Im Folgenden werden die nach der offiziellen Anhörung zum Nahverkehrsplan des Landkreises Neu-Ulm eingegangenen Stellungnahmen der TöB, Stakeholder und Verbände aufgeführt und bezüglich ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan in einer Synopse kommentiert.

Es wurde versucht, den Originaltext, soweit wie möglich unverändert zu übernehmen. Innerhalb einzelner Stellungnahmen wurden aber sehr lange Ausformulierungen gekürzt, ohne dass der Sinn der Stellungnahme verändert wurde. Zudem wurden Stellungnahmen mit Namensgebung verändert und anonymisiert.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Kommunen im südl. LKR (Illertissen, Buch, Altenstadt, Oberroth, Unterroth, Kellmünz, Osterberg)	Unverständlich, dass auf der Achse Weißenhorn, Buch, Unter- und Oberroth sowie zwischen Illertissen, Buch weiter in Richtung Krumbach keine Achsen mit fester Andienung eingeplant sind! Vor allem auch deswegen, weil beim „Fahrplan“ zum Nahverkehrsplan, welcher unter TOP 3 der Sitzung des MDK am 20.02.24 vorgestellt worden ist, auf Folie 12 noch die Nebenverbindung(en) mit 60 Minuten Takt auf der Strecke Weißenhorn, Buch, Unter- und Oberroth sowie weiterführend in Richtung Osterberg und Kellmünz vorgesehen waren. Darüber hinaus ist es für die Attraktivität und Orientierung in der Schullandschaft des Landkreises unerlässlich, dass aus dem südlichen Landkreisteil heraus eine Andienung von Illertissen über Buch in Richtung Krumbach geschaffen wird. Beispielsweise ist der Besuch der FOSBOS in Krumbach derzeit nur realisierbar, wenn eine entsprechende Beförderung der Schülerinnen und Schüler durch die Eltern erfolgt oder die finanzielle Mittel vorhanden sind, um den Kindern entsprechende Fahrzeug zu erwerben, mit denen der Weg selbstständig zurückgelegt werden kann.	Grundsätzlich richtet sich auf der beschriebenen Achse das bestehende Angebot nach dem Pendleraufkommen. In der Überarbeitung des Nahverkehrsplans wurden Änderungen am Mindestfahrtenangebot vorgenommen.	Geringfügige Anpassungen im Anforderungsprofil
Stadt Senden	Nicht einverstanden, dass Sendener Teilorte am Wochenende und zu Randzeiten nicht bedient werden sollen. Linien 17 und 18 der Stadt NU verkehren aktuell nur zur HVZ nach Senden.	Aktuell ist vorgesehen (jedoch noch nicht im NVP-Entwurf so definiert), dass städtische Linien 17 und 18 auch am Samstag bis nach Senden verkehren (Mo.-Sa. 6-20 Uhr im 60 Min-Takt). Danach und am Sonntag voraus. Rufbuseinsatz. Aktuell wird das Thema auf Arbeitsebene mit der SWU diskutiert, wie hier in den beschriebenen Zeiten ein Fahrtenangebot aufgebaut werden kann.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
RvS	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten muss im Nahverkehrsplan des Landkreises klar definiert sein, soweit hiervon eigenwirtschaftliche Linien betroffen sind. Bei gemeinwirtschaftlichen Linien muss die verkürzte Genehmigungslaufzeit in der Vorabbekanntmachung enthalten sein. Konzessionsrechtlich kann die Zeit zwischen 30.6. und 31.12.2026 durch eine einstweilige Erlaubnis nach § 20 PBefG überbrückt werden, die der Verkehrsunternehmer, der die Verkehrsleistung erbringen soll, beantragen muss. Die subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen hierfür sind mit denen zur Erteilung der Konzession identisch, die Nachweise hierüber müssen zur Antragstellung vollständig und aktuell vorliegen.	-	Abschnitt wurde aus verschiedenen Grün
Stadt NU	Wie ist der Stand zum Thema *Clean Vehicles Directive (CVD)* beim LKr? Gibt es (eventuell auch in eurem Nahverkehrsplan) hierzu Vorgaben den Verkehrsunternehmen gegenüber oder lasst ihr das den VU frei? Falls es Vorgaben gibt, wie soll die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge, die im Auftrag des Landkreises eingesetzt werden, aussehen?	Eine Strategie zur Antriebswende soll nach Beschluss des Nahverkehrsplans erarbeitet werden.	Keine Anpassung notwendig
BEG	1. Entfernung der auf Seite 18 eingestellten fehlerbehafteten Liniengrafik (Abbildung 1) zum Liniennetz der Regio-S-Bahn-Iller und ersetzen durch eine aktuelle gleichartige offizielle Grafik: https://rsbahn.de/#pilotprojekt (Grafik im Anhang) + Austauschen der dazugehörigen Quellenangabe 2. Auf der offiziellen Karte sieht man, dass der RSB-Korridor Ulm-Günzburg als Teil des RSB-Gesamtnetzes noch nicht wirklich ausgeplant ist. U.a. mit diesem Korridor werden wir uns aller Voraussicht nach in den kommenden ca. 12 bis 18 Monaten im Rahmen eines anstehenden Gutachtens für den Bahnknoten Ulm und den Korridor Ulm – Günzburg – Donauwörth und – Augsburg zusammen mit den Stuttgarter Kollegen vom VM und der NVBW intensiv beschäftigen.	Anders als die vorgeschlagene Grafik stellt die im Bericht enthaltene Abbildung den angestrebten Zielzustand des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller vor. Dies ist beabsichtigt. Es wird ein Zielkonzept beschrieben	Keine Anpassung notwendig Keine Anpassung notwendig
Stadt Ulm	Vereinheitlichung der Abfahrten aller Nachtlinien - angesichts der auf 13 begrenzten Bussteige - zu einer einheitlichen Abfahrtszeit um 0.35 Uhr (nach Abfahrt der letzten regulären Stadtverkehrslinien). MdB um Prüfung + Abstimmung mit weiteren AT in der Region Ulm.	Der Themenbereich wird nach Beschluss des Nahverkehrsplans geprüft	Keine Anpassung notwendig
Gde. Roggenburg	Drei kleine textl. Fehler: Seite 19 – Bevölkerungsentwicklung: Es fehlt in der Beschreibung der Verwaltungsgemeinschaften die VG Buch mit Oberroth und Unterroth Seite 29 – im Kapitel 3.4. fehlt am Beginn des dritten Absatzes ein Textteil Seite 71 – im vorletzten Absatz taucht der Landkreis Landshut auf – der ist sicherlich nicht als Nachbarlandkreis gemeint. Die inhaltliche Stellungnahme zum Nahverkehrsplan erhalten Sie Anfang August.	-	Anmerkungen wurden im NVP an den jeweiligen Stellen berücksichtigt

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regierung von Schwaben	Bedarfsverkehr in NVP konkretisieren (klarer Auftrag der Regierung von Schwaben "nicht zu eng, aber auch nicht zu weit fassen"	Es werden im Nahverkehrsplan ein paar wesentliche Punkte festgehalten	In Kapitel 7.4
Landkreis Unterallgäu	Wir stimmen inhaltlich dem Entwurf grundsätzlich zu. Für Punkt 11.1 Fahrzeugkategorien, Unterpunkt Fahrzeuggestaltung und Designvorgabe möchten wir darauf hinweisen, dass falls eine von DING einheitlich entwickelte Designvorgabe eingeführt werden sollte, die Fahrzeuge im Innen- als auch im Außenbereich gemäß diesen Verbundvorgaben gestaltet werden müssen. Dies kann aus unserer Sicht nicht für Unternehmen gelten, welche Linien im grenzüberschreitenden Verkehr in benachbarte Verkehrsverbünde betreiben. Designvorgaben können an der Verbundgrenze nicht umgesetzt werden, da ggf. beide Verbünde unterschiedliche Vorgaben treffen könnten, was zur Folge hätte, dass der Bus an der Verbundgrenze das Design ändern müsste. Aus wirtschaftlichen Gründen sollten Verkehrsunternehmen, welche verbundüberschreitenden Linien bedienen von dieser Pflicht ausgenommen werden, um in der fahrzeugbedingten Umlaufplanung möglichst frei zu sein. Wir empfehlen deshalb folgende Ergänzung: Sollte von DING ein einheitliches Design für die Regionalbusse eingeführt werden, müssen die Fahrzeuge sowohl im Inneren- als auch im Außenbereich gemäß diesen Verbundvorgaben gestaltet werden. Verkehrsunternehmen mit verbundüberschreitenden Linienverkehren wird diese Design-Vorgabe empfohlen.	Der Formulierungsvorschlag vom LKr. Unterallgäu wird aufgenommen.	Anmerkungen wurden im NVP an den jeweiligen Stellen berücksichtigt
LK NU - Klimaschutz, Radverkehr und Mobilität	siehe Anmerkungen PDF	Meist sinnvolle Anforderungen, die aber nicht im Nahverkehrsplan verortet werden sollten.	Keine Anpassungen
Stadt Senden	Wir haben am 08.07.2024 von Ihnen den Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Neu-Ulm im Rahmen einer Anhörung als betroffene Kommune erhalten. Eine gewünschte Rückmeldung soll bis zum 11.08.2024 verbindlich erfolgen, dies ist leider aus verwaltungstechnischer Sicht nicht möglich, da dies nicht alleine von der Verwaltung entschieden wird, sondern auch von unserem Stadtrat zu behandeln ist. Daher kritisiert die Stadt Senden den doch recht kurzfristigen Termin zur Rückmeldung. Der reduzierte Stadtrat wird als Ferienausschuss am 13.8.2024 beraten, sollte dort der Beschluss zur Beratung im Stadtrat fallen, dann wäre der nächstmögliche Termin am 17.9.2024. Wir beantragen daher, die Frist zur Stellungnahme angemessen zu verlängern, mindestens bis 30. August 2024, sicherer wäre der 30. September 2024.	Der Anhörzeitraums entspricht der üblichen Dauer.	Keine Anpassungen notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Auffallend ist hier, dass der Nahverkehrsplan vom zuständigen Ausschuss bereits am 04.06.2024 beschlossen, aber erst mehr als einen Monat später an die Kommunen weitergeleitet wurde. Allein wegen der Bedeutung des Nahverkehrsplanes für die zukünftigen Anforderungen an den ÖPNV erfordert, sich dafür mehr Zeit zu nehmen, die mit der kurzfristigen Fristsetzung nicht gegeben ist. Ein weiteres durch die Sommerferien bedingtes Problem ergibt sich durch die sitzungsfreie Zeit der meisten Kommunen. Sollte sich überraschender Weise bei uns eine schnellere Entscheidungsfindung ergeben, erhalten Sie natürlich früher die gewünschte Rückmeldung.		
Stadt Senden	Hier nun doch vorzeitig die gewünschte Stellungnahme der Stadt Senden zum Nahverkehrsplan mit entsprechenden Anmerkungen bzw. Anregungen. Da es sich um einen dynamischen Plan handelt mit zukünftiger Fortschreibung oder Anpassung werden wir gerne bei Bedarf mitwirken. Folgende Punkte sind uns aufgefallen: Seite 21 wird die Einwohnerzahl 2021 = 22.625 Einwohner genannt und im Jahr 2022 sind es schon 22 896 Einwohner, für das Jahr 2030 werden 22.850 Einwohner genannt, das sollte korrigiert werden auf ca. 23.100 Einwohner. Seite 29 Tarife sollten vereinfacht werden (z. B. Deutschlandticket) Seite 35 Abkürzungen erklären, Legende für HVZ, NVZ, SVZ Seite 62 unten Linie 73: ….176 Fahrten ??? Diese Anzahl der Fahrten erscheint uns nicht plausibel bzw. nachvollziehbar, bitte prüfen.	Für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung wurde einheitlich auf die Angaben des statistischen Landesamtes zugegriffen (nicht von allen Gemeinden Rückmeldung erhalten). Aufgrund des Datenstandes und statistischer Ungenauigkeiten können die tatsächlichen Einwohnerzahlen vom dargestellten Stand abweichen. Allerdings geben die Daten einen vollständigen Überblick über die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im gesamten Landkreis. Daher werden sie so beibehalten. Die Weiterentwicklung des Tarifangebots richtet sich an den DING, im Rahmen des Nahverkehrsplans wird der Status Quo dargestellt. Die beiden letzten Punkte wurden überarbeitet.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Seite 11 Fehler! Meldung Verweisquelle Seite 12 Clean Vehicle… müsste auch auf Seite 83 Anhang bei Fahrzeugausstattung erwähnt werden Seite 21 Einwohnerzahl 2021 = 22.625 und 2022 schon 22 896 (2030 = 22.850 sollte korrigiert werden, ca. 23.100???) Seite 22 Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten – Kein Einwand! Seite 39 Anforderung an Haltestellen – Ergänzung um den Punkt für das Anfahren der Haltestellen müsste 1 Meter davor/danach abgeschrägt werden, um Beschädigungen an den Bussen zu vermeiden/minimieren. Seite 46 Nummer 5.2 letzter Absatz sehr wichtig Seite 85 Fahrzeugausstattung müsste meiner Meinung nach den Hinweis auf Clean Vehicle enthalten…	Die statistischen Daten haben immer eine gewisse Schwankungsbreite abhängig von Bezugsjahr und Bezugszeitraum. Der Hinweis zur Abschrägung der Haltestellen zur besseren Anfahrt ist sinnvoll und wurde aufgenommen. Die Abfahrtshäufigkeit bei Linie 73 wurde verbessert. Ein Hinweis auf die zu verwendende Antriebstechnologie ist bei den Anforderungen an Fahrzeuge enthalten.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Verkehrsunternehmen BBS Brandner	**Seite 13, 5. Absatz:** Beschreibung der CVD-Richtlinie und dem Erreichen der Werte „auf Landesebene“. Diese Beschreibung ist unbestimmt und führt zu einer Benachteiligung von Verkehrsunternehmen, die sich durch den Einsatz von HVO100-Kraftstoffen oder emissionsfreien Fahrzeugen bereits mit der Umsetzung befassen oder dies beabsichtigen. Durch diese Formulierung wird gleichzeitig die Vorgabe des § 1 a Klimaschutz und Nachhaltigkeit des Personenbeförderungsgesetz außer Kraft gesetzt. Die Zulässigkeit der Formulierung stellen wir in Frage und bitten den Satz zu ändern: „Diese Werte gelten als das Maß, welches künftig im Landkreis Neu-Ulm erreicht werden soll“.	Der erwähnte Abschnitt stellt keine Festlegungen zur im Landkreis einzusetzenden Antriebstechnologie dar. Der Formulierungsvorschlag ist sinnvoll und wurde übernommen	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Seite 47 – Ziff. 5.3.1 Betriebsleitstelle mit einer Präsenzzeit von wöchentlich mindestens 30 Stunden oder 5 Stunden Montag-Samstag bzw. 6 Stunden Montag-Freitag. Die im Vergleich zum Betriebsleistungsangebot deutlich reduzierte Stundenanzahl lässt ggf. keine besondere hohe Qualität zu. Nach den Vorgaben auf Seite 35 ist eine Betriebszeit der HVZ und NVZ Montag bis Samstag von 06:00 bis 20:00 oder 14 Stunden am Tag vorgeben. Die Präsenzvorgabe von 6 Stunden Mo-Fr entspricht gerade mal 43% des Zeitraumes, in welchem das Verkehrsunternehmen besetzt sein sollte. Dieser Stand ist aus unserer Sicht viel gering und sollte auf mindestens 50 Wochenstunden Montag-Freitag oder 60 Wochenstunden Montag-Samstag erhöht werden, um die erforderliche Erreichbarkeit für die Fahrgäste und Kunden herzustellen.	Es wird eine Präsenzvorgabe von mindestens 60 Stunden vorgeschrieben.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Seite 72 – Tabelle Linienbündelung: die DING-Linie-Nr. 86 und 597 bedienen im Wesentlichen das Stadtgebiet Neu-Ulm. Entsprechend der Festlegungen unter Ziff. 3.1 – Organisation und Zuständigkeit des ÖPNV sollen die Verkehre im Gebiet der Stadt Neu-Ulm nicht betrachtet werden. Lediglich die Orte Ober-/Unterelchingen, Thalfingen, Nersingen sowie Unter-/Oberfahlheim sind im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen; ähnliches gilt für den Linienverlauf der Lini 763 ist in wesentlichen Teilen im Stadtgebiet Neu-Ulm verkehrt. Eine eindeutige planerische Festlegung zum Streckenverlauf als auch der Anfangs- und Endpunkte der Linien 86, 597 und 763 liegt nicht vor und müßte definiert werden.	Es ist zutreffend, dass die beschriebenen Linien einen großen und teilweise auch überwiegenden Teil ihrer Leistung auf Territorium der Stadt Neu-Ulm erbringen. Gleichzeitig erfüllen Sie vor allem für Gemeinden des Landkreises eine wichtige Funktion, für die Stadt Neu-Ulm haben sie nur eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung. Daher ist eine Organisation der Linien durch den Landkreis sinnvoll, zudem ist dieser Aufgabenträger der Linien. Da der Landkreis u.a. gemäß Vereinbarungen auf Verbundebene einen Ausschreibungswettbewerb um die Verkehrsleistungen anstrebt, sollten die beschriebenen Linien in die Linienbündelung einbezogen werden.	Angaben zum Streckenverlauf werden übernommen.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Wir bitten um konkrete Festlegung des Umfangs des Linienbündels Nord-Ost, da Sie ansonsten den aufgestellten Kriterien nach Ziff. 9.1. nicht nachkommen. Wir stellen in Zweifel, ob ein inkonsistenter Nahverkehrsplan rechtliche Wirkung entfalten kann.	Umgang des Bündels, Funktion und zugeordnete Linien wurde beschrieben ebenso wie betriebliche Synergien, die in den Bündeln hergestellt werden können.	Angaben zur Linienbündelung wurde ausführlicher beschrieben.
