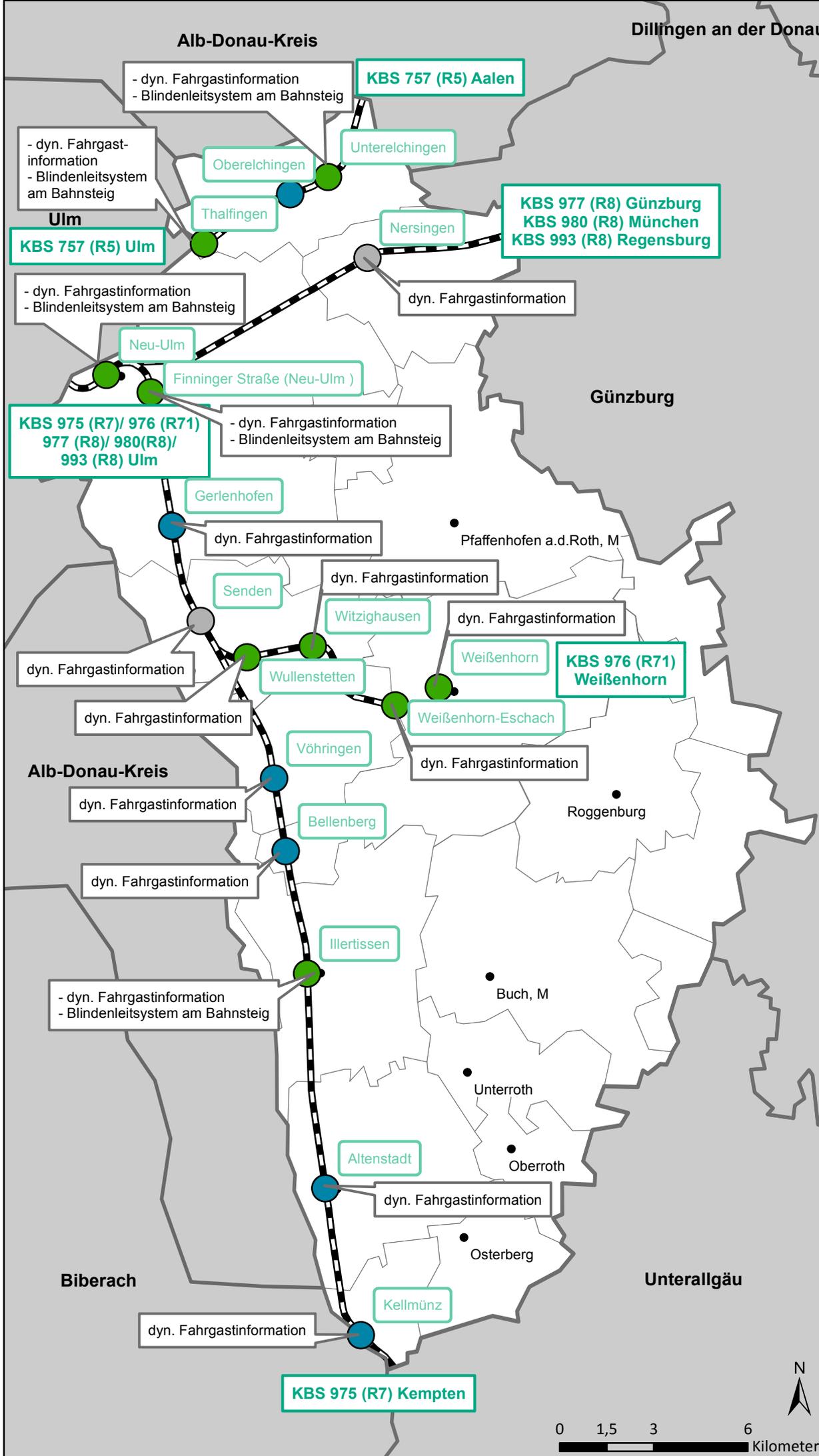
Die Realisierung dieser Grundsätze zur Barrierefreiheit fällt nicht nur in den Aufgabenbereich des Landkreises, sondern ebenso sind auch die Verkehrsunternehmen und Kommunen angesprochen, die genannten Anforderungen bestmöglich umzusetzen. Grundsätzlich fällt dem Landkreis jedoch die Aufgabe zu, darauf hinzuwirken, dass eine Umsetzung der genannten Ziele möglichst umfassend erfolgt.

# Barrierefreiheit an Bahnhöfen

Stand:  
August 2014

Einstufung Barrierefreiheit

- Station vollständig barrierefrei
- Weg zum Bahnsteig barrierefrei
- Station nicht barrierefrei
- Bahnlinie



— Gemeindegrenze  
— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 39  
Quelle: BEG-Stationsdatenbank  
Zug-Bus-Konzept  
Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm



### **7.3.2 Allgemeine Haltestellenausstattung**

Neben den Anforderungen an die Barrierefreiheit sind im Hinblick auf die allgemeine Haltestellenausstattung ebenfalls Zielsetzungen zu formulieren. Laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] sind bedeutsame Haltestellen sowie bedeutsame Umsteigehaltestellen mit Sitzgelegenheiten und einem Witterungsschutz auszustatten. Nach der Leitlinie werden Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteigern pro Werktag den bedeutsamen Haltestellen zugeordnet. Neben der Forderung der Sitzgelegenheiten und dem Witterungsschutz wird auch zum Ziel gesetzt, die Haltestellen mit einer adäquaten Beleuchtung auszustatten, um die Aufenthaltsqualität sowie das Sicherheitsempfinden für die Fahrgäste zu erhöhen.

Im Landkreis Neu-Ulm gibt es einige Haltestellen, die deutlich mehr als 100 Einsteiger am Werktag aufweisen. Diese Haltestellen sind in 1. Priorität im Hinblick auf die Haltestellenausstattung zu optimieren. In 2. Priorität sind Haltestellen mit 50 bis 100 Einsteigern je Werktag zu verbessern und in 3. Priorität alle übrigen Haltestellen. Die Festlegungen beziehen sich jeweils auf die Haltestellen je Richtung, da die Haltestellenausstattung vor allem in „Lastrichtung“ wichtig ist.

Des Weiteren sind die Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm teilweise sehr unterschiedlich in ihrer Haltestellenausstattung. Insbesondere die Beschilderung sowie die Haltestellenmasten weisen große Unterschiede auf. Zielsetzung ist, hierbei eine Vereinheitlichung im Landkreis Neu-Ulm zu erreichen.

Zusätzlich zu den o.g. Ausstattungsmerkmalen sind auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 7.3.1) zu berücksichtigen.

### **7.3.3 Schnittstellen**

Die Optimierung der Situation an Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, z.B. zwischen Bus und Bahn ist ein wesentlicher Aspekt bei der Schaffung eines attraktiven Angebots im ÖPNV, die zum Ziel hat, mehr Fahrgäste vom MIV auf die Verkehrsmittel im Umweltverbund bzw. des ÖPNV zu bringen. Eine Umsteigezeit von 15 Minuten soll dabei nicht überschritten werden.

Neben der Verbesserung der o.g. Schnittstellen zwischen Bus und Bahn gibt es weitere Ansatzpunkte zu Schnittstellen bei anderen Verkehrsmitteln, die bei Bereitstellung eines attraktiven Angebots zur Erhöhung der Anteile der Verkehrsmittel im Umweltverbund führen können. Dabei sind insbesondere Verknüpfungen zu alternativen Verkehrsmitteln im Bereich Car-Sharing oder Elektromobilität zu nennen.

Die Schaffung und Optimierung der Park-and-Ride-Anlagen und der Bike-and-Ride-Anlagen an allen Bahnhöfen ist ein weiterer wesentlicher Punkt zur Verbesserung der Schnittstellen. Die Ausstattung der Bahnhöfe mit Anlagen des kombinierten Verkehrs wurde bereits in Tabelle 5 (Seite 71) dargestellt. Die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Finninger Straße, Gerlenhofen, Oberelchingen, Thalfingen, Unterelchingen und Weißenhorn-Eschach haben keine ausgewiesenen P+R-Plätze.

Ein Ausbau des P+R-Angebotes wird in jedem Fall für die o.g. Bahnhöfe vorgeschlagen, sofern die räumlichen Gegebenheiten es zulassen und eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist.

Am Bahnhof in Vöhringen ist eine Wendeanlage samt P+R-Platz mit 28 Stellplätzen entstanden. Der Bahnhof in Gerlenhofen soll zukünftig verlegt werden. Im Zuge der Realisierung des neuen Standortes, kann die Schnittstelle zwischen dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln verbessert werden.

Neben der Schaffung von P+R-Anlagen sind B+R-Anlagen ein weiterer wesentlicher Punkt zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, da durch die Schaffung oder Erweiterung von Radabstellplätzen das Umsteigen auf den ÖPNV gefördert werden kann. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird beim Fahrrad im Vergleich zum Fußgänger deutlich erhöht, weil hierdurch auch ein längerer Weg zur Haltestelle in akzeptabler Zeit bewältigt werden kann. Die Haltepunkte Gerlenhofen und Finninger Straße haben bisher keine Fahrradabstellplätze. In Oberelchingen gibt es nur drei offizielle Fahrradabstellplätze.

Die B+R-Anlagen sind hauptsächlich durch Ausbildungs- und Berufspendler genutzt. Wetterschutz und der Schutz vor Diebstählen sind dabei wesentliche Aspekte, die für die Nutzer dieser Anlagen von großer Bedeutung sind. Der Flächenbedarf eines Fahrrades liegt bei 1,3 bis 1,5 m<sup>2</sup>. Bei ebenerdiger Aufstellung der Fahrräder soll ein Mindestabstand von 70 cm eingehalten werden. Für Radabstellanlagen gibt es unterschiedliche Varianten [30]:

- einzelne Radparker (mit Anlehnbügel für beidseitiges Parken)
- abschließbare Fahrradkleingaragen
- Fahrradboxen
- Systeme zum platzsparenden Fahrradparken (z.B. doppelstöckige Anlagen, vertikales Fahrradparken)

Neben der Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzustellen und der räumlichen Nähe zum nächsten Verkehrsmittel (Bahn oder Bus) ist die Erreichbarkeit der Stellplätze ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl für die Fahrgäste.

Ein weiterer Punkt beim Thema Schnittstellen ist die Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV. Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Senden und Weißenhorn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 sind an den Bahnhöfen in Senden und in Weißenhorn zentrale Omnibusbahnhöfe geschaffen worden, die eine verbesserte Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn für die Fahrgäste schaffen. Abbildung 18 zeigt den Omnibusbahnhof in Senden, der mit Kasseler Sonderbord barrierefrei ausgestattet ist [31].



**Abbildung 18** Omnibusbahnhof am Bahnhof in Senden

Der ZUP in Neu-Ulm wurde im Zusammenhang mit der Tieferlegung der Gleise realisiert. Der ZUP hat insgesamt acht Bussteige und ist barrierefrei ausgebaut. Abbildung 19 zeigt den ZUP am Bahnhof in Neu-Ulm [32].