	Die Linie 78 ist derzeit die noch einzige verbleibende Linie im Landkreis Neu-Ulm, die bis zum 31.12.2026 noch eigenwirtschaftlich betrieben wird. Die Aufnahme der Linie 78 in das Linienbündel Nord-Ost entspricht keinem der auf Seite 70 aufgestellten Kriterien. Weiterhin ist die Linie 78 nach den Festlegungen der Relationskategorien unter Ziff. 4.2 die einzige Buslinie die als Hauptachse definiert ist.	Nicht zutreffend	Kein Anpassungsbedarf
	Weder räumlich (da landkreis-übergreifend) noch verkehrlich, wirtschaftlich oder betrieblich, da Linie eigenständig im Takt betrieben werden kann. Auch die Kriterien der integrierten Bedienung werden durch den eigenständigen Betrieb aufrechterhalten, indem die Verkehrsunternehmen zur Einhaltung der Standards nach Ziff. 5 verpflichtet sind.		Kein Anpassungsbedarf
	Durch die aktuelle Vorgehensweise bringen Sie durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan eine eigenwirtschaftliche Linie ohne Not in die Gemeinwirtschaftlichkeit, indem Sie die Linie 78 mit gemeinwirtschaftlichen Linien als auch dem Bedarfsverkehr Pfiffibus gezielt vermengen. Dabei ist zu unterstellen, dass wir vorgegebenen „wirtschaftlichen/ betrieblichen Kriterien“ nicht einmal untersucht worden sind.	Die Konzession läuft ohnehin 2026 aus, Angebotssteigerungen sind hier geplant, ein wirtschaftlicher Querausgleich mit anderen Linien ist im Sinne des Landkreises zur Sicherung schwächerer Linien.	Kein Anpassungsbedarf
	Wir unterstellen weiterhin, dass die „Auslegungsrichtlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ vom 26.06.2023 nicht berücksichtigt wurde. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_2023.222.01.0001.01.DEU&toc=OJ%3AC%3A2023%3A222%3AFULL#ntr1-C_2023222DE.01000101-E0001	Leider unpräzise Anmerkung, welcher Teil der Richtlinie nicht berücksichtigt wurde. Das angestrebte Vorgehen wird allerdings deutschlandweit vorgenommen und hat sich vielfach als rechtskonform bewiesen.	Kein Anpassungsbedarf
	Wir gestatten uns in diesem Zusammenhang den Hinweis auf die Ziff. 2.2.3. der Auslegungsrichtlinie, wonach der Landkreis Neu-Ulm als örtliche Behörde seinen Ermessensspielraum i. S. der allg. Grundsätze und Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nachgekommen ist. Im Fall eines offensichtlichen Fehlers könnte die Spezifikation einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Frage gestellt werden. Davon ist auszugehen, wenn die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf nicht geklärt worden ist.	unklar, was damit gemeint sein soll	Kein Anpassungsbedarf

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Weiterhin ist nach der Auslegungsrichtlinie zu prüfen, ob die Nachfrage – hier im Fall der Linie 78 – nicht oder nur teilweise OHNE gemeinwirtschaftliche Verpflichtung befriedigt werden kann.	Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit gilt selbstverständlich auch für Linienbündel, wenn ein Verkehrsunternehmer die geforderten Standards des Aufgabenträgers eigenwirtschaftlich erbringen kann.	Kein Anpassungsbedarf
	Sollte das ernsthafte Interesse verfolgt werden, dass weiterhin bedeutende Teile der ÖPNV-Leistungen im Landkreis Neu-Ulm eigenwirtschaftlich erbracht werden sollen, bitten wir Sie die Linie 78 als auch den Pfiffibus 1, 2 und 5 aus dem Linienbündel Nord-Ost herauszulösen und die Leistungen der Linie 78 einzeln (d.h. auf die Linie begrenzt) als auch des Pfiffibus 1, 2 und 5 in einem separaten Bündel vorzusehen. Mit dieser Vorgehensweise schaffen Sie weiterhin die Grundlage, dass eigenwirtschaftliche Angebote für die weiteren Linien abgegeben werden können.	Bedenken wurden bei der Bündelung der Linien im Landkreis abgewogen. Eine Bündelung von Regionalbuslinien und Pfiffibus-Linien hat sich bewährt und soll fortgeführt werden.	Kein Anpassungsbedarf
	Seite 85 - Ziff. 11.1 Fahrzeugausstattung mit dem Unterpunkt Fahrzeuggestaltung und Designvorgabe: der letzte Absatz gibt vor, dass die Fahrzeuge den Verbundvorgaben zu entsprechen haben, sowie von DING ein einheitliches Design für die Regionalbusse eingeführt wird. Wir bitten Sie, diesen Absatz zu begrenzen auf: a) Neufahrzeuge, die entsprechend der DING-Vorgaben zu gestalten sind. Bestandsfahrzeuge sollten von der Nachrüstungspflicht der Fahrzeuggestaltung ausgenommen sein. b) Fahrzeuge, die ausschließlich im Binnenverkehr des DING-Verbundes eingesetzt sind	Bei landkreisverbindenden Linien wird ein Fahrzeugdesign als Empfehlung festgelegt. Eine Ausnahme von Bestandsfahrzeugen könnte dazu führen, dass über eine komplette Konzessionslaufzeit Fahrzeuge im Einsatz sind, die kein Fahrzeugdesign des DING aufweisen.	Die genannte Stelle wurde präzisiert.
Stadt Illertissen	Siehe Datei Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und somit die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen urban und ländlich geprägten Bereichen im Landkreis darf nicht an den dafür aufzuwendenen finanziellen Mitteln scheitern und zu ungleichen Lebensverhältnissen führen. Eine Reduzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf lediglich Bedarfsverkehre entspricht nicht den Bedürfnissen der örtlichen Bevölkerung zum jetzigen Zeitpunkt oder in den kommenden Jahren und führt nicht zur Attraktivierung des ÖPNV im Landkreis. Daher ist es notwendig, die bisher vorhandenen Linien in ihrem Umfang beizubehalten und eine Taktung von 60 Minuten anzubieten und als Hauptverbindung auszubauen.	Eine Reduzierung des Angebotes lediglich auf einen Bedarfsverkehr findet im Landkreis Neu-Ulm nicht statt. Das bisherige Linienangebot bleibt erhalten und soll ausgebaut werden. Jedoch muss auch hier die finanziellen Aspekte berücksichtigt werden.	Kein Anpassungsbedarf

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Bei der Planung müssen sich auch die Entwicklungsachsen des Regionalverbands Donau - Iller widerspiegeln.	Diese wurde bei der Konzeption der Achsen berücksichtigt (siehe Beschreibung im Text). Nach Rückmeldung von Gremien im Frühjahr wurde es an der einen- oder anderen Stelle allerdings zurückgenommen.	Kein Anpassungsbedarf
	Um zu vermeiden, dass die Verfügbarkeit von Linien des öffentlichen Personennahverkehrs den Schulbesuch vorgeben, muss eine landkreisübergreifende Linie zwischen dem Knotenpunkt Buch/Obenhausen/Illertissen sowie Krumbach und Babenhausen geschaffen und verbessert werden. Die direkte Busanbindung Illertissen über Buch/Obenhausen zum Krankenhaus Weißenhorn ist zwingend und in regelmäßiger Taktung zu gewährleisten.	Die Linie Buch/Obenhausen/Illertissen sowie Krumbach und Babenhausen ist eine eigenwirtschaftliche Linie zwischen den Landkreises Neu-Ulm und Unterallgäu bzw. Günzburg. Ein Anpassen bzw. Verbessern des Angebotes geht nur im Einvernehmen mit dem VU sowie dem LK Unterallgäu bzw. Günzburg. Der LK Unterallgäu sowie der LK Günzburg haben jedoch in Gesprächen klar gemacht, dass hier eine finanzielle Beteiligung ausgeschlossen ist. Optionen zur Verbesserung des Angebots werden aufgeführt, ebenso wie ihre finanziellen Auswirkungen.	Kein Anpassungsbedarf
	Es wird die Beteiligung des Landkreises an den Kosten des Stadtbusses Illertissen beantragt, der dann in Zukunft auch Ziele außerhalb Illertissen bis Dietenheim und nach Rücksprache umliegende Ortsteile und Gemeinden (Herrenstetten/Bellenberg) ansteuern kann. Hier muss eine Gleichstellung mit der Stadt Senden und der Stadt Neu-Ulm erfolgen.	Eine Beteiligung des LK NU an den Kosten des Stadtverkehrs Illertissen ist nicht vorgesehen.	Anpassungen beim Abschnitt zu Stadtverkehren für mehr Klarheit
Stadt Vöhringen	Zunächst ist zu bemerken, dass die angesetzte Frist zur Stellungnahme in Hinblick auf die Bedeutung und Komplexität des Sachverhaltes sowie den Umstand, dass ein Großteil der zur Verfügung stehenden Zeit in die sitzungsfreie Zeit fällt, erheblich zu kurz bemessen ist, weshalb ausdrücklich beantragt wird, die Frist zur abschließenden Stellungnahme zum Nahverkehrsplan bis jedenfalls 30. September 2024 zu verlängern. Nachdem uns das Anhörungsschreiben am 08.07.2024 übermittelt wurde, der zuständige Ausschuss jedoch schon am 11.07.2024 getagt hat, war eine Vorberatung in diesem Ausschuss nicht mehr möglich. Wir haben dennoch in der Stadtratssitzung vom 25.07.2024 das Thema vorläufig behandelt und geben einstweilen folgende Stellungnahme zum Nahverkehrsplan ab, wobei eine weitere Stellungnahme ausdrücklich vorbehalten bleibt:	Eine Verlängerung der Frist ist aufgrund des Zeitplans nicht möglich und entspricht den üblichen Anhörungsfristen.	Kein Anpassungsbedarf

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Der Nahverkehrsplan dient als strategisches Instrument zur Weiterentwicklung und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis und legt die Mindestanforderungen fest. Details sind in diesem nicht geregelt. Der letzte Nahverkehrsplan datiert von 2015 und soll insoweit fortgeschrieben werden.		Kein Anpassungsbedarf
	Ziffer 2.2.2 des NVP: Aus unserer Sicht sollten die Bevölkerungszahlen angepasst werden. Der Stand 2021 ist nicht mehr aktuell.	Für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung wurde einheitlich auf die Angaben des statistischen Landesamtes zugegriffen. Aufgrund des Datenstandes und statistischer Ungenauigkeiten können die tatsächlichen Einwohnerzahlen vom dargestellten Stand abweichen. Allerdings geben die Daten einen vollständigen Überblick über die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im gesamten Landkreis. Daher werden sie so beibehalten, es liegen keine aktuelleren Vorausberechnungen für den gesamten Landkreis vor.	Kein Anpassungsbedarf
	Ziffer 3.2.1 Angebot im Busverkehr: Hier ist dargestellt, dass u.a. die Linie 73 (neben 72, 78 sowie 850) mit einem weitestgehend getakteten Angebot eine tagesdurchgängige Bedienung im Busverkehr auf den Hauptsiedlungsachse des Landkreises sicherstellt. Warum dann diese Hauptsiedlungsachse insbesondere zwischen weißenhorn und Vöhringen nicht als Hauptachse festgelegt wird (vgl. Abbildung 6 auf Seite 34 des NVP) ist nicht ganz ersichtlich. Vor diesem Hintergrund wird ausdrüchklich gefordert, die Achse Vöhringen - Weißenhorn als Hauptachse ohne Schienenverbindung aufzuführen. Nach Wahrnehmung der Stadt Vöhringen ist der Individualverkehr zwischen Vöhringen und Weißenhorn an seiner Kapazitätsgrenze angelangt, was die gemessenen Verkehrszahlen nicht nur zu Stoßzeiten und auch die Auslastung der Kreisverkehre wesentlich von Weißenhorn und an der Autobahnanschlussstelle faktisch belegen. Diese Verbindung als Hauptachse verstärkt zu bedienen - auch am Wochenende - muss Ziel des Nahverkehrsplanes sein. Nach Kenntnis der Stat Vöhringen ist das Verkehrsaufkommen zwischen den beiden viert- und fünftgrößten Kommunen im Landkreis höher als das auf der vierspurigen B10 zwischen Neu-Ulm und Nersingen.	Weißenhorn - Vöhringen wird als Hauptachse definiert (keine entstehenden Mehrkosten)	Anpassung vorgenommen in Kapitel 4.2

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Nachtverkehr und Bedarfsverkehr Erfreulich ist zunächst, dass die aufgegebene Pfiffibus-Verbindung zwischen Vöhringen, Illerberg und Emershofen wieder aufgenommen wurde. Der Pfiffibus stellt nach Auffassung der Stadt Vöhringen ein sehr attraktives Angebot dar, um auch Bürgerinnen und Bürger aus den Ortsteilen zu den Zügen zu bringen und auch am Wochenende, im Hinblick auf die Freizeitgestaltung, ein attraktives Angebot auch nachts zur Verfügung stellen. Vor diesem Hintergrund wird die Erstreckung der Pfiffibus-Linie 6 auch auf den Ortsteilen Illerzell dringend angeregt, zumal die Lage zwischen Vöhringen und Senden dies ohne Weiteres ermöglicht. In der Vergangenheit war eine solche Anbindung auch angeboten worden. Auch wenn die Anbindung aufgrund wohl fehlender Inanspruchnahme (Stand 2017) aufgegeben wurde, so haben sich die Zeiten und die Zielsetzung in der Verkehrspolitik seither doch deutlich verändert. Ferner wird in Hinblick auf die bereits angesprochene Bedeutung der Verkehrsachse Vöhringen - Weißenhorn angeregt, die Pfiffibus-Linie 6 auf den Bahnhof Weißenhorn zu erstrecken, da insbesondere die Bewohner von Emershofen und Illerberg doch verstärkte Verbindungen nach Weißenhorn haben.	Der Pfiffibus 6 soll eine Verbindung zum nächsten Bahnhof sicherstellen, dies erfüllt die Pfiffibus-Linie 6 für die beschriebenen Ortsteile.	Keine Anpassungen notwendig
	Ziffer 3.2.2 Angebot im SPNV Die Erhöhung der Frequenz insbesondere zur Hauptverkehrszeit im Rahmen der RS7 zwischen Ulm und Vöhringen/Illertissen wird sehr begrüßt, auch deshalb, weil die Verkehrsströme auf dieser Achse bis Illertissen doch erheblich sind (vgl. Abbildung auf S. 28 des NVP, <= 3.000).		Keine Anpassungen notwendig
	Ziffer 4.3 Umsteigevorgänge zu wichtigen Zielen In diesem Zusammenhang wird seitens der Stadt Vöhringen darauf hingewiesen, dass der Bahnhof in Vöhringen selbstverständlich als wichtiges Ziel im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden muss. In der Vergangenheit wurde im Rahmen der Neuordnung des Schülerverkehrs seitens des damaligen Sachbearbeiters des Landratsamtes angedeutet, dass die Bushaltestelle nicht mehr wie aktuell beim Bahnhof Vöhringen, sondern an einer ca. 200 m bis 300 m entfernten Stelle im Bereich der Richard-Wagner-Straße verlegt werden soll. Dies wird seitens der Stadt Vöhringen sicher nicht akzeptiert werden. Die Einwendung erfolgt lediglich vorsorglich.	Kenntnisnahme	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Es wird angeregt, die verstärkte Einrichtung von Anrufsammeltaxis zu prüfen, da die insbesondere auf wenig frequentierten Strecken sehr unkompliziert zu einer Komplettierung des Angebots beitragen.	Bedarfsangebot siehe Prüfauftrag	Keine Anpassungen notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Stellv. Behindertenbeauftragte Lk Neu-Ulm	Zum Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans habe ich aus Sicht der Behindertenbeauftragten grundsätzlich keine Ergänzungen. Unter Ziffer 5 sind die Anforderungen und Merkmale an bzw. von barrierefreien Haltestellen ausführlich erläutert. Auch zur erforderlichen Fahrzeugausstattung sind unter 11.1 die wesentlichen zu beachtenden Punkte aufgeführt. Obwohl laut dem Entwurf immer noch 80 – 90 % der Haltestellen im Landkreis nicht barrierefrei ausgebaut sind, wird das Bestreben der Gemeinden, den Anforderungen nach und nach zu entsprechen, durchaus deutlich. Bei der/dem Behindertenbeauftragten gehen regelmäßig Anfragen bezüglich Stellungnahmen zum Aus- und Umbau von Haltestellen ein. Lediglich zu Ziffer 5.3.10 (Personal) möchte ich anregen, das Thema Schulungen des Fahrpersonals noch etwas zu konkretisieren. Wie sieht eine ausreichende Schulung, insbes. zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, aus? Wer bietet eine solche an?	Der Aspekt Schulungen zu mobilitätseingeschränkten Fahrgästen wird ergänzt.	Anpassung in Kapitel 5.3.10
untere Verkehrsbehörde Lk Neu-Ulm	Seitens der unteren Verkehrsbehörde im Landratsamt Neu-Ulm bestehen keine Bedenken oder Einwände. Wir bitten jedoch im Rahmen der jeweiligen Planungen zur Verlegung bestehender oder Einrichtung neuer Bushaltestellen um frühzeitige Einbeziehung der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörden sowie der Polizei.	Kenntnisnahme	Keine Anpassungen notwendig
Pfaffenhofen a.d. Roth	Der Markt Pfaffenhofen nimmt den Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises zur Kenntnis und gibt den Hinweis, dass der Ausbau des Nachtbus-Verkehrs von/nach Ulm gewünscht wird.	Bei den Nachtbussen handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Landkreises. Die bestehenden Nachtbusse sollen bis zu deren Genehmigungsende fortgeführt werden. Neue Nachtbusse sind grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Verkehrszeit wurde dahingehend im Nahverkehrsplan bis 24 Uhr beschränkt.	Anpassung in Kapitel 4.2.2

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Markt Buch	Kommentar Bürgermeister Anschreiben: Die wesentlichen Argumente, weshalb die aktuell bestehende Planung von uns nicht akzeptiert werden kann, finden Sie in dem als Anlage beigefügten Schreiben vom 25.05.2024 an Herrn stellvertretenden Landrat Erich Winkler, welches Gegenstand der Stellungnahme des Markt Buch ist. Darüber hinaus erhalten Sie in der Anlage einen Beschlussauszug der öffentlichen Sitzung des Marktgemeinderates vom 25.07.2024, in welchem die Forderungen des Marktes Buch nochmals festgehalten worden sind. Unserer Ansicht nach kann mit der aktuell vorgestellten Planung der öffentliche Personennahverkehr im Markt Buch für die Zukunft nicht ausreichend und sinnvoll gewährleistet werden. Eine Orientierung an der bestehenden Entwicklungsachse aus dem Regionalplan lässt sich ebenfalls nicht erkennen. Dies würde sich auf die Schullandschaft und der zur Verfügung stehenden Schulen für die Kinder und Jugendlichen aus unseren Ortsteilen negativ auswirken oder die Möglichkeiten zumindest nicht erweitern. Insbesondere in ländlich geprägten Gebieten, wo der Individualverkehr von Haus aus eine höhere Gewichtung erfährt, ist es bei einem ernstlichen Willen, mehr Personen für die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen nötig, attraktive Angebote zu schaffen, die eine wirkliche Alternative darstellen.	Im Nahverkehrsplan wurde ebenfalls festgestellt, dass das bestehende Angebot nicht ausreichend ist und mit einem Bedarfsverkehr eine Verbesserung u.a. für das Gemeindegebiet von Buch erzielt werden soll.	Keine Anpassungen notwendig