**Abbildung 19** ZUP in Neu-Ulm

#### **7.3.4 Fahrzeuge**

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur im Landkreis Neu-Ulm betrifft auch die eingesetzten Fahrzeuge im Busverkehr. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit sowie den demographischen Wandel ist der Einsatz von Niederflerbussen bzw. Low-Entry-Fahrzeugen im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm, in Mittelzentren sowie bei Innerortsverkehren vorzusehen.

Für schnelle Fahrgastwechsel sollen zumindest für den Schülertransport in der Hauptverkehrszeit Fahrzeuge mit doppelflügligen Türen im Ein- und Ausstiegsbereich vorhanden sein.

Die dafür eingesetzten Verkehrsmittel müssen bei einem Einsatz in Umweltzonen den dafür vorgegebenen Voraussetzungen entsprechen.

#### **7.3.5 Busbeschleunigung**

Das Thema Busbeschleunigung ist ein wichtiger Aspekt für die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots, da die Beförderungsgeschwindigkeit für die Fahrgäste ein wesentliches Attraktivitätskriterium ist.

Eine Ausweitung der Busbeschleunigung durch Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen sowie ggf. Busspuren über den derzeitigen Umfang hinaus wird unter Integration aller verfügbaren Echtzeitdaten angestrebt.

### 7.3.6 Tarif

Im Landkreis Neu-Ulm besteht ein Mischverbund, an dem vier Gebietskörperschaften sowie die Verkehrsunternehmen beteiligt sind. Das Tarifsortiment ist vergleichbar mit dem anderer Tarifverbünde.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Neu-Ulm ist die Weiterentwicklung des bestehenden Tarifs auf Grundlage der zukünftigen Entwicklung der äußeren Rahmenbedingungen zu empfehlen. Alle in der Rahmenkonzeption (vgl. Kapitel 6) genannten Festlegungen sind dabei zu berücksichtigen.

### 7.3.7 Information

Ein wichtiger Teil für die Attraktivität des ÖPNV-Angebots ist die Fahrgastinformation. Diese sollte für alle Fahrgäste leicht zugänglich und verständlich sein. Die Fahrgastinformation im Landkreis Neu-Ulm soll durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- Weiterführung Printfahrpläne (Bereichsfahrpläne) und Weiterentwicklung des Informationsangebots im Internet bzw. über Apps
- weitere Verbesserung der Haltestelleninformation durch Übersichtspläne an Haltestellen, dynamische Fahrgastinformation (DFI) an zentralen oder aufkommensstarken Haltestellen sowie Ergänzung vorhandener DFI-Anzeiger, dabei Integration aller verfügbaren Echtzeitdaten
- vollständige Einbeziehung aller Linien ins DFI
- Verbesserung und Vereinheitlichung der Fahrgastinformation in und an den Fahrzeugen (z.B. Fahrzielanzeige, Linienplan etc.)
- Aktualisierung bzw. Vervollständigung der Fahrplanaushänge an den Haltestellen (u.a. Darstellung des gesamten Durchlaufes (Linienweg bis Endhaltestelle) auf den Aushangfahrplänen)
- Einführung bzw. Verbesserung (Lautstärke) der Sprachdurchsage der Haltestellen in den Fahrzeugen

- Ausweisung barrierefreier Fahrten im Fahrplan

Durch die Maßnahme alle Linien ins DFI zu integrieren, können an aufkommensstarken Haltestellen Engpässe bei den vorhandenen Anzeigen entstehen. Die Größe der Anzeigen ist entsprechend anzupassen.

### **7.3.8 Fahrpersonal**

Die Verkehrsunternehmen sollen nur Fahrer einsetzen, die mit den technischen Einrichtungen zur Abwicklung der Verkehre und mit den Fahrwegen vertraut sind, sowie Auskünfte über alle im Zusammenhang mit der Verkehrsdurchführung relevanten Fragen geben können. Die eingesetzten Fahrer sollen jährlich mindestens einmal in den Bereichen Recht, Tarif und Service weitergebildet werden.

### 7.4 Regio-S-Bahn Donau-Iller

Das Konzept Regio-S-Bahn Donau-Iller ist ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Stärkung des SPNV im Verbandsgebiet des Regionalverbandes Donau-Iller, damit auch im Landkreis Neu-Ulm und Teilen der Region Ostwürttemberg. Im Rahmen dieser Stadt-Umland-Mobilitätskonzeption sind Verbesserungen auf allen, auf das gemeinsame Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm zulaufenden Bahnstrecken geplant. Der Hauptbahnhof Ulm stellt dabei den zentralen Knotenpunkt im System der Regio-S-Bahn Donau-Iller dar. Abbildung 20 zeigt das geplante Streckennetz der Regio-S-Bahn Donau-Iller [33].