	Beschluss Gemeinderat: Der Marktgemeinderat nimmt den Entwurf vom 27.06.2024 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Neu-Ulm zur Kenntnis und fordert im Rahmen der Fortschreibung wie folgt 1 Eine Reduzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf lediglich Bedarfsverkehre entspricht nicht den Bedürfnissen der örtlichen Bevölkerung zum jetzigen Zeitpunkt oder in den kommenden Jahren. Daher ist es notwendig, die bisher vorhandenen Linien in ihrem Umfang beizubehalten und eine Taktung von 60 Minuten anzubieten.	Eine Reduzierung des Angebotes lediglich auf einen Bedarfsverkehr findet im Landkreis Neu-Ulm nicht statt. Das bisherige Linienangebot bleibt erhalten und soll ausgebaut werden. Jedoch muss auch hier die finanziellen Aspekte berücksichtigt werden.	Keine Anpassungen notwendig
	2 Die Linien des Schulverkehrs sollen mit den weiterführenden Linien wie z.B. der aktuellen 929 oder 713 abgestimmt werden.	Wird gemacht	Keine Anpassungen NVP notwendig
	3 Die weiterführenden Linien sollen im Rahmen der Schülerbeförderung bei allen Fahrten alle Ortsteile auf der jeweiligen Route andienen.	Alle Ortschaften mit anzubinden wird nicht möglich sein - dadurch werden oft Wegstrecken sowie Fahrzeiten zu lang.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	4 Um zu vermeiden, dass die Verfügbarkeit von Linien des öffentlichen Personennahverkehrs den Schulbesuch vorgeben, muss eine Landkreisübergreifende Linie zwischen dem Knotenpunkt Buch/Obenhausen sowie Krumbach geschaffen werden, da hier selbst der Regionalplan durch eine Regionale Entwicklungsachse aktuell die größten Bezugspunkte für den Markt Buch sieht.	Die Konzession zwischen den Knotenpunkten Buch/Obenhausen sowie Krumbach ist aufgrund der landkreisübergreifenden Zuständigkeit in Abhängigkeit vom Landkreis Günzburg zu gestalten. Diese werden aber auch in Zukunft nicht bereit sein, die eigenwirtschaftliche Linie aufzugeben und werden hier auch zukünftig von Aufgabenträgerseite nichts zusätzlich über das derzeitige Angebot hinaus finanzieren. Aktuell ko-finanziert der LK Neu-Ulm bereits die Regionalbuslinie nach Krumbach. Möglichkeiten des Ausbaus werden in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Keine Anpassungen NVP notwendig Im Maßnahmenkapitel ergänzt
	5 Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und somit die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen urban und ländlich geprägten Bereichen im Landkreis darf nicht an den aufzuwendenden finanziellen Mitteln scheitern!	Die finanzielle Situation im Landkreis sowie darüber hinaus ist derzeit angespannt. Das muss leider beachtet werden. Es verschiedene Handlungsoptionen aufgezeigt	Keine Anpassungen NVP
Gemeinde Roggenburg	In der gestrigen Sitzung des Gemeinderates Roggenburg wurde aus dem Gremium darauf hingewiesen, dass im Entwurf des Nahverkehrsplanes unter Ziffer 11.3 „Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen …“ die Linie 711 nicht enthalten ist. Sollte es sich um ein Versehen handeln, bitte die Liste einfach ergänzen. Sollte für die Linie keine Genehmigung vorliegen bitte ich um eine kurze Rückmeldung.	Die Linien 711 und Linie 713 wurden ergänzt.	An entsprechender Stelle angepasst
Landkreis Biberach	1. Die in den Landkreis Neu-Ulm einbrechende Linien (in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Biberach) werden nicht erwähnt: - Linie 251 bricht nach Kellmünz ein - Linie 716 bricht nach Illertissen ein - Linie X240 bricht nach Illertissen ein à Es ist beabsichtigt, dass diese Linie zum 01.07.2025 in Betrieb genommen wird.	Wird aufgenommen außer X240, da diese noch nicht in Betrieb ist.	An entsprechender Stelle angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	2. In Baden-Württemberg werden automatische Fahrgastzählsystemen (AFZS) eingeführt. Da künftig in allen anderen Land- und Stadtkreisen des DING Verbundes (ADK, BC, Ulm (ink. Neu-Ulm)) AFZS eingeführt wird, wäre es ggf. auch für den Landkreis Neu-Ulm von Vorteil, das Thema im Nahverkehrsplan zu behandeln. Folgende Themen/Probleme wären vorstellbar: Datengrundlage der künftigen Einnahmeaufteilungsverfahren? à In BW sind voraussichtlich keine Vollerhebung notwendig, da die AFZS Daten genutzt werden können. Durch eine vermeintlich schlechtere Datengrundlagen im Landkreis Neu-Ulm könnte es ggf. zu Verschiebungen der Fahrgelderlöse kommen. (Diese Wiederrum führen ggf. bei einzelnen Linien zu einem höheren Ausgleichsbedarf) Möglicherweise könnten Sie in Ihrem NVP unter Punkt 5.3.3 Sinngemäß folgendes ergänzen: Jedes Verkehrsunternehmen hat dem Einbau von automatischen Fahrgastzählsystemen durch den Aufgabenträger zuzustimmen und muss die Instandhaltung, Funktionsüberwachung und die Disposition der Fahrzeuge, entsprechend eines von dem Landkreis Neu-Ulm vorgegebenen Anforderungskatalog gewährleisten. 3. Es wird derzeit an einem einheitlichen Haltestellendesign für das Verbundgebiet gearbeitet. Eventuell möchten Sie sich die Möglichkeit geben, ein im Verbundgebiet einheitliches Haltestellendesign an allen Haltestellen vorzuschreiben (bspw. insofern diese erneuert, oder neu eingerichtet werden).	Anpassungen zum Umgang mit AFZS werden aufgenommen.	An der entsprechenden Stelle wurden Änderungen vorgenommen.
Gemeinde Roggenburg	Der Gemeinderat dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes. Für die verdichteten Bereiche des Landkreises halten wir den Vorschlag für gelungen und sachgerecht. Allerdings sehen wir Defizite für die Überplanung des ländlichen Raumes unseres Landkreises. Die Gemeinde Roggenburg ist der Auffassung, dass mit weniger starren Taktverkehren und mehr modernen Bedarfsverkehren zum einen dem Grundsatz zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit als auch die heutigen Anforderungen an einen attraktiven und modernen ÖPNV erfüllt werden.	Der Landkreis will zusätzlich zum bestehenden Linienangebot ein Angebot an Bedarfsverkehren schaffen.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Die Kosten des ÖPNV belasten den Kreishaushalt erheblich und haben Auswirkungen auf die Kreisumlage. Auf die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Gesamtkonzeptes muss daher ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Die Erstellung eines Finanzierungsplanes sollte daher bereits mit der Aufstellung des Nahverkehrskonzeptes erfolgen, damit auch die Folgekosten ausreichend Berücksichtigung finden können.	Ein Finanzierungsplan wäre sicherlich sinnvoll, jedoch aktuell nur sehr schwer darzustellen, da sich die Kosten für den ÖPVN je nach individueller Ausgestaltung der konkreten Verkehrsleistung und der polit. Rahmenbedingungen verändern. Es wird bei der künftigen Verkehrsplanung aber ein	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
		besonderes Augenmerk auf die Kosten gelegt. Mittelfristig ist angedacht, auch einen ÖPNV-Investitionsplan aufzustellen.	
	Das nun zur Diskussion gestellte Konzept beschreibt unter Punkt 9.3 insgesamt drei Linienbündel. Um dem Regelverkehr / Linienverkehr überhaupt eine Möglichkeit für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, sollten für die Pfiffibusse / Bedarfsverkehre separate Linienbündel gebildet werden. Wir bitten deshalb die defizitären Pfiffibusse aus den Linienbündeln Mitte, Nord-Ost und Süd zu entfernen und hierfür eigene Bündel für Bedarfsverkehre zu bilden.	Die Bündelung von Pfiffibus und anderen Linien hat sich bewährt und soll auch weiter so fortgeführt werden. Eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Linienbündel ist nicht ausgeschlossen.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Der aktuelle Entwurf stellt auf die Standards des Pfiffibusses als linien- und fahrplangebundener Bedarfsverkehr ab. Ein moderner On-Demand-Verkehr erfordert einen fahrplanlosen Flächenverkehr mit einer hohen Haltestellendichte. Bei der Prüfung eines Bedarfsverkehres für den ländlichen Raum sollte auch die Einrichtung eines On-Demand- Models angelehnt an den FLEXIBUS – wie er im Tarifgebiet des Verbands Mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien im Einsatz ist – untersucht werden. Dieser sollte nicht nur zu Randzeiten, sondern den ganzen Tag zur Verfügung stehen. Wir sehen darin einen deutlich höheren Komfort für die Fahrgäste zur niedrigeren (Betriebs-) Kosten.	Die Prüfung des Systems FLEXIBUS (wie auch anderer) ist vorgesehen, siehe Prüfauftrag. Das Ausweisen der ländlich geprägten Fläche des Landkreises Neu-Ulm als Bedarfsfläche ist der erste Schritt für die Ausweitung von alternativen Bedienformen.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Wir bitten schließlich, dass eine bessere Absprache mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern erfolgt, um ein ausreichendes Fahrplanangebot auf dieser Linie sicherzustellen.	Kenntnisnahme	
	Mit dem Neubau der Staatstraße 2019 – Ingstetten – Deisenhausen sind im gemeindefreien Gebiet „Roggenburger Forst“ Haltestellen gebaut worden, welche vom Walderlebniszentrum und vom Bildungszentrum Roggenburg für waldpädagogische Angebote insbesondere für Schulklassen benötigt werden. Hierfür ist eine ausreichende Bedienung durch die Linie 812 erforderlich.	Möglichkeiten zur Stärkung des Angebots zwischen Roggenburg und Krumbach werden aufgeführt.	Kapitel Maßnahmen wurden angepasst.
Staatl. Bauamt Krumbach	Grundsätzliche Stellungnahme: Nach den uns vorliegenden Unterlagen werden Belange, die durch das Staatliche Bauamt Krumbach zu vertreten sind, nicht berührt. Gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes Krumbach keine Einwände. Die erwähnten Punkte werden bei unseren zukünftigen Projekten entsprechend berücksichtigt.		Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regierung von Schwaben	I. Generelle Anmerkungen: Der Landkreis Neu-Ulm beabsichtigt, die bislang von privaten Verkehrsunternehmen z.T. eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen innerhalb des Landkreises zukünftig zu 3 Linienbündeln, Mitte, Nord-Ost und Süd zusammenzufassen und sukzessive auszuschreiben. Zeitgleich schreiben die Städte Ulm und Neu-Ulm ebenfalls den jeweiligen Nahverkehrsplan – NVP – fort, die NVP sollen aufeinander abgestimmt werden. Es hätte sich daher angeboten, für den bereits geografisch zusammenhängenden Nahverkehrsraum Ulm/Neu-Ulm einen gemeinsamen NVP zu erstellen, wie dies auch in Art.8 i.V.m. Art. 6 BayÖPNVG vorgesehen ist.	Der Landkreis Neu-Ulm hat sich um einen gemeinsamen NVP bemüht. Die Zusammenarbeit mit den beiden Städten Neu-Ulm und Ulm ist der erste Schritt für einen gemeinsamen NVP im Bereich des DING-Verbundes.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Unter Kapitel 6 erfolgt eine Schwachstellenanalyse, analysiert werden Erschließung, Umsteigehäufigkeit, Beförderungszeit und Fahrtenangebot. Konkrete Maßnahmen zur Beseitigung der erkannten Schwachstellen werden jedoch nicht festgelegt.	Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen sind im Kapitel "Maßnahmen" beschrieben	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Im Entwurf ist eine Gliederung in Ausführungsnetz (ÖPNV-Vorhaben, die während der Geltungsdauer des NVP umgesetzt werden sollen und die im ÖPNV-Investitionsplan zum NVP nach Art. 14 BayÖPNVG aufgeführt sind) und Zielnetz (ÖPNV-Vorhaben, die in einer der kommenden Fortschreibungen umgesetzt werden) nicht erkennbar. Ausblicke auf zukünftige ÖPNV Planungen und –Vorhaben fehlen. Es entsteht der Eindruck, dass mit der Umgliederung des derzeitigen Liniennetzes im Dezember 2023 und die beabsichtigte Linienbündelung die ÖPNV-Planung der Landkreises Neu-Ulm final abgeschlossen ist.	Im Nahverkehrsplan werden verschiedene Maßnahmen, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, beschrieben. Darüber hinaus wurden Prüfaufträge formuliert, die gegebenenfalls zu Anpassungen des ÖPNV-Angebots führen werden. Maßnahmen zu beschreiben, die in einer zukünftigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans (beispielsweise in 10 Jahren) erst umgesetzt werden ist nicht sinnvoll, das muss dann im entsprechenden NVP beschrieben werden. Im Nahverkehrsplan sollen ja konkrete, wirtschaftlich unterlegte, geplante Änderungen enthalten sein und keine Wunschliste an die Zukunft. Einige der beschriebenen neuen Anforderungen an den zukünftigen Nahverkehr wirken sich erst in den kommenden Jahren aus. Insofern ist die Anmerkung nicht nachvollziehbar.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	II. Anmerkungen zu den einzelnen Kapiteln und Unterpunkten des NVP-Entwurfs: 1.2.2 Bundesrecht (PBefG) Thema Nahverkehrsplan Unter Bezugnahme auf § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG wird darauf hingewiesen, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zuständig ist und die Anforderungen an den Umfang der ausreichenden Verkehrsbedienung für seinen Zuständigkeitsbereich in der Regel in einem Nahverkehrsplan festlegt. Eine Definition, was der Aufgabenträger unter einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen konkret versteht, lässt der NVP jedoch offen. Hier wären Angaben dazu, wie häufig Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren wochentags bzw. samstags, sonn- und feiertags durch ÖPNV angedient werden, erforderlich. Wenn das unter 4.2 auf S. 35 dargestellte Mindestfahrtenangebot die ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG darstellt, sollte es auch als solches benannt werden. Thema Barrierefreiheit Ebenfalls unter Bezugnahme auf § 8 Abs. 3 PBefG wird darauf hingewiesen, dass der Aufgabenträger von der bis zum 1.1.2022 herzustellenden vollständigen Barrierefreiheit Ausnahmen zulassen kann, soweit er diese der NVP konkret benennt und begründet. Der NVP lässt diese konkreten Angaben im Hinblick auf die Haltestellen vermissen. Auch eine Begründung, warum welche Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut wurden bzw. werden sollen, fehlt. Der Hinweis, dass die vom Gesetzgeber geforderte Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Hinblick auf den Haltestellenausbau nur dann möglich ist, wenn dem Aufgabenträger selbst die Baulast für die Haltestellen obliegt, wäre hilfreich.	In Kapitel 4.2 ist ein Hinweis auf den beschriebenen Paragraphen enthalten. Daher wird kein Änderungsbedarf gesehen. Eine Priorisierung des Haltestellenausbaus erfolgt nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans, sondern soll anschließend in einem Haltestellenausbaukonzept erarbeitet werden. Hierzu wird ein Satz ergänzt.	Keine Anpassungen NVP notwendig An entsprechender Stelle im NVP angepasst
	Thema Rechtliche Wirkung des NVP Satz 1: streiche: Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen setze: Verwaltungsverfahren zu Liniengenehmigungen		An entsprechender Stelle im NVP angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	2.2.2 Bevölkerungsentwicklung Der NVP führt aus, dass insbesondere in den südlichen und südöstlichen Gemeinden mit stärkeren Zunahmen der Bevölkerung gerechnet wird. Gleichzeitig werden diese Bereiche jedoch als Bedarfsflächen ausgewiesen (s. 4.2 Bedienungshäufigkeit im Landkreis Neu-Ulm, S. 34), die nicht im Taktverkehr bedient werden. Langfristig (bis 2040) wird insbesondere in der Altersgruppe > 65 mit einem Anstieg zwischen 26,1 % und ??? (S. 21) gerechnet. Welche Folgen sich daraus für die zukünftige Planung des ÖPNV (Stichwort: Zielnetz) ergeben, bleibt offen.	Die südöstlichen Gemeinden weisen lediglich einen prozentual stärkeren Bevölkerungsanstieg auf, mit Blick auf die absoluten Zahlen sind die Bevölkerungszuwächse z.B. gegenüber Senden, Illertissen durchaus vergleichbar. Abgesehen davon sind Maßnahmen vorgesehen, um insbesondere in diesen Gebieten ein verbessertes Angebot zu schaffen. Dem Zuwachs der Bevölkerungsgruppe >65 Jahre wird insbesondere mit einem verstärkten Fokus des Anforderungsprofils auf den Abbau von Barrieren gelegt, das Gesamtsystem soll vereinfacht werden. Damit ist nicht nur der Altersgruppe >65 Jahren gedient, sondern allen Fahrgästen im ÖPNV.	Eine Erläuterung wurde in Kapitel 7.2 aufgenommen, dass mit dem barrierefreien Umbau der Haltestellen auf die zunehmende Alterung der Bevölkerung eingegangen wird.
	2.3 Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten Spiegelstrich 1: konkrete Angaben zu Art der Erschließung (Linienverkehr, Linienbedarfsverkehr, oder gebündelter Bedarfsverkehr), ggf. Fahrtenhäufigkeiten, fehlen.	In Kapitel 7.4 werden konkrete Möglichkeiten zur Schließung der Erschließungslücken aufgeführt.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	3.2.2 Angebot im SPNV Eine grafische Darstellung der vorhandenen Linien im SPNV wäre hier hilfreich. In Abbildung 4 werden die Bahnlinien nur mit „DB“ gekennzeichnet, Abbildung 3 wurde ohne Legende abgedruckt, was eine Zuordnung der Linien erschwert. Auch sind nicht alle der genannten SPNV-Linien abgebildet.	Abbildung 3 wurde entsprechend angepasst	An entsprechender Stelle im NVP angepasst
	3.3.2 ÖPNV-Nachfrage Der Entwurf stellt fest, dass dem Landkreis keine aktuellen flächendeckenden und systematischen Fahrgastzahlen vorliegen. Die Datenbasis des mIv ist aus dem Jahr 2019. Insoweit stellt sich die Frage, auf welcher Basis die Nachfrage an ÖPNV-Leistungen ermittelt und ein entsprechendes Konzept zur Befriedigung dieser Nachfrage erstellt werden soll.	Da aktuell ein großer Teil des Landkreises mit eigenwirtschaftlichen Verkehren erbracht wird, liegen keine flächendeckenden Nachfragezahlen vor. Daher mussten auf andere Datenquellen (Pendlerdaten, Einwohnerdaten, regionale Verkehrsentwicklung Regionalverband Donau-Iller zurückgegriffen werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	3.3.2 ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Neu-Ulm Der Entwurf geht davon aus, dass der mIv einen Anteil von 53,6 % am Modal Split hat und sieht ein hohes Verlagerungspotential für den ÖPNV. Durch welche verkehrsplanerischen Maßnahmen diese Verlagerung stattfinden soll, lässt der Entwurf an dieser Stelle offen, auch Querverweise fehlen. 4.1.1 Erschließung im Landkreis Neu-Ulm Der Entwurf legt fest, dass Gemeindeteile und Wohngebiete > 100 Einwohner erschlossen werden sollen. Wie häufig und durch welche Verkehrsformen lässt der Entwurf offen (Def. ausreichende Verkehrsbedienung)	In Kapitel 7 werden Maßnahmen vorgestellt. Eine entsprechende Formulierung wurde aufgenommen.	Keine Anpassungen NVP notwendig In Kapitel 4.1.1 angepasst
	5.1.2 Ausbauzustand der Haltestellen Im Anhang fehlt ein Verzeichnis der Haltestellen mit konkreten Angaben dazu, welche Haltestellen sich – auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit – in welchem Ausbauzustand befinden. Auch fehlen Angaben dazu, bis wann beabsichtigt ist, einen entsprechend definierten Ausbauzustand an Barrierefreiheit an den Haltestellen herzustellen. Auch eine Priorisierung der Haltestellen in Bezug auf den Ausbau fehlt. Die bloße Angabe von Prozentsätzen (Ziff. 5.1.2 Ausbaustand barrierefreie Haltestellen) entspricht nicht der vom Gesetzgeber geforderten Konkretisierung. Die Abbildungen 7 und 8 können das o.g. Verzeichnis ergänzen, aber nicht ersetzen.	Dopplung, siehe oben	Siehe oben
	5.2.2. Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV Es sollte eine Regelung zur Vorhaltung von Ersatzfahrzeugen und Fahrern, insbesondere bei Umstellung auf E-KOM (Wintereinsatz) getroffen werden. Dass die im Bedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeuge von der Anforderung der Barrierefreiheit ausgenommen sind, ist insbesondere im Hinblick auf die unter 2.2.2 genannte Bevölkerungsentwicklung im südlichen und südöstlichen Landkreis, der zudem noch als Bedarfsfläche ausgewiesen ist, sehr kritisch zu sehen. Gerade die demografische Entwicklung in diesem Raum macht es eigentlich erforderlich, dass Fahrzeuge im Bedarfsverkehr von barrierefreier Bauart sind.	In Kapitel 5.3.7 wird erwähnt, dass bei Fahrtausfällen Ersatzfahrten anzubieten sind. Barrierefreiheit ist vorgesehen, dies wird im Dokument präzisiert.	Keine Anpassungen NVP notwendig In Kapitel 7.4 angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	5.3.4 Sicherheit Auch das Betriebs-Personal (insbesondere im Kundenservice und in der Beschwerdeannahme) sollte deutschsprachig sein, bei den technischen Standards sollte auch die Einhaltung der vom Hersteller vorgegebenen Wartungsintervalle für die Fahrzeuge vorgegeben werden. 5.3.5 Grundreinigung 1 x Wöchentlich Welchen Umfang hat die Innenreinigung? Detailbeschreibung wie bei Grundreinigung 1 x monatlich fehlt hier.	Vorschlag mit Wartungsinterwallen wurde aufgenommen Dass ein Kundenservice die Landessprache beherrschen sollte, ist wohl selbsterklärend. Eine Präzisierung sollte, wenn nötig, in den Verkehrsverträgen festgehalten werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig In Kapitel 5.3.4 angepasst Keine Anpassungen NVP notwendig
	5.4.2. Fahrgastinformation Barrierefreie Fahrgast Info und Service Was ist mit „…die möglichst bis zeitnah umzusetzen….“ gemeint?		Formulierung 5.4.2 verbessert
	6.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV S. 59: Es werden 8 sog. „Erschließungslücken“ aufgezählt, für die „Handlungsbedarf/Prüfauftrag“ besteht. Es wird aufgezählt, in welchen Bereichen welche Anzahl von Bewohnern nicht erschlossen ist. Konkrete Aussagen dazu, wie festgestellt werden soll, ob tatsächlich eine Erschließungslücke, sprich: eine nicht befriedigte Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen besteht, fehlen. Ebenso bleibt offen, wie eine bestehende, aber unzureichende Erschließung zukünftig verbessert werden soll.	Eine nicht befriedigte Nachfrage könnte höchstens durch eine Bewohnerbefragung ermittelt werden, was offensichtlich den finanziellen Rahmen eines Nahverkehrs sprengen würde. Es wird beschrieben, welche Möglichkeiten für die Behebung der Erschließungslücken bestehen. Die Umsetzung muss dann genauer geprüft werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	6.2 Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit Der Entwurf stellt fest, dass die Gemeinden Pfaffenhofen und Elchingen kein direktes ÖPNV-Angebot nach Günzburg haben, und das aktuelle Angebot sehr umwegig und damit unattraktiv ist. Vorschläge für Maßnahmen, diesen Mangel zu beseitigen fehlen. Gleiches gilt für die Feststellung unter Ziff. 6.3 Analyse des Fahrtenangebotes auf S. 63, vorletzter Absatz, wo dem Landkreis ein grundsätzlicher Mangel an Fahrtangebot bescheinigt wird, das nötig wäre, um zumindest eine adäquate Daseinsvorsorge zu gewährleisten.	Eine Verbesserung der Relationen Elchingen - Nersingen und Pfaffenhofen - Nersingen wurde vorgeschlagen, aber aufgrund von haushälterischen Erwägungen im Planungsprozess zurückgenommen. Auch eine testweise Ausweitung des Pfiffibus im nördlichen Teil des Landkreises als tagesdurchgängiges Bedarfsangebot wurde diskutiert. Das grundsätzliche geringe Fahrtenangebot soll im Zuge der Einführung eines Bedarfsverkehrs eingerichtet werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	7.1 Ausbau des Fahrtenangebots Die Ausführungen im Entwurf bleiben sehr vage, der Entwurf lässt offen, welche Erschließungsmängel konkret durch das Linienbündel Mitte beseitigt wurden und bei welchen Linien zur Beseitigung von Erschließungsmängeln die Ausweitung der Linienleistung geprüft werden soll. Konkrete Vorgaben fehlen.	Erschließungslücken, die durch die Inbetriebnahme des Bündels Mitte behoben wurden, wie auch andere Entwicklungen der Vergangenheit, nicht aufgeführt, da sie für die Zukunft irrelevant sind. Zur Behebung von Erschließungsmängeln wurden Vorschläge aufgeführt, diese müssen dann aber bei der Formulierung einer Ausschreibung präzisiert werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	7.2 Maßnahmen zur Barrierefreiheit – Haltestellenausbau Dem Entwurf fehlt ein Haltestellenverzeichnis, in dem die zu 5.1.2 angemerkten Parameter enthalten sind.	Ein solches Verzeichnis wird beigefügt.	Liste im Anhang hinzugefügt

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	7.4 Prüfung von Maßnahmen – Einrichtung von ergänzenden Bedarfsverkehren Dem Entwurf fehlen konkrete Aussagen, in welchen Bereichen der Aufgabenträger welche Arten von Bedarfsverkehren einsetzen will, einschließlich der für die jeweilige Verkehrsart – Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG oder gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG erforderlichen Vorgaben, die der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan festzulegen hat. Dies sind: § 44 PBefG Linienbedarfsverkehr: - Festlegung der Bedienräume und der Halteorte in den Bedienräumen, - Festlegung der Betriebszeiträume - Aussagen zu Abgaswerten der eingesetzten Fahrzeuge, zu Sozialstandards für das eingesetzte Fahrpersonal und zur Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge. § 50 gebündelter Bedarfsverkehr: - Festlegung einer Fahrzeugobergrenze, - Festlegung einer Bündelungsquote (§ 50 Abs. 4 Nr. 3 PBefG), - Festlegung der Tarife (Tarifhoheit liegt zwar bei der Genehmigungsbehörde, aber im Benehmen mit IHK und Aufgabenträger) (§ 51a PBefG) - Aussagen zu Abgaswerten der eingesetzten Fahrzeuge, zu Sozialstandards für das eingesetzte Fahrpersonal und zur Barrierefreiheit (§ 50 Abs. 4 Nr., 4 und 5 PBefG). - Festlegung zur Dauer des Monitorings (§ 50 Abs. 3 Satz 3 und 4 PBefG):	Es wurde festgelegt, dass ein entsprechendes Konzept außerhalb des Nahverkehrsplans erstellt werden soll. Allerdings können bereits jetzt einige Festlegungen festgehalten werden. Alle weiteren Aspekte, sollen nach Beschluss des Nahverkehrsplans festgelegt werden, daher wurde es als Prüfauftrag definiert.	Änderung in Kapitel 7.4 formuliert
	Maßnahmen zur Behebung von Erschließungslücken Dem Entwurf fehlen konkrete Aussagen, in welcher der in den Strichaufzählungen genannten Erschließungslücken welche Form des Bedarfsverkehrs zur Beseitigung der Erschließungsmängel eingesetzt werden soll. 9.2. Linienauswahl Zeile 2: Landkreis Landshut?	In den meisten Fällen ist dies beschrieben worden. Darüber hinaus soll (siehe Prüfauftrag) ein Bedarfsverkehrs-System eingerichtet werden, mithilfe dessen manche Gebiete besser bedient werden sollen.	Keine Anpassungen NVP notwendig Die entsprechende Stelle wurde angepasst.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	10.4. Beteiligung der Kommunen des Landkreises In der Illertissener Zeitung vom 31.7.2024 wird moniert, dass die Relation Biberach (Riss) – Illertissen – Krumbach nicht berücksichtigt wurde. Ebenso wird eine direkte Verbindung auf den Relationen Illertissen – Buch – Krumbach sowie Weißenhorn – Buch Unterroth – Oberroth gefordert. Der Ziffer 10.4. ist zu entnehmen, dass von den 17 Gemeinden im Landkreis Neu-Ulm 10 Gemeinden von der Möglichkeit zur Äußerung zum Entwurf gebraucht gemacht haben. Dass die nunmehr geforderten Relationen Teil der Stellungnahmen der Gemeinden, ist dem Entwurf nicht zu entnehmen. 11.2. Anpassungen am Linienangebot aufgrund des Fahrplanwechsels im Dezember 2023 und April 2024 Es wäre sinnvoll, die Linien bereits in der unter Ziffer 9.3 aufgeführten Bündelungsstruktur zusammenzufassen. Auch sollte bei jeder Linie der Erschließungszweck der Linie benannt werden und – soweit erforderlich – welche verkehrsplanerischen Änderungen der Aufgabenträger für die Linie während der Geltungsdauer des NVP beabsichtigt.	Keine der angrenzenden Gemeinden hatte die Relation in der Befragung angegeben. Abgesehen davon werden Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die aufgeführte Stelle wird ausführlicher beschrieben.	Anpassung in Kapitel 7.1 Die entsprechende Stelle wurde angepasst.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regionalverband Donau-Iller	Die Regionalverband Donau-Iller begrüßt insbesondere die kommunen- und ländergrenzübergreifende Erarbeitung des vorgelegten Nahverkehrsplans. Im Rahmen der Aufzählungen übergeordneter Planungen findet aktuell in der Aufstellung befindliche Regionalplan Donau- Iller Beachtung. Am 05.12.2023 hat die Verbandsversammlung des Regionalverbands den Satzungsbeschluss zum Regionalplanentwurf gefasst. Der Entwurf wurde zur Genehmigung wird im Sommer diesen Jahres gerechnet. Inhalt des Regionalplanentwurfs ist unter anderem ein sogenanntes regionales Erreichbarkeitsnetz. Dieses soll im öffentlichen Nahverkehr die Zentralen Orte in der Region und darüber hinaus miteinander verbinden. Es wurde basierend auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung erstellt. Hierbei unterteilt sich das Erreichbarkeitsnetz der Region Donau-Iller in ein Haupt- und Ergänzungsnetz. Ziel ist, dass alle Zentralen Orte untereinander in einem regemäßigen Takt über Bus oder Bahn erreichbar sind. Es soll ein ganztägiges, regelmäßiges Angebot nach dem Integralen Taktfahrplan mit schlanken Anschlüssen in den Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten angestrebt werden. Auf den Verbindungen des Ergänzungsnetzes soll ein möglichst ganztägiges getaktetes Grundangebot entstehen, oder zumindest die Einführung bzw. Weiterentwicklung von flexiblen Bedienungsformen geprüft werden. Das definierte Haupt- und Ergänzungsnetz, zu finden unter Plansatz B V 1.3 G (3) unseres Regionalplanentwurfs, ist zu Beachten und in den Nahverkehrsplan zu integrieren. Aus Abbildung 6 des Nahverkehrsplans wird ersichtlich, dass das definierte Erreichbarkeitsnetz nicht gänzlich durch das Mindestangebot des ÖPNV im Landkreis abgedeckt wird. Die Achsen Illertissen - Weißenhorn, Weißenhorn - Ichenhausen (Landkreisübergreifend), Elchingen - Langenau (Landkreisübergreifend), Senden - Illerkirchberg (landkreisübergreifend) und Buch - Krumbach (landkreisübergreifend) sind in das Mindestangebot mit aufzunehmen und zu bedienen. Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Neu-Ulm zu berücksichtigen. Darüberhinausgehend haben wir keine weiteren Anmerkungen.	Bei der Konzeption des Mindestfahrtenangebot wurde unter anderem die Struktur der zentralen Orte in der Region sowie das Erreichbarkeitsnetz berücksichtigt. Auf manchen der „Entwicklungsachsen“ besteht allerdings eine nur sehr geringe Nachfrage. Eine Bedienung dieser Achsen mit einem hochwertigen Angebot bei fehlender Nachfrage widerspricht dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit. Im Maßnahmenkapitel werden verschiedene Verbesserungsoptionen des Angebots auf diesen Relationen vorgeschlagen.	Die entsprechende Stelle wurde angepasst.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