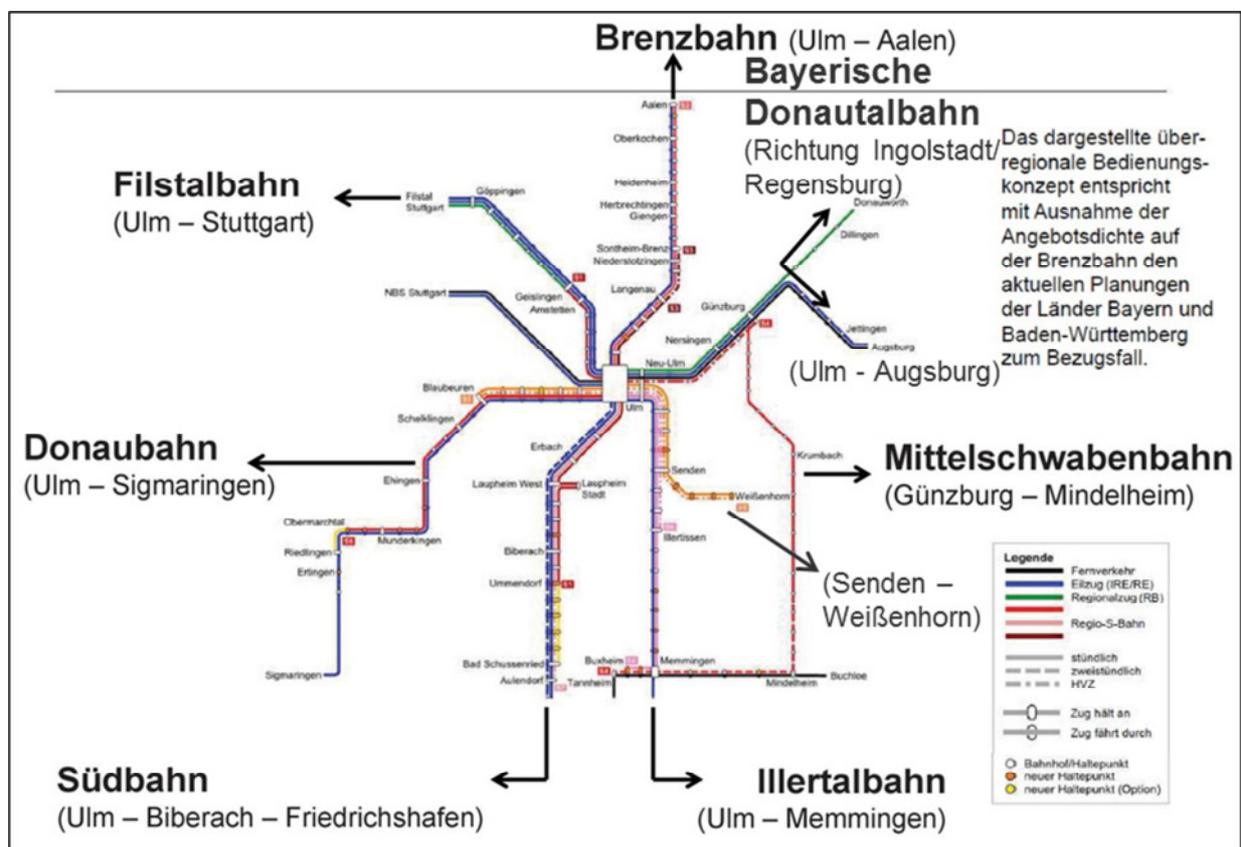


Abbildung 20 geplantes Streckennetz Regio-S-Bahn Donau-Iller

Im Zielzustand soll mit einem 30-Minuten-Takt, der zumindest in der Hauptverkehrszeit angeboten wird, ein attraktives Angebot mit kurzen Reisezeiten und neuen bzw. aufgewerteten Haltepunkten im SPNV für alle Anliegerkommunen geschaffen werden. Für den Landkreis Neu-Ulm sind im Bereich der

Illertalbahn folgende Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen im Konzept vorgesehen bzw. wurden z.T. bereits umgesetzt:

- Reaktivierung der Strecke Senden – Weißenhorn mit Neubau der Haltepunkte Wullenstetten, Witzighausen, Weißenhorn-Eschach und Weißenhorn (bereits erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013)
- Verlegung des Bahnhofpunktes Gerlenhofen in die Ortsmitte
- partiell zweigleisiger Ausbau zwischen den Haltepunkten Finninger Straße und Senden
- Neubau des Haltepunktes Senden-Nord
- gleichzeitige Einfahrten in den Haltepunkt Kellmünz

Für den Streckenabschnitt zwischen Augsburg und Ulm ergeben sich zunächst keine Veränderungen im Fahrplan zum Bestand durch die Planungen der Regio-S-Bahn. Entlang dieser Strecke sollen im Landkreis Neu-Ulm zwei neue Haltepunkte eingerichtet werden: Neu-Ulm Industrie und Burlafingen, für die im Rahmen der Vorstudie zum Konzept ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen wurde. Die Einbindung dieser Halte in das Regio-S-Bahn-System wird im „Regionalen SPNV-Zielkonzept“ vertiefend untersucht. Werden diese Haltepunkte realisiert, sind die Busverkehre im Landkreis entsprechend anzupassen. Zusätzlich zu den Planungen der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist die Reaktivierung des Bahnhofpunktes in Unterfahlheim ein Punkt, der bei den Wünschen geäußert wurde (vgl. Karte 33 und Tabelle 11).

Das Zielkonzept des Landes Baden-Württemberg sieht eine Verdichtung des heute zweistündlichen schnellen Angebotes auf der Brenzbahn zum Stundentakt vor. Ergänzend hierzu ist auf der Gesamtstrecke ein stündlicher RB-Verkehr im Abschnitt Ulm – Langenau bzw. Sontheim/Brenz vorgesehen. Nach den bisher vorliegenden Untersuchungen erfordert dies einen partiell zweigleisigen Ausbau der Brenzbahn in den Abschnitten zwischen Langenau und Rammingen sowie zwischen Sontheim/Brenz und Bergenweiler. Damit wird die Leistungsfähigkeit und Fahrplanstabilität der Bahnstrecke erhöht und eine Bedienung der Halte im exakten Takt ermöglicht.

Die Reaktivierung von Bahnhöfen fällt nicht in die Zuständigkeit des Landkreises, sondern ist seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zu prüfen. Der Landkreis Neu-Ulm unterstützt aber diese Zielsetzung sowie die Planungen zur Regio-S-Bahn Donau-Iller und bekennt sich zu Maßnahmen zur

Stärkung des SPNV im Landkreisgebiet. Zusätzlich zum, in der Studie „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ angeregten, zweigleisigen Ausbau zwischen Finninger Straße und Senden ist eine Erweiterung der Zweigleisigkeit bis Vöhringen / Illertissen anzustreben.

Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist ein Stufenkonzept, das schrittweise umgesetzt wird. Die Busverkehre sind an die aktuellen Entwicklungen auf der Schiene entsprechend anzupassen.

## **7.5 Bewertung der Maßnahmen und Prioritätenreihung**

Eine gleichzeitige Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm sowie zur Beseitigung von Schwachstellen ist aufgrund von finanziellen, aber auch organisatorischen Rahmenbedingungen unmöglich. Wie viele Maßnahmen umsetzbar sind, hängt maßgeblich vom Umfang der frei werdenden oder zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel ab, d.h. die Umsetzung neuer Maßnahmen wird ein iterativer Prozess sein. Die Abwägung der Prioritäten zwischen den einzelnen Maßnahmenbereichen muss auf Grundlage der konkreten finanziellen Rahmenbedingungen sowie des zeitlichen Horizonts der möglichen Realisierung erfolgen. Nicht zuletzt sind auch die entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen zu berücksichtigen. Die abschließende Auswahl bleibt Einzelentscheidungen vorbehalten.

In erster Priorität sind die beschriebenen Schwachstellen im Hinblick auf die räumliche Erschließung und die Bedienungshäufigkeit kurzfristig (Grenzwertunterschreitung bzw. fehlende ausreichende Bedienung) zu beseitigen. Auch aufgrund aktueller Betriebserfahrungen notwendige Optimierungen des Zug-Bus-Konzeptes sind zeitnah umzusetzen.

In zweiter Priorität (mittel- bis langfristig) sollen die übrigen, in Kapitel 7 beschriebenen Maßnahmen, umgesetzt werden. Als bevorzugt sind im Hinblick auf eine Förderung durch den Landkreis Neu-Ulm dabei ortsübergreifende Maßnahmen zu bewerten. Bei sonstigen, vor allem innerörtlichen Maßnahmen hängt die Umsetzung maßgeblich von der Finanzierbereitschaft der jeweiligen Kommune ab. Tabelle 25, Tabelle 26 und Tabelle 27 zeigen die einzelnen Maßnahmen in erster und zweiter Priorität mit einer Bewertung hinsichtlich Kosten und Nutzen bzw. auch einer Gesamtbewertung.

Für alle künftig umzusetzenden Maßnahmen gilt, dass nach einem ausreichenden Einführungszeitraum der Erfolg der jeweiligen Maßnahme evaluiert werden sollte, um ggf. erforderliche Korrekturen vornehmen zu können.

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Bereich	Maßnahme	Nutzen	Kosten	Gesamtbewertung
Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung	Altstadt: bessere Erschließung der südwestlichen Wohngebiete durch Bedarfsverkehr mit Kleinbussen	hoch	mittel	positiv
	Buch: - Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Unterrother Straße	mittel	gering	positiv
	- Verlängerung der Linie 929 (bei Bedarf) zur Werkstraße	mittel	mittel	mittel
	Gannertshofen: Nutzung der bestehenden Schulbushaltestelle auf Höhe der Kirche nur bei bedarfsabhängigen Fahrten	mittel	gering	mittel
Maßnahmen zur Mängelbeseitigung (Grenzwert)	Finningen: Verbesserung des Angebots durch einen ganztägigen h-Takt (Linie 78)	mittel	mittel	mittel
	Holzheim: Grenzwertefüllung durch bedarfsabhängige Verlängerung der in Finningen endenden Fahrt (Linie 78)	mittel	gering	mittel
	Pfaffenhofen a.d. Roth: Erhöhung des Fahrtenangebots durch zwei zusätzliche Fahrtenpaare bei der Linie 78 (bereits ab Dezember 2014)	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	sehr positiv
	Au / Betlinshausen / Tiefenbach: Grenzwertefüllung durch drei zusätzliche, geplante Fahrtenpaare (Linie 707) und bereits vorhandenen h-Takt der Linie 701 mit Schleifenfahrten	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits weitgehend umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits weitgehend umgesetzt	sehr positiv
	Jedesheim: Grenzwertefüllung durch drei zusätzliche, geplante Fahrtenpaare (Linie 925) und bereits vorhandenen h-Takt der Linie 701 mit Schleifenfahrten	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits weitgehend umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits weitgehend umgesetzt	sehr positiv
Optimierungen Zug-Bus-Konzept nach Betriebserfahrungen	Optimierungen in einzelnen Bereichen, die das Zug-Bus-Konzept betreffen	abh. von jeweiliger Maßnahme	abh. von jeweiliger Maßnahme	positiv