DING Verbund	3.4 Tarifstruktur und Vertriebswege (Seite 29) => Korrekturvorschlag zum Satz: Außerdem besteht die Möglichkeit, Fahrkarten digital in verschiedenen Apps (z.B. DING-App, DB Navigator (geplant), SWU-App) zu erwerben. è Der Fahrscheinerwerb von DING-Fahrscheinen ist im DB Navigator seit Mai 2024 möglich. => Erster Satz des dritten Absatzes am Anfang ist abgeschnitten. Richtig ist: Das Verbundgebiet von DING ist in Tarifwaben eingeteilt. Für den Landkreis gelten insgesamt 11 verschiedene Tarifwaben, … 5.1.4 Haltestellenausstattung (Seite 44 ff) => Anmerkung zum Satz: In Tabelle 8 werden die Ausstattungsstandards der Haltestellen im Stadtnetz Ulm / Neu-Ulm in Abhängigkeit von der Klassifizierung dargestellt: Hier ist vermutlich der Landkreis Neu-Ulm gemeint. => Ausstattungsmerkmal „Aushangfahrplan mit Linienverlauf“ in der Tabelle 8 Die meisten Fahrplankästen im Landkreis Neu-Ulm haben derzeit das Format A3 quer. In diesem Format werden auch die meisten Aushangfahrpläne erstellt. Lediglich an Haltestellen mit wenigen Abfahrten wird das Format A4 hoch verwendet und um eine Tarifinformation ergänzt. Wir empfehlen hier eine Änderung der Formatvorgabe auf „DIN A3 quer oder DIN A4 hoch“. => Ausstattungsmerkmal „Stadtplan (evtl. Ausschnitt)“ in der Tabelle 8 Derzeit werden an den Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm keine Stadtpläne oder Umgebungspläne ausgehängt. Die Erstellung solcher Pläne für jede einzelne Haltestelle ist kompliziert und kostspielig. In den meisten Fällen werden dafür auch zusätzliche Fahrplankästen benötigt. Wir empfehlen, für alle Haltestellenkategorien ABC die Ausstattung mit solchen Plänen nur "nach Bedarf" vorzugeben.	Änderungsvorschläge sind sinnvoll und wurden übernommen	Dokument wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	5.3.3 Fahrgastzählung (Seite 48) => Ergänzungsvorschlag: Gemäß dem Verbundfördervertrag des Landes Baden-Württemberg sind ab 2025 die Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) zur Ermittlung der Fahrgastzahlen auszustatten. Neben den württembergischen Aufgabenträgern im DING hat auch die Stadt Neu-Ulm in ihrem neuen Nahverkehrsplan die Ausrüstung der Fahrzeuge mit AFZS vorgeschrieben. Im Sinne einer perspektivisch verbundweit einheitlichen Regelung empfehlen wir dem Landkreis Neu-Ulm ebenfalls die Ausstattung der Regionalbusse mit AFZS auf Verlangen des zuständigen Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan vorzusehen. Wir schlagen vor, folgenden Absatz in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Siehe hierzu auch den Nahverkehrsplan der Stadt Neu-Ulm, Seite 47. "Die im Landkreis Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge sind auf Verlangen des zuständigen Aufgabenträgers mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) auszustatten. Die Anforderungen orientieren sich dabei an den landesrechtlichen Vorgaben in Baden-Württemberg. Genaueres ist verkehrsvertraglich zu regeln."	Der Formulierungsvorschlag wird aufgenommen.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	5.4.2 Fahrgastinformation Anliegenmanagement (Seite 53) => Ergänzungsvorschlag analog zum Nahverkehrsplan der Stadt Neu-Ulm: „Alle Anliegen sind innerhalb von fünf Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Kunde lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist ein Zwischenbescheid zu versenden. Das Verkehrsunternehmen unterstützt Aufgabenträger und DING aktiv bei der Bearbeitung von Beschwerden, die dort eingegangen sind.“	Anpassung wird übernommen	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	7.1 Beschreibung der Linienbündel (Seite 72 ff.) => Linienbündel Süd Die Linie 712R ist eine reine Rufbuslinie im Ortsverkehr zwischen Altenstadt und Osterberg. Alle anderen Bedarfsverkehre im Landkreis Neu-Ulm werden einheitlich als Pfiffibuslinien betrieben. Bis Dezember 2023 ergänzte die Linie 712R die reguläre Linie 712 im Ortsverkehr Altenstadt - Kellmünz - Osterberg. Zum letzten Fahrplanwechsel wurde die Linie 712 eingestellt und teilweise in die Linie 925 integriert. Wir bitten um Überprüfung, welche Funktion die Linie 712R derzeit erfüllt und ob die Aufrechterhaltung der Linie ab Dezember 2028 erforderlich ist.	Es ist angedacht, dass die Linie 712R in das Linienbündel Süd übernommen wird zur Harmonisierung der Konzessionsenden aller Linien im Bündel im Dezember 2028. Ob, bzw. wie die Linie 712R ab diesem Zeitpunkt aussehen könnte, wird die konkrete Verkehrsplanung bzw. Ausgestaltung des Linienbündels zeigen.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regierung von Schwaben (landesplanerisch)	Zu Abschnitt 2.1: Wir weisen darauf hin, dass derzeit offen ist, in welcher Form die in dem von der Verbandsversammlung des Regionalverbands Donau-Iller am 05. Dezember 2023 als Satzung beschlossenen regionalplanerischen Konzept enthaltenen Inhalte Rechtsverbindlichkeit und letztlich Rechtskraft erlangen werden, da die Genehmigung der obersten Landesplanungsbehörden gegenwärtig noch nicht vorliegt. Bis zum Vorliegen dieser Genehmigung behält der aktuelle Regionalplan der Region Donau-Iller seine Gültigkeit.	Die ältere Fassung wird aufgenommen.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Zu Abschnitt 2.2.2 Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) werden die Städte Neu-Ulm und Ulm als gemeinsames Oberzentrum, die Städte Senden und Vöhringen als gemeinsames Mittelzentrum (vgl. LEP 2.1.2 Abs. 2 (Z) i.V.m LEP Anhang 1) festgelegt. Zentrale Doppel-[...]orte sollen den zentralörtlichen Versorgungsauftrag gemeinsam wahrnehmen (vgl. LEP 2.1.11 Abs. 1 (G)).		Keine Anpassung notwendig
ILE	Zu den Städten und Gemeinden im Landkreis Neu-Ulm, die im LEP als Verdichtungsraum festgelegt werden, gehören, zusätzlich zu den in Abschnitt 2.2.2 des Entwurfs des Nahverkehrsplans aufgeführten, auch die Gemeinden Holzheim und Bellenberg (vgl. LEP 2.2.1 Abs. 2 (Z) i.V.m. LEP An-hang 2). Wir bitten Sie, die Ausführungen in Abschnitt 2.2.2 entsprechend anzupassen.		NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	2. Regio-S-Bahn Donau-Iller Die Verbindung von Illertissen über Altenstadt nach Kellmünz auf Strecke der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist als „Hauptachse mit Schienenverkehr“ festzulegen. Unter 2.1.3. des vorgelegten Entwurfs wird das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller als das „zukünftige Rückgrat“ des ÖPNV-Angebots für die gesamte Region beschrieben. Dieser Ausführung und dem steigenden Pendlerverkehr zwischen Ulm und Memmingen werden die Bahnanschlüsse in Altenstadt und Kellmünz an einer Nebenachse nicht gerecht. Dieser Argumentation folgend sind die Zubringerverkehre von Oberroth über Osterberg zum Bahnhof Kellmünz sowie von Unterroth über Buch zum Bahnhof Illertissen durch die Festlegung als Hauptverbindung in ausreichender Weise sicherzustellen.	Anmerkung ist nachvollziehbar, es werden Angebotsverbesserungen im Maßnahmenkapitel beschreiben.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	3. Landkreisüberschreitende Linien In der Raumstrukturkarte des aktuellen Regionalplans des Regionalverbands Donau-Iller wird die Verbindung von Dietenheim über Illertissen und Buch nach Krumbach als „Regionale Entwicklungsachse“ beschrieben. Die Struktur des Mindestangebots des ÖPNV im vorgelegten Entwurf kommt dieser Beschreibung nicht nach. Die Verbindung Illertissen-Buch ist als Hauptachse und der Anschluss von Buch nach Krumbach als landkreisübergreifende Achse festzulegen. Dies lässt sich u.a. durch die Orientierung in der Schullandschaft begründen. Beispielsweise ist der Besuch der FOS-BOS in Krumbach derzeit für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Neu-Ulm nur durch eine entsprechende Beförderung in Form des Individualverkehrs möglich. Daraus folgend entscheidet die verfügbare Anbindung durch den ÖPNV, welche Schule besucht werden kann und welche nicht. Die Verbindung zwischen den Mittelzentren Weißenhorn und Krumbach sollte landkreisübergreifend als Hauptverbindung definiert werden. In der Stadt Krumbach befinden sich weiterführende Schulen, die Joseph-Bernhart-Fachakademie für Sozialpädagogik und zudem als „Behördenstadt“ eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Wir bitten, dass der Landkreis Neu-Ulm sich mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern abstimmt, um ein ausreichendes Fahrplanangebot auf den Linien Illertissen-Babenhausen (Linie 920) und Weißenhorn-Krumbach (Linie 812) sicherzustellen.	Es werden verschiedene Optionen zur Verbesserung aufgezeigt (Maßnahmenkapitel) und das aktuelle Pendleraufkommen dargestellt.	Keine Anpassung notwendig
	4. Gesundheitsversorgung Im Hinblick auf die zurückliegende Schließung des Krankenhauses in Illertissen und die gleichzeitige Stärkung des Krankenhausstandortes Weißenhorn ist die Anbindung aus den umliegenden Kommunen an eben jenen in ausreichender Menge sicherzustellen. Die Verbindungen der Kommunen Vöhringen, Bellenberg, Illertissen, Unterroth, Oberroth und Buch nach Weißenhorn sind in der Strukturkarte mit höherer Gewichtung zu versehen.	Die Verbindung Vöhringen – Weißenhorn wird als Hauptachse dargestellt.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	5. Bedarfsverkehr Bei der Prüfung des Bedarfsverkehrs für den ländlichen Raum sollte das System eines Rufbusses in Form des Pfiffibusses überdacht und ein alternatives Bedarfssystem in Anlehnung an den FLEXIBUS im Tarifgebiet des VMK oder den AktiVVo im Tarifgebiet des AVV untersucht werden. Dadurch würde ein modernes On-Demand-System mit einem fahrplanlosen Flächenverkehr mit einer deutlich höheren Haltestellendichte etabliert. Gleichzeitig gilt es Schnittstellen beim Bedarfsverkehr zu überprüfen, um eine Durchgängigkeit, bspw. zwischen Gannertshofen an der Pfiffibuslinie 4 und Bubenhausen an der Pfiffibuslinie 1, über die Linien hinweg zu ermöglichen.	Dies wird durch die Einstufung der Fläche als Bedarfsfläche ermöglicht - Prüfung verschiedener Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr sind vorgesehen.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	6. Beschreibung der Linienbündel Unter Punkt 9.3 werden insgesamt drei Linienbündel beschrieben. Um dem Regelverkehr/Linienverkehr überhaupt eine Möglichkeit für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, müssen für die Pfiffibusse/Bedarfsverkehre separate Linienbündel gebildet werden. Wir fordern deshalb die defizitären Pfiffibusse aus den Linienbündeln Mitte, Nord-Ost und Süd zu entfernen und hierfür eigene Bündel für Bedarfsverkehre zu bilden.	Die verschiedenen Pfiffibus-Linien sind räumlich oft nicht zusammenhängend und über ein großes Gebiet verteilt. Eine Bündelung der Pfiffibusse in einem eigenen Bündel ist nicht sinnvoll, im Bündel Mitte wurden außerdem gute Erfahrungen bei der Bündelung von Regionalbuslinien mit einer Pfiffibuslinie gemacht.	Keine Anpassung notwendig
	7. Finanzierungsplan Das bayerische ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG) sieht im Art. 13 Abs. 2 vor, dass der Nahverkehrsplan mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmt. Ferner sind nach Art. 14 Abs. 2 (BayÖPNVG) in den ÖPNV-Investitionsplan in Ergänzung des Nahverkehrsplans auch Angaben über bestehende und geplante Verkehrskooperationen sowie Erweiterungen des Linienangebotes aufzunehmen. Wir bitten deshalb um ergänzende Vorlage eines ÖPNV-Finanzierungsplanes zum aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplanes für die folgenden fünf Jahre. Laut Art. 3 der Bayerischen Verfassung hat der Staat gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in Stadt und Land zu sichern und zu fördern. Deshalb möchten wir Sie bitten, diese Änderungen bei der weiteren Ausarbeitung aufzunehmen.	Ein Finanzierungsplan wäre grds. sinnvoll, jedoch aktuell nur sehr schwer darzustellen, da sich die Kosten für den ÖPVN je nach individueller Ausgestaltung der konkreten Verkehrsleistung und der polit. Rahmenbedingungen verändern. Es wird bei der künftigen Verkehrsplanung aber ein besonderes Augenmerk auf die Kosten gelegt. Mittelfristig ist angedacht, auch einen ÖPNV-Investitionsplan aufzustellen.	Keine Anpassung notwendig
VU Braunmiller	zu 7.4 Prüfung von Maßnahmen hier: Kapitel 6.1 Maßnahmen zur Erhebung von Erschließungslücken In Illertissen soll im Ortsteil Jedesheim ein nicht erschlossenes Gewerbegebiet durch einen zusätzlichen Halt erschlossen werden. Dieser Halt kann von der Linie 701, 702, 703 und 706 angedient werden.	Die Anmerkungen wurden berücksichtigt.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	zu 11.2 Anpassungen am Linienangebot aufgrund des Fahrplanwechsels im Dezember 2023 und April 2024, Linie 706 Illertissen-Altenstadt Hier ist aufzunehmen, dass Teile der eingestellten Linie 712 in die Linie 706 integriert wurden.	Die Anmerkungen wurden berücksichtigt.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
IHK Schwaben	Zwei Vorbemerkungen: i. Die IHK Schwaben hat sich zur Fortschreibung des Plans bislang lediglich im Rahmen der workshopähnlichen „Informationsveranstaltung für die sonstigen Beteiligten“ am 25.07.2023 geäußert. Eine weitere Beteiligung von Vertreter/innen der Wirtschaft bzw. der betroffenen Verkehrsunternehmen am Zustandekommen der Inhalte fand nicht statt. Auf die „Informationsveranstaltung“ war die IHK Schwaben erst kurz zuvor durch einen Hinweis der IHK Ulm aufmerksam gemacht worden und hat daraufhin selbst um eine Einladung dazu gebeten. Die weiteren Schritte der Aufstellung des Nahverkehrsplans – und auch die jüngste Kritik seitens eines Teils der Kommunen daran – konnten wir ausschließlich einzelnen wenigen Berichten in der Presse entnehmen. Vor diesem Hintergrund können wir zum größten Teil nicht nachvollziehen, wie die Empfehlungen und Zielsetzungen der Fortschreibung inhaltlich zustande gekommen sind und welche Überlegungen dabei abgewogen und welche Alternativen vielleicht auch aus gutem Grund verworfen worden sind. Deshalb können wir nachfolgend nur die Empfehlungen in dem Entwurf selbst beurteilen, ohne deren Genese und Hintergründe zu kennen. ii. Der Entwurf der Fortschreibung verzichtet auf eine direkte Gegenüberstellung der Änderungen gegenüber der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2015; eine ggf. zusätzliche Übersicht hierzu oder Synopse der Neuerungen, die sehr hilfreich gewesen wäre, liegt nicht vor. Dies erschwert eine Bewertung zusätzlich. In besonderer Weise gilt dies für die Anbindung von Gewerbegebieten, die auch in der o.g. „Informationsveranstaltung“ thematisiert worden ist. Aus dem Entwurf ist nicht erkennbar, wo und inwieweit hier in den kommenden Jahren mit Verbesserungen zu rechnen ist. Unsere Stellungnahme im Einzelnen: (zu 1) Die IHK Schwaben begrüßt ausdrücklich die im Entwurf sichtbaren Bemühungen, den Verflechtungen der Städte Ulm und Neu-Ulm und der Landkreise Rechnung zu tragen und gemeinsame, möglichst verbindliche Standards für den ÖPNV im Hinblick auf Angebot und Qualität zu definieren. Es ist nur folgerichtig, NV-Pläne gemeinsam und aufeinander abgestimmt zu erarbeiten.		Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	(zu 1.1) Das grundsätzliche Ziel, Erschließungslücken in neuen Wohn- und Gewerbegebieten zu schließen, wird begrüßt. Auch wenn es nicht Aufgabe eines ÖPNV-Plans, sondern vorrangig der kommunalen Flächenplanung ist, halten wir auch den Ansatz für erwägenswert, die Planung solcher neuer Gebiete von vorne herein an Achsen des (öffentlichen) Verkehrs auszurichten (vgl. 2.3 des Entwurfs). Nachträgliche Korrekturen und zusätzliche Linien für die Erschließung sind aufwendig und in sehr vielen Fällen nicht wirtschaftlich sinnvoll möglich. Gerade die Anbindung von Gewerbegebieten an ÖV-Linien ist vor allem für Unternehmen, die sich um Auszubildende (junge Menschen meist ohne eigenen Führerschein) bemühen, essentiell.		Keine Anpassung notwendig