**Tabelle 25**                      **Maßnahmen in 1. Priorität**

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm

Bereich	Maßnahme	Nutzen	Kosten	Gesamtbewertung
Gemeindewünsche	Altenstadt: Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Fahrten (Linie 925)	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	positiv
	Kellmünz a.d. Iller: Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Fahrten (Linie 925)	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	positiv
	Osterberg: Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Fahrten (Linie 920, 925)	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	positiv
	Oberroth: Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Fahrten (Linie 920, 925)	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	positiv
	Unterroth: Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Fahrten (Linie 920, 925)	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	positiv
	Buch: - Erweiterung des Angebots durch zusätzliche Fahrten (Linie 920, 929) - bauliche Anpassung der Haltestelle Rothalhalle	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	positiv
		mittel	hoch	mittel
	Weißenhorn: - Beibehaltung des Nachtbusverkehrs - ggf. Angebotsausweitung Linie 775 mit Anpassung auf den SPNV	hoch	mittel	positiv
		mittel	mittel	mittel
	Pfaffenhofen a.d. Roth: Weiterentwicklung des Nachtbusverkehrs (Linie 78)	hoch	mittel	positiv
	Nersingen: - Optimierung des P+R-Platzes am Bahnhof Nersingen	bleibt Bewertung durch Gemeinde vorbehalten		
	- Einrichtung eines ganztägigen h-Takt (Linie 850)	hoch	mittel	positiv
	- ggf. Einrichtung eines Ortsbusses	bleibt Bewertung durch Gemeinde vorbehalten		
	- Wiedereröffnung Haltepunkt Unterfahlheim	bleibt Bewertung durch BEG vorbehalten		
- Ausbau Strecke Ulm - Augsburg - München	bleibt Bewertung durch BEG vorbehalten			
Elchingen: - ggf. Ergänzung des Angebots an flexiblen Bedienungsformen	bleibt Bewertung durch Gemeinde vorbehalten			

Tabelle 26 Maßnahmen in 2. Priorität (Teil 1)

Bereich	Maßnahme	Nutzen	Kosten	Gesamtbewertung
Maßnahmen zur Angebotsverbesserung (Richtwert)	Hittistetten: Angebotsverbesserung durch drei zusätzliche Fahrtenpaare (Linie 77)	mittel	mittel	mittel
	Bellenberg: drei zusätzliche Fahrtenpaare (Linie 707) bereits geplant	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	Maßnahme seit Dezember 2014 bereits umgesetzt	sehr positiv
	Beuren: zusätzliches Fahrtenangebot durch Linienverlängerung (Linie 763, zwei Fahrtenpaare)	mittel	gering	mittel
	Roth: zusätzliches Fahrtenangebot (1 Fahrtenpaar); bedarfsabhängig (Linie 78)	mittel	gering	mittel
	Oberfahlheim: zusätzliches Angebot durch Fahrtverlängerung bei Linie 850 (1 Fahrtenpaar)	mittel	gering	mittel
	Straß: zusätzliches Angebot durch Fahrtverlängerung bei Linie 850 (1 Fahrtenpaar)	mittel	gering	mittel
innerstädtischer ÖPNV in Neu-Ulm	Maßnahmen werden in einem ÖPNV-Konzept, das 2015 erstellt werden soll, behandelt	keine Angabe möglich	keine Angabe möglich	keine Angabe möglich
weitere Optimierungen (Achsenverstärkung)	ganztägiger, reiner h-Takt nach Nersingen und Pfaffenhofen a.d. Roth	hoch	gering	positiv
	Verstärkung des Angebots in der HVZ (für Berufstätige) zwischen Weißenhorn und Roggenburg (+ Ortsteile)	mittel	mittel	mittel
	Projekt Donau-Iller-Regio-S-Bahn	bleibt Bewertung durch BEG vorbehalten		
Verbesserung der landkreisübergreifenden Verbindungen	Verbesserung Linie 70 und Line 716 nach Dietenheim bzw. Schwendi	hoch	mittel	positiv
	Verbesserung der Zubringerverkehre SPNV von / zu Nachbargemeinden im Alb-Donau-Kreis	hoch	mittel	positiv
	ggf. Ausweitung des Angebots bei Linie 812 nach Krumbach	mittel	mittel	mittel
Maßnahmen zur Verbesserung der Abstimmung Bus / Bahn	Anschlüsse im Rahmen betrieblicher Möglichkeiten verbessern: - Altenstadt - Bellenberg - Illertissen -Vöhringen	hoch	gering	positiv
	verbesserte Abstimmung der Anschlusszeiten alternativ in Ober- oder Unterelchingen	hoch	gering	positiv
	Gerlenhofen: Optimierung nach Verlegung des Haltepunktes	hoch	gering	positiv
Ausweitung des Angebots an flexiblen Bedienungsformen	Ausweitung des bestehenden Angebots an flexiblen Bedienungsformen bzw. Schaffung von neuen Angeboten	von Einzelmaßnahmen abhängig		

**Tabelle 27**                      **Maßnahmen in 2. Priorität (Teil 2)**

Neben den Maßnahmen, die in den Tabellen grob hinsichtlich Kosten und Nutzen bewertet wurden, sind die Bereiche Investitionen und Fahrgastinformation wesentliche Aspekte.

Bei den Investitionen sind beispielsweise Maßnahmen, wie die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit, die Verlegung des Bahnhaltepunktes in die Ortsmitte von Gerlenhofen oder der Aus- bzw. Neubau von P+R- und B+R-Anlagen zu nennen. Eine Bewertung ist vom Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig und sollte deshalb einzelfallweise geprüft werden.