	(zu 2.2) In dem Entwurf wird auf die Raumstruktur (Karte des RVDI, S. 20) verwiesen, aber nicht erkennbar, inwieweit die künftige Planung von Buslinien dem Rechnung trägt, insbesondere der regionalen Entwicklungsachse Laupheim/Biberach–Dietenheim–Illertissen–Krumbach. Eine Stichprobe in der DING-Fahrplanauskunft werktags zeigt, dass derzeit keine durchgehenden Fahrten zwischen Illertissen und Krumbach angeboten werden. Zum großen Teil wird auf Bahnverbindungen mit Umstieg in Ulm und Günzburg oder auf Busverbindungen mit Umstieg in Babenhausen verwiesen; die Fahrtdauer liegt bei durchweg deutlich über einer, zum Teil mehr als zwei Stunden für eine direkte Straßenentfernung von 21 km, die per Pkw in weniger als 30 Minuten fahrbar ist.	Hierzu werden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots aufgezeigt.	Anpassung des Abschnitts 7.4
	(zu 3.1) Es ist wegen der Trennung der Aufgabenträgerschaft Stadt/Landkreis seit dem 01.01.2024 zwar nachvollziehbar, dass künftig „der Nahverkehrsplan des Landkreises keine Wirkung in der Stadt Neu-Ulm entfaltet“, gleichwohl ist mit Blick auf Linien über die Stadtgrenze Neu-Ulms – in den Landkreis wie auch nach Ulm – darauf zu achten, dass unnötige „Brüche“ im Angebot vermieden werden. Eine in der Vergangenheit immer wieder diskutierte „Brechung“ von Buslinien aus dem Landkreis Neu-Ulm in der Stadt Neu-Ulm (ZUP) – und damit aus Sicht dieses Nahverkehrsplans „exterritorial“ – wird von der IHK Schwaben abgelehnt. Auch aus Sicht des Landkreises Neu-Ulm sollte der Fortbestand durchgehender Linien bis ins Zentrum von Ulm (ZOB) unverhandelbar sein, wenngleich dies in diesem Nahverkehrsplan nicht thematisiert wird.	„Brüche“ werden von Seiten des Landkreises vermieden - jedoch ist das Konstrukt immer wieder sehr komplex und am Ende steht immer die Frage der Finanzierung.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	(zu 3.3.2) Zu bedauern ist, dass die mit großem Aufwand Ende 2022 – also vor mehr als eineinhalb Jahren – durchgeführte Fahrgastbefragung im gesamten DING-Raum noch nicht in die Aufstellung dieser Fortschreibung eingeflossen ist, während gleichzeitig „für den Landkreis Neu-Ulm keine aktuellen feinräumigen Nachfragedaten (für den ÖPNV) vorliegen“. Insoweit steht die Fortschreibung zumindest in Teilen auf einem wackeligen Fundament; dies dürfte insbesondere dort gelten, wo ein ÖPNV-Angebot bei heute schwacher Nutzung ohnehin wirtschaftlich schwer darstellbar ist. So bleibt die Frage unbeantwortet, ob durch Optimierungen des Angebots, Umstrukturierungen, Korrekturen an Linienführungen etc. möglicherweise hätten zusätzliche Potenziale erschlossen oder die Wirtschaftlichkeit verbessert werden können.	Die Fahrgastbefragung von 2022 lag zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht vor und konnte daher nicht mit aufgenommen werden	Keine Anpassung notwendig
	(zu 4) Wir teilen den Ansatz, das Anforderungsprofil bzw. Bedienungsstandards nachfrageabhängig festzulegen und sehen Pendlerverflechtungen als ein geeignetes Mittel an, die Nachfrage abzuschätzen. Theoretisch könnten auch weitere Kriterien (z.B. Freizeitverkehr) herangezogen werden; diese sind mangels Daten aber nur schwer abschätzbar und fügen bei der vorhandenen Struktur von Siedlungen und Bahn-/ÖV-Achsen vermutlich keine nennenswerten weiteren Gesichtspunkte hinzu.	Es liegen keine Daten zur Freizeitnachfrage vor.	Keine Anpassung notwendig
	(zu 4.3 und 5.3.8) Die möglichst direkte Bedienung von Fahrtbeziehungen (ohne Umsteigen) ist aus Sicht der Nutzer/innen zu begrüßen. Da jedoch Fahrten vor allem aus den Orten abseits der Bahn im Süden des Landkreises nach Memmingen und Ulm in der Regel einen Umstieg zum Zug (und umgekehrt) erforderlich machen sollten Standards für die Sicherstellung der Anschlüsse definiert werden (betriebliche Anschlusssicherung). Dies gilt insbesondere für das Warten von Bussen auf verspätete Züge, da die Illertalbahn ausweislich früherer Statistiken der BEG zu den verspätungsanfälligsten Strecken in Bayern gehört.	Dies ist in Kapitel 5.3.7. beschrieben: "Während des Anschlussverkehrs liegt die Priorität nicht auf der Pünktlichkeit, sondern auf der Anschlussgewährung". Genaueres muss dann zwischen Landkreis und VUs vereinbart werden.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	(zu 4.3 und 6.2) Die in dem Entwurf als wichtig klassifizierten Verbindungen aus dem südlichen Landkreis nach Memmingen erfolgen heute zu einem großen Teil über Illertissen (zum Teil mit Bedarfsverkehren). Dies ist je nach Ort zum Teil mit einem erheblichen Umweg verbunden. Zumindest wäre zu prüfen, ob sich Verknüpfungen von (Bedarfs-) Busverkehren zur Bahn auch weiter südlich herstellen ließen (Altenstadt? Kellmünz?). Auf diese Option wird zwar auf S. 61 des Entwurfs verwiesen: „Für diese Relationen stellt der Bahnhof in Kellmünz den wichtigsten Umsteigepunkt vom Bus auf die Bahn in Richtung Memmingen dar." Tatsächlich aber ergibt eine beispielhafte stichprobenartige Prüfung in der DING-Fahrplanauskunft für den direkten Nachbarort Osterberg, dass es sowohl an Schultagen als auch an anderen Werktagen keine einzige Verbindung zum Bahnhof Kellmünz gibt; es existieren ausschließlich Verbindungen über Illertissen (mit RB Illertissen–Kellmünz bzw. in einem Fall mit Bus). Das beschriebene Angebot ist also im Bestand in der Praxis nicht realisiert. Auch von Babenhausen nach Kellmünz (immerhin war dies einmal eine Bahnverbindung) gibt es keine direkte Buslinie mehr, die die dazwischenliegenden Orte mit erschließen könnte.	Diese beschriebenen fehlenden Möglichkeiten sollen durch die Einführung eines Bedarfsangebot geschaffen werden	Keine Anpassung notwendig
	(zu 6.2) Beförderungszeiten von bis zu 90 Minuten (mit Umstieg) „von vielen Haltestellen" in Gemeinden des südlichen Landkreises zu Zielhaltestellen in Ulm/Neu-Ulm und damit „mindestens doppelt so lang wie beim Pkw-Verkehr" sind für regelmäßige Fahrten nicht konkurrenzfähig. Allerdings ist nicht erkennbar, wie hier kurzfristig eine substanzielle Verbesserung (Fahrzeitverkürzung) sinnvoll erreicht werden könnte. Zumindest für Ziele in Ulm könnte eine Kombination von Bus-Bedarfsverkehr zum Bahnhof Illertissen und RE (ca. 20 Minuten) die Beförderungszeit unter eine Stunde drücken. Es wäre eine Betrachtung wert, ob und wo ein solches Angebot mit Blick auf die Nachfrage wirtschaftlich sinnvoll dargestellt werden könnte.	Schnelle Verbindungen können nur mit einer direkten Anbindung an die Bahnstrecken erreicht werden. Entsprechend soll das Angebot an Bedarfsverkehr ausgerichtet sein.	Keine Anpassung notwendig
	(zu 7.4) Die Ausweisung einer „Bedarfsfläche" (vgl. Kapitel 4 und Grafik S. 34) bzw. die „Prüfung" eines „ergänzenden Bedarfsverkehrs" für einen nicht liniengebundenen ÖV vor allem in der südlichen Hälfte des Landkreises erscheint sinnvoll, trotz der öffentlich dargelegten Skepsis der Kommunen. Es ist nicht erkennbar, wie in einigen Teilbereichen des Landkreises ein fester liniengebundener Busverkehr sinnvoll organisiert und vor allem finanziert werden könnte. Ein bedarfsabhängiger ÖV bietet die Chance, diese Räume zu erschließen und weit häufigere Fahrtmöglichkeiten als derzeit zu bieten. In gewissem Umfang könnte so u.U. auch zusätzliche Nachfrage erschlossen werden. Allerdings ist gegenzurechnen, dass unter Umständen die subjektiven (!) „Zugangshürden" für ÖV-Kund/innen, die nicht über erforderliche Apps oder Wissen	Das ist zutreffend. Diese Zugangshürden müssen z.B. kommunikativ überwunden werden und mithilfe geeigneter Maßnahmen auf das System hingewiesen werden (was durchaus eine Herausforderung darstellen kann).	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	zur Anmeldung vom Bedarfsfahrten verfügen, noch höher als bei einem dünnen Linienangebot sein können.		
	(zu 9) Der Zuschnitt der Linienbündel für Ausschreibungen muss in einer Art erfolgen, dass auch mittelständische Busunternehmen die Möglichkeit und Chance haben, sich aussichtsreich am Wettbewerb zu beteiligen. Ausweislich der Darstellung in diesem Kapitel gehen wir davon aus, dass auch der Landkreis Neu-Ulm die Notwendigkeit so sieht.	Zustimmung	Keine Anpassung notwendig
Verwaltungsgemeinschaft Altenstadt (Markt Kellmünz)	Der aktuelle Entwurf Bericht mit Stand 27.06.2024 spiegelt aus Sicht des Marktes Kellmünz nicht den tatsächlichen heutigen sowie den zukünftigen Bedarf der Bevölkerung des südlicheren Teils des Landkreises Neu-Ulm wider. Auf Seite 34 wird in Abbildung 6 des Entwurfes die Struktur des Mindestangebotes des ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm dargestellt. Hieraus kann entnommen werden, dass der nördliche Landkreis über einen stark ausgeprägten Nahverkehr, welcher nach Süden immer geringer wird, verfügt. Bei den schwarz dargestellten Linien handelt es nur noch um privat vergebene Linien, welche durch den Landkreis bezuschusst werden. Aus Sicht des Marktgemeinderats müssen im Süden die derzeit schwarz dargestellten Linien vermehrt auf gelb umgestellt werden, was eine Anhebung der Wertigkeit zu einer "Nebenachse" bedeutet. Hieraus folgt, dass aus unserer Sicht eine entsprechend Optimierung des Nahverkehrs von Nöten ist und daher auf jedenfalls anzustreben wäre. Dies auch unter der Berücksichtigung auf das uns vorliegende Gutachten (aus der Vergangenheit) hinsichtlich der hochwertigen zentralen Lage von Kellmünz a.d. Iller, im Hinblick auf alle vier Himmelsrichtungen. Entsprechendes Gutachten reichen wir gerne im Nachgang bei Erfordernis nach. Der Marktgemeinderat hat in seiner Sitzung vom 16.07.2024 beschlossen hinsichtlich dem Anhörungsverfahren nachfolgende Einwendungen zu erheben. 1. Um eine gleichwertige Verbindungsstruktur im südlichen Landkreis sicherzustellen sind die Nebenachsen (gelb) und die Landkreisübergreifenden Linien (schwarz) wie folgt in den Nahverkehrsplan aufzunehmen	Im Kapitel Maßnahmen wird die Prüfung eines Bedarfsangebotes erwähnt, darüber hinaus werden Möglichkeiten zur Verbesserung des Status quo und ihre finanziellen Auswirkungen vorgestellt.	Anpassungen im Kapitel 7.4
	2. Die Zubringerverkehre nach Kellmünz von Oberroth über Osterberg zum Bahnhof Kellmünz sind in ausreichender Weise sicherzustellen.	Siehe oben	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	3. Durch die Hochstufung von Kellmünz als Siedlungsraum in der Regionalplanung fordert der MGR Kellmünz die Einstufung der Gleisverbindung zwischen Neu-Ulm bis Kellmünz als "Hauptachse mit Schienenanbindung". Damit wird auch den Landkreis-übergreifenden Pendlerbewegungen in die Landkreise Unterallgäu und Biberach Rechnung getragen.	Da die entsprechenden Standards nicht gegeben sind, würde eine Hochstufung zu Mehrkosten führen.	Keine Anpassung notwendig
	4. Der Anhörungszeitraum zur Beteiligung der Kommunen als Träger öffentlicher Belange ist mindestens um vier Wochen zu verlängern, da die sitzungsfreie Zeit im August keine ausreichende Vorlaufzeit zulässt.	Das Vorgehen wurde aufgrund des engen Zeitraums gewählt. Ein Anhörungszeitraum von 4 Wochen ist üblich.	Keine Anpassung notwendig
Gemeinde Bellenberg	Ergänzend zur gemeinsamen Stellungnahme möchte ich für die Gemeinde Bellenberg nach Beratung mit dem Gemeinderat noch ergänzen, dass die Gemeinde Bellenberg die im Nahverkehrsplan dargestellte Bevölkerungsentwicklung für Bellenberg kritisch sieht. Entgegen den dargestellten Zahlen rechnet die Gemeinde bedingt durch den Ausbau der Illertalbahn und der Autobahn A7 mit evtl. direktem Anschluss in Bellenberg mit einem Anstieg der Bevölkerungszahlen.	Wir wissen nicht, welche Annahmen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats zugrunde liegen. Es wurde eine einheitliche Datenbasis gewählt, um eine konsistente Grundlage darzustellen.	Keine Anpassung notwendig
Alb-Donau-Kreis	Grenzüberschreitender ÖPNV: Im Status quo verbinden die Linien 23, 59, 70, 723 und 724 den Alb-Donau-Kreis mit den Städten und Gemeinden in Ihrem Landkreis wie folgt: · Elchingen (Linie 59), · Senden (Linie 724), · Vöhringen (Linien 23 und 723) und · Illertissen (Linie 70 und 704). Lediglich die Verbindung Illertissen – Dietenheim (Teil der Linie 70 bzw. 704) ist im Kapitel 4.2 auf Seite 34 den „Landkreisübergreifenden Achsen“ zugewiesen, eine Definition eines Mindestfahrtenangebots (Seiten 34-35) ist dafür aber nicht getroffen worden. Die Linien 23, 59, 70, 723 und 724 dienen über den reinen Schülerverkehr hinaus auch dem allgemeinen Nachbarortsverkehr im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr über die Landkreisgrenze hinweg und zudem auch der Anbindung der Bahnhöfe in Langenau (59), Senden, Vöhringen und Illertissen. Eine Begrenzung auf die Ansprüche des Schülerverkehrs gemäß der Feststellung auf Seite 36 („Der Schülerverkehr bleibt nach Bedarf unverändert bestehen“) ist unseres Erachtens nicht ausreichend. Unsere Unterlagen belegen, dass derzeit 228 Schulkinder aus dem Alb-Donau-Kreis die Schulen in Illerzell, Vöhringen und Illertissen besuchen und dafür die Linien 23, 70 und 723 nutzen. Umgekehrt besuchen 124 Schulkinder aus Elchingen die Schulen in Langenau und nutzen hierfür die Brenzbahn und die Linie 591. Wir	Verbindungen in den ADK werden stärker hervorgehoben. Belange des Schülerverkehrs werden außerhalb des Nahverkehrsplans festgelegt.	In Kapitel 4.2 angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	bitten Sie deshalb, diese Aussagen zu den Mindestfahrtenangeboten dieser landkreisübergreifenden Linien aufzunehmen und möglichst mit uns abzustimmen.		