Bei der Fahrgastinformation sind beispielsweise die Integration aller Linien ins DFI, die Verbesserung und Vereinheitlichung der Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen sowie die Weiterführung der Printfahrpläne (Bereichsfahrpläne) und die Weiterentwicklung des Informationsangebots im Internet bzw. über Apps zu nennen. Auch bei diesen Maßnahmen ist eine Bewertung vom Umfang abhängig und deshalb wird eine Prüfung der jeweiligen Einzelfälle empfohlen.

Der Landkreis Neu-Ulm fördert den ÖPNV auch weiterhin im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten. Für Nachtbusverkehre, die ein überörtliches Angebot aufweisen, erfolgt eine Kostenaufteilung zwischen dem Landkreis Neu-Ulm und den jeweils betroffenen Gemeinden. Die bauliche Ausführung der Haltestellen und deren Kostentragung obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern, die Ausgestaltung der Haltestellen den Kommunen.

## 8 Zusammenfassung

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

Der Nahverkehrsplan orientiert sich inhaltlich an den in der 1998 herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie beschriebenen Mindestinhalten und schreibt den bislang gültigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2000 fort.

Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan ist eine bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen weitgehend eigenwirtschaftlichen Verkehrs unter Beachtung räumlicher Gegebenheiten. Der Landkreis Neu-Ulm ist um das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm (Oberzentrum) eher städtisch mit Verdichtung geprägt und im südlichen und südöstlichen Landkreis eher ländlich. Ein wesentlicher Aspekt der Verbesserungsmaßnahmen sind die Verkehrsbeziehungen aus den ländlichen Bereichen zu den Zentralen Orten. Bezüglich des Fahrtenangebots und der räumlichen Erschließung sind die vorhandenen sozioökonomischen Rahmenbedingungen im Landkreis zu berücksichtigen.

Neben der Verbesserung des konventionellen Linienverkehrs soll die Einführung bedarfsorientierter Verkehre in die Überlegungen zu zukünftigen Verbesserungsmaßnahmen weiterhin einfließen.

Auf der Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme wurde die Schwachstellenanalyse erstellt. Hierzu wurde u.a. auch eine Befragung der kreisangehörigen Kommunen mittels eines Fragebogens aufgenommen.

Es wurde festgestellt, dass im Landkreis Neu-Ulm in einzelnen Kommunen Mängel gemäß den festgelegten Grenzwerten vorhanden sind, überwiegend aber die Grenzwerte eingehalten werden.

Eine Mindestmobilität wird somit im ganzen Landkreis ermöglicht. Positiv ist dabei vor allem, dass durch ein sehr dichtes Haltestellennetz eine gute räumliche Erschließung erzielt wird.

Der Fahrtenumfang bzw. die Bedienungshäufigkeit weist im Landkreis Neu-Ulm eine gute Qualität auf. Die Grenzwerte werden nur in einzelnen Fällen unterschritten. Durch zusätzliche Fahrten im

südlichen und südöstlichen Landkreis, die bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 eingeführt werden, verbessert sich das Angebot erneut.

Die höheren Richtwerte, die einen guten ÖPNV repräsentieren, der nicht nur für Schüler attraktiv ist, werden im Landkreis Neu-Ulm nur teilweise erreicht.

In dem aus der Rahmenkonzeption abgeleiteten Maßnahmenpaket werden einzelne Maßnahmen erarbeitet. Die festgestellten Mängel (Grenzwertunterschreitungen) sollen behoben und das ÖPNV-Angebot insgesamt weiterentwickelt werden.

Weitere Maßnahmen betreffen u.a. die Bereiche der räumlichen Erschließung, barrierefreie Infrastruktur, Fahrzeuge und Fahrgastinformation, aber auch die Verstärkung von Verkehrsachsen innerhalb des Landkreises bzw. auch von landkreisübergreifenden Verbindungen.

Abschließend wird eine Bewertung und Prioritätenreihung der Maßnahmen vorgenommen. Diese berücksichtigt die gegenwärtige und sich künftig abzeichnende Haushaltssituation des Landkreises Neu-Ulm und sieht eine stufenweise Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen vor.

Für die Umsetzung der Maßnahmen durch den Landkreis ist auch die Beachtung der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße [34] wichtig, insbesondere die Ausführungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Artikel 5) sowie zu Veröffentlichungspflichten (Artikel 7).

München, 18.02.2015



Dr. Christoph Hessel  
Geschäftsführer  
Beratender Ingenieur



ppa. Erik Meder  
Fachbereichsleiter ÖPNV-Planung

## 9 Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) GVBl 1996, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geänd. (§ 1 Nr. 428 V v. 22.7.2014, 286)
- [2] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, München, 1998
- [3] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 G v. 19.12.2007 I 3024
- [4] Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (BayBGG) vom 09. Juli 2003, letzte berücksichtigte Änderung: Art. 17 und 19 geänd. (§ 1 Nr. 421 V v. 22.7.2014, 286)
- [5] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154).
- [6] Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 25.7.2012 I 1703
- [7] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat (Hrsg.): Landesentwicklungsprogramm Bayern, München, 2013.
- [8] Regionalverband Donau-Iller: Regionalplan für die Region Donau-Iller (15); Ulm, 1987.
- [9] Bundesagentur für Arbeit: Beschäftigungsstatistik. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten; Nürnberg, 2012
- [10] Homepage des Staatlichen Schulamtes Neu-Ulm: <http://schulamt.neu-ulm.de/t3/index.php?id=18> (aufgerufen am 18.02.2013)
- [11] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern: Straßenverkehrszählung 2010; Verkehrsmengen-Atlas Bayern, München, März 2012.
- [12] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Monatserhebung im Tourismus. Beherbergungsbetriebe mit 9 oder mehr Gästebetten sowie alle Campingplätze mit 3 oder mehr Stellplätzen. München 2014, aufgerufen am 04.12.2014.
- [13] Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Forschungsprojekt des

Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Köln; 2010.