	Darüber hinaus möchten wir Sie auf folgende konkrete Änderungsbedarfe im Entwurf Ihres Nahverkehrsplans mit Bezug auf die genannten Kapitel hinweisen: Kap. 3.3.1 Bei den zu dem Alb-Donau-Kreis angrenzenden Städte und Gemeinden gibt es relevante Pendlerbeziehungen. So pendelten im Jahr 2022 ca. 1.500 Personen aus dem Alb-Donau-Kreis in den Landkreis Neu-Ulm.	Wird übernommen	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Kap. 4.2 Es wäre wünschenswert, wenn den jeweiligen Achsen Linien zugeordnet werden könnten. Kap. 4.3 In der Tabelle 6 wird die Bedienzeit am Samstag für Haupt- und Neben-achsen zwischen 6 Uhr und 20 Uhr festgelegt. Im Text wird aber eine andere Zeitspanne angegeben. Bitte um Richtigstellung. Kap. 6.2 Die Darstellungen zur Beförderungszeit (Abbildung 10) sind viel zu klein, um detaillierte Rückschlüsse zu ziehen. Darüber hinaus lässt sich der Ab-bildung 10 nicht entnehmen, dass es für manche Ortschaften in den an-deren Tageslagen kein Angebot nach Ulm bzw. Neu-Ulm besteht. In der Abbildung 11 werden die Ortschaften im Bereich Staig/Schnürpflingen einer falschen Gruppe zugeteilt, denn es bestehen sowohl in Richtung Vöhringen als auch Richtung Ulm umsteigefrei Verbindungen in der HVZ. Kap. 11.3 Bei der Übersicht zu den Liniengenehmigungen sind folgende Unstimmigkeiten zu beheben: · Linien 59 und 723 fehlen in der Tabelle 13 komplett. · Die Linie 585 verkehrt nicht in den Landkreis Neu-Ulm hinein. Somit darf diese Linie nicht in der Tabelle 13 aufgeführt werden. Wir bitten Sie um Berücksichtigung der vorgeschlagenen Änderungen des Nahverkehrsplans wie dargelegt. Gerne stehen wir für weitere Erläuterungen und Abstimmungen zur Verfügung.	Nicht zutreffend Das fehlende Fahrtenangebot außerhalb der Hauptverkehrszeit wird an anderen Stellen dargestellt. Das kann durchaus sein, die Auswertung wurde auf Grundlage des Fahrplanstands 2023 durchgeführt.	Keine Anpassung notwendig Keine Anpassung notwendig Keine Anpassung notwendig NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Gemeinde Holzheim	Die Gemeinde Holzheim hat den Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans zur Kenntnis genommen und in der letzten Gemeinderatssitzung im Juli im Gremium diskutiert. Sie erhalten nun die schriftlichen Stellungnahmen und Anregungen unserer Gemeinde mit der Bitte um Berücksichtigung: Die Schülerbusse sind permanent überfüllt und eine Zumutung für die Schülerinnen und Schüler, sowie andere Fahrgäste, die angewiesen sind mit den Schülerbussen zu fahren. Es wurde beobachtet, dass teilweise keine Niederflurbusse eingesetzt wurden, so dass kein behinderten- und Kinderwagengerechter Zugang in den Bus möglich war. Es gilt zu prüfen, ob ein dauerhafter Einsatz von Niederflurbussen umgesetzt werden kann. Wir bitten des Weiteren das Sonntagsangebot nochmals zu überarbeiten. Seit der Einführung des neuen Fahrplans im Dezember 2023 enden die verkürzten Buslinien der Linie 78 am ZUP Neu-Ulm. Da momentan der restliche Busverkehr zum ZUP durch die Baustellensituation in Neu-Ulm stark eingeschränkt ist, ist ein Anfahren des ZUP von Ulm und der Umstieg in die Linie 78 oft mit langen Wartezeiten verbunden. Linie 5 ständig überfüllt. Könnten hier evtl. Shuttlebusse eingeführt werden? Der letzte Bus aus der Stadt fährt um 20.20 Uhr vom Neu-Ulmer ZUP. Hier haben z. B. Arbeitnehmer, die bis 20 Uhr in Ulm in der Stadt arbeiten, keine Chance rechtzeitig den Bus in Neu-Ulm zu erreichen und Richtung Weißenhorn zu fahren.	Die Linie 78 wird mit Vergabe des Bündels Nord-Ost voraussichtlich alleine die Standards der Hauptachse erfüllen und damit einen Ausbau erfahren, sowohl in den Hauptverkehrszeiten als auch in den Schwachverkehrszeiten. Auch die Fahrzeugstandards werden angehoben (Niederflurfahrzeuge). Für die Linie 5 ist die Stadt Neu-Ulm seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft ab 01.01.2024 zuständig.	Keine Anpassung notwendig
	Pfiffibus: Der Pfiffibus startet immer am ZUP in Neu-Ulm. Die Wartesituation spät am Abend (Abfahrt 22:07, 23:07 und 0:07 ist dort sehr unangenehm. Ein Vorschlag wäre, dass der Pfiffibus an der Haltestelle Steinerne Brücke starten könnte, da ja die meisten Leute, die den Pfiffibus nutzen in Ulm ausgehen und nicht in Neu-Ulm. Auch hier ist wieder die Problematik, dass es aus Ulm momentan zu dieser Uhrzeit nur sehr ungünstige Zubringer zum ZUP gibt. Hier als Beispiel: möchte man heute Abend vom Ulmer Rathaus nach Holzheim, müsste man um 21:31 am Rathaus in die Linie 5 steigen, dann am ZUP von 21:36 bis 22:07 warten und wäre um 22:19 in Holzheim. Ebenso wäre es eine Stunde später.	In Zukunft wird hier die Situation durch gehobene Standards auf der Linie 78 verbessert.	Keine Anpassung notwendig
	Des Weiteren haben wir folgende Rückmeldung aufgenommen: 8:58 Uhr ab Weißenhorn, 14:58 Uhr ab Weißenhorn, 15:58 Uhr ab Weißenhorn, 16:58 Uhr ab Weißenhorn... Diese Busse fuhren dann auch im gleichen Rhythmus von Ulm zurück. Jetzt ist es ja auch so, dass die Busse teilweise nur bis zum ZUP Neu-Ulm fahren. Es ist also eine deutliche Verschlechterung. Sehr schade für Personen, die auf den Bus angewiesen sind. Wir bitten Sie, die von uns vorgebrachten Punkte zu überprüfen und weisen	Anmerkung leider nicht verständlich	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	auch nochmals darauf hin, dass die erfolgten Änderungen nicht auf Grund von Zugbelegungen durchgesetzt werden.		
Gemeinde Oberroth	Im einstimmigen Auftrag der Mitglieder des Gemeinderats Oberroth übermittle ich Ihnen zu den o.a. Themenbereichen die nachfolgende Stellungnahme: Der Gemeinderat Oberrroth hat Kenntnis vom Entwurf des Nahverkehrsplanes des Landkreises Neu-Ulm mit Stand vom 27.06.2024 und erhebt gegen den Entwurf des Nahverkehrskonzeptes sowie den zugrundeliegenden Bericht der PTV GmbH mit Anfertigungsdatum vom 17.05.2024 Einwendungen. Der gegenständliche Entwurf des Nahverkehrsplans verstößt nach hiesiger Bewertung gegen den verfassungsrechtlich garantierten Gleichbehandlungsgrundsatz (Art. 3 Abs. I GG) sowie den Grundsatz der Förderung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und LAnd (Art. 3 Abs. II BV), da im vorliegenden Entwurf (Bericht PTV, S. 33) insbesondere im südöstlichen Landkreisgebiet im Vergleich zum restlichen Landkreisgebiet keine geleichwertige Verbindungsstruktur abgebildet wird. Obwohl dem PTV-Bericht auf Seite 8 zu entnehmen ist, dass zukünftig gemeinsame Standards gelten sollen, welche auf die Anforderungen der Region und deren Fahrgäste ausgerichtet werden sollen, wurde dies nach hiesiger Bewertung in dem betreffenden Entwurf nicht umgesetzt. Hinsichtlich der Pendlerbeziehungen im Landkreis Neu-Ulm und Ulm/Neu-Ulm werden in der Abbildung Nr. 5 lediglich die Pendlerbewegungen im Bereich der Städte Ulm/Neu-Ulm dargestellt. Es ist jedoch unzweifelhaft belegbar, dass im südöstlichen Landkreisgebiet für eine große Anzahl von Auspendlern ein Bedarf an ÖPNV-Anbindungen zu den Standorten der Arbeitgeber im Bereich der Metallbranche (Babenhausen -Fa. SFB, FA. DILO, Fa. Kößler-; Kirchdorf/Iller -Fa. Liebherr-; u. Vöhringen -Fa. Wieland) sowie Zubringerverkehren zu den Bahnhöfen Kellmünz, Illertissen u. Weißenhorn besteht.	Die erwähnten Pendlerströme sind zweifelsohne vorhanden, doch wurde aufgrund einer sinnvollen Kartendarstellung kleine verkehrliche Ströme ausgeblendet. Bei genauer Betrachtung wird deutlich, dass es durchaus Pendlerströme auch in Richtung Babenhausen und Memmingen gibt, diese jedoch deutlich geringer ausfallen als in Richtung Norden. Das geplante Angebot im Linienverkehr ist nachvollziehbarerweise insbesondere für die Gemeinde Oberroth nicht zufriedenstellend. Das wurde im Nahverkehrsplan auch so festgehalten. Das aktuelle Angebot soll daher um ein zusätzliches Bedarfsgesteuertes Angebot verbessert werden, da dies kostengünstiger zu gewährleisten ist als ein klassisches Linienangebot und gleichzeitig eine bessere Erschließung herstellt. Das bestehende Angebot erfüllt die Anforderungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, daher ist ein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz nicht erkennbar.	Keine Anpassung NVP nötig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Bei der Durchsicht des o.a. PTV-Berichts, Seite 18, fällt auf, dass bei der räumlichen Beschreibung des Gebiets des Landkreises Neu-Ulm von den Entwurfsverfassern lediglich die Verwaltungsgemeinschaften Altenstadt und Pfaffenhofen mit ihren jeweiligen Mitgliedsgemeinden namentlich angeführt werden, bei dieser Aufzählung die VG Buch mit ihren Mitgliedsgemeinden Buch, Unterroth und Oberroth aber gänzlich fehlt. In diesem Kontext stellt sich die Frage, ob die fehlende Berücksichtigung des südöstlichen Landkreisgebiets im Entwurf des Nahverkehrsplan möglicherweise damit zusammenhängen könnte, dass von den zuständigen Sachbearbeitern der Fa. PTV nicht alle Mitgliedsgemeinden des Landkreises Neu-Ulm in ihre Betrachtung für das Nahverkehrskonzept einbezogen worden waren.	Nicht zutreffend	NVP wurde an der jeweiligen Stellen angepasst Keine Anpassung NVP nötig
	Weiterhin werden die die Verantwortlichen des Landkreises Neu-Ulm bei der Erstellung des Nahverkehrskonzepts um Prüfung/Bewertung des Nachtbusangebots im Landkreis Neu-Ulm gebeten. In der Verwaltungsvorlage zur Sitzung des Verkehrsausschusses vom 11.10.2023 wurden hier zum Thema Nachtbuslinie im Falle einer Abschaffung bzw. Reduzierung dieser Linien erhebliche Bedenken betreffend der öffentlichen Sicherheit von Jugendlichen bzw. Heranwachsenden vorgetragen. Festzustellen ist, dass im südöstlichen Landkreisgebiet an den Wochenenden überhaupt keine Nachtbuslinie angeboten wird bzw. wurde und die Kommunen im südöstlichen Landkreisgebiet im Gegensatz zur Mehrheit der Landkreisgemeinden über keine Schienenanbindung verfügen! Nicht unterwähnt bleiben darf zu dieser Thematik auch, dass von den an den Nachtbuslinien angebundenen Kommunen bislang 50% der Kosten getragen wurden sowie dass bei der o.a. Sitzung vom 11.10.2023 zukünftig eine hundertprozentige Finanzierung der Nachtbuslinien über die Kreisumlage von den Ausschussmitgliedern beschlossen wurde. In diesem Kontext wird explizit auch darauf hingewiesen, dass der o.a. Verwaltungsvorlage auch entnommen werden kann, dass die Beibehaltung bzw. Aufstockung von (Nacht-) Buslinien angabegemäß eine freiwillige Leistung darstellt und die Landkreisverwaltung Neu-Ulm bereits seit mehreren Jahren von der Regierung von Schwaben wegen zu "hoher" freiwilliger Leistungen angemahnt wird. Hierzu darf nochmals auf die verfassungsmäßige Vorgabe der Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes sowie die Förderung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse hingewiesen werden.	Bei den Nachtbussen handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Landkreises. Die bestehenden Nachtbusse sollen bis zu deren Genehmigungsende fortgeführt werden. Neue Nachtbusse sind grds. nicht vorgesehen. Die Verkehrszeit wurde dahingehend im Nahverkehrsplan bis 24 Uhr beschränkt.	Keine Anpassung NVP nötig Anpassung in Kapitel 4.2.2

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Anschließend werden hinsichtlich der behaupteten zurückliegenden Beteiligung/Einbindung der Gemeinden bei der Nahverkehrskonzepterstellung (Verwaltungssitzungsvorlage MDK vom 04.06.2024 u. PTV-Bericht S. 72 zu einer Besprechung vom 25.07.2023) Zweifel vorgetragen. Es wird um schriftliche Mitteilung gebeten, in welcher Form bzw. wann die Gemeinden Oberroth bei der gegenständlichen Konzepterstellung in der Vergangenheit eingebunden worden war.	Übersendung der Übersicht mit den jew. Beteiligungsmöglichkeiten der Kommunen erfolgt im Rahmen der Beantwortung der Stellungnahmen im Zuge des Anhörungsverfahren	Keine Anpassung NVP nötig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Kommunen im südl. LKR (Illertissen, Buch, Altenstadt, Oberroth, Unterroth, Kellmünz, Osterberg)	Unverständlich, dass auf der Achse Weißenhorn, Buch, Unter- und Oberroth sowie zwischen Illertissen, Buch weiter in Richtung Krumbach keine Achsen mit fester Andienung eingeplant sind! Vor allem auch deswegen, weil beim „Fahrplan“ zum Nahverkehrsplan, welcher unter TOP 3 der Sitzung des MDK am 20.02.24 vorgestellt worden ist, auf Folie 12 noch die Nebenverbindung(en) mit 60 Minuten Takt auf der Strecke Weißenhorn, Buch, Unter- und Oberroth sowie weiterführend in Richtung Osterberg und Kellmünz vorgesehen waren. Darüber hinaus ist es für die Attraktivität und Orientierung in der Schullandschaft des Landkreises unerlässlich, dass aus dem südlichen Landkreisteil heraus eine Andienung von Illertissen über Buch in Richtung Krumbach geschaffen wird. Beispielsweise ist der Besuch der FOSBOS in Krumbach derzeit nur realisierbar, wenn eine entsprechende Beförderung der Schülerinnen und Schüler durch die Eltern erfolgt oder die finanzielle Mittel vorhanden sind, um den Kindern entsprechende Fahrzeug zu erwerben, mit denen der Weg selbstständig zurückgelegt werden kann.	Grundsätzlich richtet sich auf der beschriebenen Achse das bestehende Angebot nach dem Pendleraufkommen. In der Überarbeitung des Nahverkehrsplans wurden Änderungen am Mindestfahrtenangebot vorgenommen.	Geringfügige Anpassungen im Anforderungsprofil
Stadt Senden	Nicht einverstanden, dass Sendener Teilorte am Wochenende und zu Randzeiten nicht bedient werden sollen. Linien 17 und 18 der Stadt NU verkehren aktuell nur zur HVZ nach Senden.	Aktuell ist vorgesehen (jedoch noch nicht im NVP-Entwurf so definiert), dass städtische Linien 17 und 18 auch am Samstag bis nach Senden verkehren (Mo.-Sa. 6-20 Uhr im 60 Min-Takt). Danach und am Sonntag voraus. Rufbuseinsatz. Aktuell wird das Thema auf Arbeitsebene mit der SWU diskutiert, wie hier in den beschriebenen Zeiten ein Fahrtenangebot aufgebaut werden kann.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
RvS	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten muss im Nahverkehrsplan des Landkreises klar definiert sein, soweit hiervon eigenwirtschaftliche Linien betroffen sind. Bei gemeinwirtschaftlichen Linien muss die verkürzte Genehmigungslaufzeit in der Vorabbekanntmachung enthalten sein. Konzessionsrechtlich kann die Zeit zwischen 30.6. und 31.12.2026 durch eine einstweilige Erlaubnis nach § 20 PBefG überbrückt werden, die der Verkehrsunternehmer, der die Verkehrsleistung erbringen soll, beantragen muss. Die subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen hierfür sind mit denen zur Erteilung der Konzession identisch, die Nachweise hierüber müssen zur Antragstellung vollständig und aktuell vorliegen.	-	Abschnitt wurde aus verschiedenen Grün
Stadt NU	Wie ist der Stand zum Thema *Clean Vehicles Directive (CVD)* beim LKr? Gibt es (eventuell auch in eurem Nahverkehrsplan) hierzu Vorgaben den Verkehrsunternehmen gegenüber oder lasst ihr das den VU frei? Falls es Vorgaben gibt, wie soll die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge, die im Auftrag des Landkreises eingesetzt werden, aussehen?	Eine Strategie zur Antriebswende soll nach Beschluss des Nahverkehrsplans erarbeitet werden.	Keine Anpassung notwendig
BEG	1. Entfernung der auf Seite 18 eingestellten fehlerbehafteten Liniengrafik (Abbildung 1) zum Liniennetz der Regio-S-Bahn-Iller und ersetzen durch eine aktuelle gleichartige offizielle Grafik: https://rsbahn.de/#pilotprojekt (Grafik im Anhang) + Austauschen der dazugehörigen Quellenangabe 2. Auf der offiziellen Karte sieht man, dass der RSB-Korridor Ulm-Günzburg als Teil des RSB-Gesamtnetzes noch nicht wirklich ausgeplant ist. U.a. mit diesem Korridor werden wir uns aller Voraussicht nach in den kommenden ca. 12 bis 18 Monaten im Rahmen eines anstehenden Gutachtens für den Bahnknoten Ulm und den Korridor Ulm – Günzburg – Donauwörth und – Augsburg zusammen mit den Stuttgarter Kollegen vom VM und der NVBW intensiv beschäftigen.	Anders als die vorgeschlagene Grafik stellt die im Bericht enthaltene Abbildung den angestrebten Zielzustand des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller vor. Dies ist beabsichtigt. Es wird ein Zielkonzept beschrieben	Keine Anpassung notwendig Keine Anpassung notwendig
Stadt Ulm	Vereinheitlichung der Abfahrten aller Nachtlinien - angesichts der auf 13 begrenzten Bussteige - zu einer einheitlichen Abfahrtszeit um 0.35 Uhr (nach Abfahrt der letzten regulären Stadtverkehrslinien). MdB um Prüfung + Abstimmung mit weiteren AT in der Region Ulm.	Der Themenbereich wird nach Beschluss des Nahverkehrsplans geprüft	Keine Anpassung notwendig
Gde. Roggenburg	Drei kleine textl. Fehler: Seite 19 – Bevölkerungsentwicklung: Es fehlt in der Beschreibung der Verwaltungsgemeinschaften die VG Buch mit Oberroth und Unterroth Seite 29 – im Kapitel 3.4. fehlt am Beginn des dritten Absatzes ein Textteil Seite 71 – im vorletzten Absatz taucht der Landkreis Landshut auf – der ist sicherlich nicht als Nachbarlandkreis gemeint. Die inhaltliche Stellungnahme zum Nahverkehrsplan erhalten Sie Anfang August.	-	Anmerkungen wurden im NVP an den jeweiligen Stellen berücksichtigt

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regierung von Schwaben	Bedarfsverkehr in NVP konkretisieren (klarer Auftrag der Regierung von Schwaben "nicht zu eng, aber auch nicht zu weit fassen"	Es werden im Nahverkehrsplan ein paar wesentliche Punkte festgehalten	In Kapitel 7.4
Landkreis Unterallgäu	Wir stimmen inhaltlich dem Entwurf grundsätzlich zu. Für Punkt 11.1 Fahrzeugkategorien, Unterpunkt Fahrzeuggestaltung und Designvorgabe möchten wir darauf hinweisen, dass falls eine von DING einheitlich entwickelte Designvorgabe eingeführt werden sollte, die Fahrzeuge im Innen- als auch im Außenbereich gemäß diesen Verbundvorgaben gestaltet werden müssen. Dies kann aus unserer Sicht nicht für Unternehmen gelten, welche Linien im grenzüberschreitenden Verkehr in benachbarte Verkehrsverbünde betreiben. Designvorgaben können an der Verbundgrenze nicht umgesetzt werden, da ggf. beide Verbünde unterschiedliche Vorgaben treffen könnten, was zur Folge hätte, dass der Bus an der Verbundgrenze das Design ändern müsste. Aus wirtschaftlichen Gründen sollten Verkehrsunternehmen, welche verbundüberschreitenden Linien bedienen von dieser Pflicht ausgenommen werden, um in der fahrzeugbedingten Umlaufplanung möglichst frei zu sein. Wir empfehlen deshalb folgende Ergänzung: Sollte von DING ein einheitliches Design für die Regionalbusse eingeführt werden, müssen die Fahrzeuge sowohl im Inneren- als auch im Außenbereich gemäß diesen Verbundvorgaben gestaltet werden. Verkehrsunternehmen mit verbundüberschreitenden Linienverkehren wird diese Design-Vorgabe empfohlen.	Der Formulierungsvorschlag vom LKr. Unterallgäu wird aufgenommen.	Anmerkungen wurden im NVP an den jeweiligen Stellen berücksichtigt
LK NU - Klimaschutz, Radverkehr und Mobilität	siehe Anmerkungen PDF	Meist sinnvolle Anforderungen, die aber nicht im Nahverkehrsplan verortet werden sollten.	Keine Anpassungen
Stadt Senden	Wir haben am 08.07.2024 von Ihnen den Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Neu-Ulm im Rahmen einer Anhörung als betroffene Kommune erhalten. Eine gewünschte Rückmeldung soll bis zum 11.08.2024 verbindlich erfolgen, dies ist leider aus verwaltungstechnischer Sicht nicht möglich, da dies nicht alleine von der Verwaltung entschieden wird, sondern auch von unserem Stadtrat zu behandeln ist. Daher kritisiert die Stadt Senden den doch recht kurzfristigen Termin zur Rückmeldung. Der reduzierte Stadtrat wird als Ferienausschuss am 13.8.2024 beraten, sollte dort der Beschluss zur Beratung im Stadtrat fallen, dann wäre der nächstmögliche Termin am 17.9.2024. Wir beantragen daher, die Frist zur Stellungnahme angemessen zu verlängern, mindestens bis 30. August 2024, sicherer wäre der 30. September 2024.	Der Anhörzeitraums entspricht der üblichen Dauer.	Keine Anpassungen notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Auffallend ist hier, dass der Nahverkehrsplan vom zuständigen Ausschuss bereits am 04.06.2024 beschlossen, aber erst mehr als einen Monat später an die Kommunen weitergeleitet wurde. Allein wegen der Bedeutung des Nahverkehrsplanes für die zukünftigen Anforderungen an den ÖPNV erfordert, sich dafür mehr Zeit zu nehmen, die mit der kurzfristigen Fristsetzung nicht gegeben ist. Ein weiteres durch die Sommerferien bedingtes Problem ergibt sich durch die sitzungsfreie Zeit der meisten Kommunen. Sollte sich überraschender Weise bei uns eine schnellere Entscheidungsfindung ergeben, erhalten Sie natürlich früher die gewünschte Rückmeldung.		