- [14] Bayerische Eisenbahngesellschaft: Stationsdatenbank:  
<http://www.stationsdatenbank.bayern-takt.de/StationsdatenbankBEG/Steckbrief.html?lang=de&efz=8006730> (aufgerufen am: 13.08.2014)
- [15] Homepage der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH:  
<http://www.ding.eu/news/detail/article/ding-tageskarten-zu-hause-ausdrucken.html>  
(aufgerufen am 16.05.2014)
- [16] Homepage der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH:  
<https://ding.eu/?id=265>  
(aufgerufen am 21.05.2014)
- [17] Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH:  
Email vom 12.02.2015
- [18] Landkreis Neu-Ulm: Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm; Neu-Ulm, 2010.
- [19] Regionalverband Donau-Iller: Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs. „Regio-S-Bahn Donau-Iller“.  
[http://www.landkreis.neu-ulm.de/media/dokumente/verkehr/2013-06-25\\_kreistag\\_nu\\_rsb.pdf](http://www.landkreis.neu-ulm.de/media/dokumente/verkehr/2013-06-25_kreistag_nu_rsb.pdf) (aufgerufen am 08.12.2014)
- [20] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Gesamtverkehrsplan Bayern 2002; München, 2002
- [21] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Schienennahverkehrsplan 2003-2005; München; 2005
- [22] Landratsamt Alb-Donau-Kreis: Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis; Ulm, 2000.
- [23] Landratsamt Biberach: 3. Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Biberach; Biberach, 2012.
- [24] Landratsamt Günzburg: Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Günzburg; Günzburg, 2010.
- [25] Landkreis Unterallgäu: Zwischenbericht Nahverkehrsplan für den regionalen Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu; Memmingen, Mindelheim, 2005.
- [26] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Hrsg.); Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern; München, 2010.

- [27] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.); Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland; Berlin, 2003.
- [28] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031. Demographisches Profil für den Landkreis Neu-Ulm; München, November 2012.
- [29] MODUS Bamberg: Kleinräumige Bevölkerungsprojektion für den Landkreis Neu-Ulm; Bamberg, 2011.
- [30] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern: Radverkehrshandbuch; Radland Bayern; München, 2011.
- [31] gevas humberg & partner: eigene Aufnahme (17.06.2014)
- [32] gevas humberg & partner: eigene Aufnahme (14.11.2013)
- [33] Regionalverband Donau-Iller: Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ Ulm, 2013.
- [34] Europäisches Parlament und Rat (Hrsg.): Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. In: Amtsblatt der Europäischen Union vom 03.12.2007

**Anlagen**

Anlage 1	Mitglieder des arbeitsbegleitenden Ausschusses	185
Anlage 2	Planungsprozess zur Abstimmung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans	186

**Anlage 1 Mitglieder des arbeitsbegleitenden Ausschusses**

Landratsamt Neu-Ulm	Herr Peter Dieling, GB 4 Herr Wolfgang Harringer, FB 44 Herr Andreas Reimann, FB 44 Herr Erich Sailer, FBL 44  Behindertenbeauftragte: Frau Manuela Zanker
Gemeindetag	Herr 1. Bgm. Josef Walz, Pfaffenhofen Herr 1. Bgm. Karl Janson, Vöhringen Herr 1. Bgm. Joachim Eisenkolb, Elchingen
Große Kreisstadt Neu-Ulm	Herr Andreas Neureuther bzw. Herr Markus Krämer Herr Andreas Borgmann
Regionalverband Donau-Iller	Herr Markus Riethe bzw. Herr Sebastian Gradl
DING	Herr Thomas Mügge Herr Dimitri Schilin
Verkehrsunternehmen:	
- BBS-Schapfl KG/VMK:	Herr Josef Brandner jr.
- Konsortium Bayer. priv. VU:	Frau Hildegard Schnarrenberger-Gairing Herr Klaus Braunmiller
- RBA/NeUBus:	Herr Hans-Peter Müller bzw. Herr Dr. Josef Zeiselmair Herr Theo Preuß bzw. Herr Peter Gerke
- DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB):	Frau Carmen Esche
- SWU Verkehr:	Herr Matthias Einmahl

**Anlage 2            Planungsprozess zur Abstimmung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Projektstartgespräch mit dem Landratsamt Neu-Ulm	13. Dezember 2012
Befragung der Städte, Märkte und Gemeinden	Januar / Februar 2013
1. Sitzung des arbeitsbegleitenden Ausschusses	24. Juli 2013
Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses	14. November 2013
2. Sitzung des arbeitsbegleitenden Ausschusses	21. Januar 2014
Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses	25. März 2014
3. Sitzung des arbeitsbegleitenden Ausschusses	16. Juli 2014
Anhörung der Städte, Märkte und Gemeinden mit Beteiligung der Bürger sowie weiterer Träger öffentlicher Belange zur Maßnahmenkonzeption	August / September 2014
Beteiligung der Verkehrsunternehmen, der IHK, der Genehmigungsbehörde sowie der Behindertenbeauftragten zum Berichtsentwurf	Dezember 2014 / Januar 2015
4. Sitzung des arbeitsbegleitenden Ausschusses	10. Februar 2015
Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses	27. März 2015
Sitzung des Kreisausschusses	17. April 2015
Sitzung des Kreistags (Beschlussfassung)	24. April 2015