Stadt Senden	Hier nun doch vorzeitig die gewünschte Stellungnahme der Stadt Senden zum Nahverkehrsplan mit entsprechenden Anmerkungen bzw. Anregungen. Da es sich um einen dynamischen Plan handelt mit zukünftiger Fortschreibung oder Anpassung werden wir gerne bei Bedarf mitwirken. Folgende Punkte sind uns aufgefallen: Seite 21 wird die Einwohnerzahl 2021 = 22.625 Einwohner genannt und im Jahr 2022 sind es schon 22 896 Einwohner, für das Jahr 2030 werden 22.850 Einwohner genannt, das sollte korrigiert werden auf ca. 23.100 Einwohner. Seite 29 Tarife sollten vereinfacht werden (z. B. Deutschlandticket) Seite 35 Abkürzungen erklären, Legende für HVZ, NVZ, SVZ Seite 62 unten Linie 73: ….176 Fahrten ??? Diese Anzahl der Fahrten erscheint uns nicht plausibel bzw. nachvollziehbar, bitte prüfen.	Für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung wurde einheitlich auf die Angaben des statistischen Landesamtes zugegriffen (nicht von allen Gemeinden Rückmeldung erhalten). Aufgrund des Datenstandes und statistischer Ungenauigkeiten können die tatsächlichen Einwohnerzahlen vom dargestellten Stand abweichen. Allerdings geben die Daten einen vollständigen Überblick über die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im gesamten Landkreis. Daher werden sie so beibehalten. Die Weiterentwicklung des Tarifangebots richtet sich an den DING, im Rahmen des Nahverkehrsplans wird der Status Quo dargestellt. Die beiden letzten Punkte wurden überarbeitet.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Seite 11 Fehler! Meldung Verweisquelle Seite 12 Clean Vehicle… müsste auch auf Seite 83 Anhang bei Fahrzeugausstattung erwähnt werden Seite 21 Einwohnerzahl 2021 = 22.625 und 2022 schon 22 896 (2030 = 22.850 sollte korrigiert werden, ca. 23.100???) Seite 22 Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten – Kein Einwand! Seite 39 Anforderung an Haltestellen – Ergänzung um den Punkt für das Anfahren der Haltestellen müsste 1 Meter davor/danach abgeschrägt werden, um Beschädigungen an den Bussen zu vermeiden/minimieren. Seite 46 Nummer 5.2 letzter Absatz sehr wichtig Seite 85 Fahrzeugausstattung müsste meiner Meinung nach den Hinweis auf Clean Vehicle enthalten…	Die statistischen Daten haben immer eine gewisse Schwankungsbreite abhängig von Bezugsjahr und Bezugszeitraum. Der Hinweis zur Abschrägung der Haltestellen zur besseren Anfahrt ist sinnvoll und wurde aufgenommen. Die Abfahrtshäufigkeit bei Linie 73 wurde verbessert. Ein Hinweis auf die zu verwendende Antriebstechnologie ist bei den Anforderungen an Fahrzeuge enthalten.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Verkehrsunternehmen BBS Brandner	**Seite 13, 5. Absatz:** Beschreibung der CVD-Richtlinie und dem Erreichen der Werte „auf Landesebene“. Diese Beschreibung ist unbestimmt und führt zu einer Benachteiligung von Verkehrsunternehmen, die sich durch den Einsatz von HVO100-Kraftstoffen oder emissionsfreien Fahrzeugen bereits mit der Umsetzung befassen oder dies beabsichtigen. Durch diese Formulierung wird gleichzeitig die Vorgabe des § 1 a Klimaschutz und Nachhaltigkeit des Personenbeförderungsgesetz außer Kraft gesetzt. Die Zulässigkeit der Formulierung stellen wir in Frage und bitten den Satz zu ändern: „Diese Werte gelten als das Maß, welches künftig im Landkreis Neu-Ulm erreicht werden soll“.	Der erwähnte Abschnitt stellt keine Festlegungen zur im Landkreis einzusetzenden Antriebstechnologie dar. Der Formulierungsvorschlag ist sinnvoll und wurde übernommen	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Seite 47 – Ziff. 5.3.1 Betriebsleitstelle mit einer Präsenzzeit von wöchentlich mindestens 30 Stunden oder 5 Stunden Montag-Samstag bzw. 6 Stunden Montag-Freitag. Die im Vergleich zum Betriebsleistungsangebot deutlich reduzierte Stundenanzahl lässt ggf. keine besondere hohe Qualität zu. Nach den Vorgaben auf Seite 35 ist eine Betriebszeit der HVZ und NVZ Montag bis Samstag von 06:00 bis 20:00 oder 14 Stunden am Tag vorgeben. Die Präsenzvorgabe von 6 Stunden Mo-Fr entspricht gerade mal 43% des Zeitraumes, in welchem das Verkehrsunternehmen besetzt sein sollte. Dieser Stand ist aus unserer Sicht viel gering und sollte auf mindestens 50 Wochenstunden Montag-Freitag oder 60 Wochenstunden Montag-Samstag erhöht werden, um die erforderliche Erreichbarkeit für die Fahrgäste und Kunden herzustellen.	Es wird eine Präsenzvorgabe von mindestens 60 Stunden vorgeschrieben.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Seite 72 – Tabelle Linienbündelung: die DING-Linie-Nr. 86 und 597 bedienen im Wesentlichen das Stadtgebiet Neu-Ulm. Entsprechend der Festlegungen unter Ziff. 3.1 – Organisation und Zuständigkeit des ÖPNV sollen die Verkehre im Gebiet der Stadt Neu-Ulm nicht betrachtet werden. Lediglich die Orte Ober-/Unterelchingen, Thalfingen, Nersingen sowie Unter-/Oberfahlheim sind im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen; ähnliches gilt für den Linienverlauf der Lini 763 ist in wesentlichen Teilen im Stadtgebiet Neu-Ulm verkehrt. Eine eindeutige planerische Festlegung zum Streckenverlauf als auch der Anfangs- und Endpunkte der Linien 86, 597 und 763 liegt nicht vor und müßte definiert werden.	Es ist zutreffend, dass die beschriebenen Linien einen großen und teilweise auch überwiegenden Teil ihrer Leistung auf Territorium der Stadt Neu-Ulm erbringen. Gleichzeitig erfüllen Sie vor allem für Gemeinden des Landkreises eine wichtige Funktion, für die Stadt Neu-Ulm haben sie nur eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung. Daher ist eine Organisation der Linien durch den Landkreis sinnvoll, zudem ist dieser Aufgabenträger der Linien. Da der Landkreis u.a. gemäß Vereinbarungen auf Verbundebene einen Ausschreibungswettbewerb um die Verkehrsleistungen anstrebt, sollten die beschriebenen Linien in die Linienbündelung einbezogen werden.	Angaben zum Streckenverlauf werden übernommen.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Wir bitten um konkrete Festlegung des Umfangs des Linienbündels Nord-Ost, da Sie ansonsten den aufgestellten Kriterien nach Ziff. 9.1. nicht nachkommen. Wir stellen in Zweifel, ob ein inkonsistenter Nahverkehrsplan rechtliche Wirkung entfalten kann.	Umgang des Bündels, Funktion und zugeordnete Linien wurde beschrieben ebenso wie betriebliche Synergien, die in den Bündeln hergestellt werden können.	Angaben zur Linienbündelung wurde ausführlicher beschrieben.
	Die Linie 78 ist derzeit die noch einzige verbleibende Linie im Landkreis Neu-Ulm, die bis zum 31.12.2026 noch eigenwirtschaftlich betrieben wird. Die Aufnahme der Linie 78 in das Linienbündel Nord-Ost entspricht keinem der auf Seite 70 aufgestellten Kriterien. Weiterhin ist die Linie 78 nach den Festlegungen der Relationskategorien unter Ziff. 4.2 die einzige Buslinie die als Hauptachse definiert ist.	Nicht zutreffend	Kein Anpassungsbedarf
	Weder räumlich (da landkreis-übergreifend) noch verkehrlich, wirtschaftlich oder betrieblich, da Linie eigenständig im Takt betrieben werden kann. Auch die Kriterien der integrierten Bedienung werden durch den eigenständigen Betrieb aufrechterhalten, indem die Verkehrsunternehmen zur Einhaltung der Standards nach Ziff. 5 verpflichtet sind.		Kein Anpassungsbedarf
	Durch die aktuelle Vorgehensweise bringen Sie durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan eine eigenwirtschaftliche Linie ohne Not in die Gemeinwirtschaftlichkeit, indem Sie die Linie 78 mit gemeinwirtschaftlichen Linien als auch dem Bedarfsverkehr Pfiffibus gezielt vermengen. Dabei ist zu unterstellen, dass wir vorgegebenen „wirtschaftlichen/ betrieblichen Kriterien“ nicht einmal untersucht worden sind.	Die Konzession läuft ohnehin 2026 aus, Angebotssteigerungen sind hier geplant, ein wirtschaftlicher Querausgleich mit anderen Linien ist im Sinne des Landkreises zur Sicherung schwächerer Linien.	Kein Anpassungsbedarf
	Wir unterstellen weiterhin, dass die „Auslegungsrichtlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ vom 26.06.2023 nicht berücksichtigt wurde. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_2023.222.01.0001.01.DEU&toc=OJ%3AC%3A2023%3A222%3AFULL#ntr1-C_2023222DE.01000101-E0001	Leider unpräzise Anmerkung, welcher Teil der Richtlinie nicht berücksichtigt wurde. Das angestrebte Vorgehen wird allerdings deutschlandweit vorgenommen und hat sich vielfach als rechtskonform bewiesen.	Kein Anpassungsbedarf
	Wir gestatten uns in diesem Zusammenhang den Hinweis auf die Ziff. 2.2.3. der Auslegungsrichtlinie, wonach der Landkreis Neu-Ulm als örtliche Behörde seinen Ermessensspielraum i. S. der allg. Grundsätze und Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nachgekommen ist. Im Fall eines offensichtlichen Fehlers könnte die Spezifikation einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Frage gestellt werden. Davon ist auszugehen, wenn die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf nicht geklärt worden ist.	unklar, was damit gemeint sein soll	Kein Anpassungsbedarf

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Weiterhin ist nach der Auslegungsrichtlinie zu prüfen, ob die Nachfrage – hier im Fall der Linie 78 – nicht oder nur teilweise OHNE gemeinwirtschaftliche Verpflichtung befriedigt werden kann.	Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit gilt selbstverständlich auch für Linienbündel, wenn ein Verkehrsunternehmer die geforderten Standards des Aufgabenträgers eigenwirtschaftlich erbringen kann.	Kein Anpassungsbedarf
	Sollte das ernsthafte Interesse verfolgt werden, dass weiterhin bedeutende Teile der ÖPNV-Leistungen im Landkreis Neu-Ulm eigenwirtschaftlich erbracht werden sollen, bitten wir Sie die Linie 78 als auch den Pfiffibus 1, 2 und 5 aus dem Linienbündel Nord-Ost herauszulösen und die Leistungen der Linie 78 einzeln (d.h. auf die Linie begrenzt) als auch des Pfiffibus 1, 2 und 5 in einem separaten Bündel vorzusehen. Mit dieser Vorgehensweise schaffen Sie weiterhin die Grundlage, dass eigenwirtschaftliche Angebote für die weiteren Linien abgegeben werden können.	Bedenken wurden bei der Bündelung der Linien im Landkreis abgewogen. Eine Bündelung von Regionalbuslinien und Pfiffibus-Linien hat sich bewährt und soll fortgeführt werden.	Kein Anpassungsbedarf
	Seite 85 - Ziff. 11.1 Fahrzeugausstattung mit dem Unterpunkt Fahrzeuggestaltung und Designvorgabe: der letzte Absatz gibt vor, dass die Fahrzeuge den Verbundvorgaben zu entsprechen haben, sowie von DING ein einheitliches Design für die Regionalbusse eingeführt wird. Wir bitten Sie, diesen Absatz zu begrenzen auf: a) Neufahrzeuge, die entsprechend der DING-Vorgaben zu gestalten sind. Bestandsfahrzeuge sollten von der Nachrüstungspflicht der Fahrzeuggestaltung ausgenommen sein. b) Fahrzeuge, die ausschließlich im Binnenverkehr des DING-Verbundes eingesetzt sind	Bei landkreisverbindenden Linien wird ein Fahrzeugdesign als Empfehlung festgelegt. Eine Ausnahme von Bestandsfahrzeugen könnte dazu führen, dass über eine komplette Konzessionslaufzeit Fahrzeuge im Einsatz sind, die kein Fahrzeugdesign des DING aufweisen.	Die genannte Stelle wurde präzisiert.
Stadt Illertissen	Siehe Datei Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und somit die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen urban und ländlich geprägten Bereichen im Landkreis darf nicht an den dafür aufzuwendenen finanziellen Mitteln scheitern und zu ungleichen Lebensverhältnissen führen. Eine Reduzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf lediglich Bedarfsverkehre entspricht nicht den Bedürfnissen der örtlichen Bevölkerung zum jetzigen Zeitpunkt oder in den kommenden Jahren und führt nicht zur Attraktivierung des ÖPNV im Landkreis. Daher ist es notwendig, die bisher vorhandenen Linien in ihrem Umfang beizubehalten und eine Taktung von 60 Minuten anzubieten und als Hauptverbindung auszubauen.	Eine Reduzierung des Angebotes lediglich auf einen Bedarfsverkehr findet im Landkreis Neu-Ulm nicht statt. Das bisherige Linienangebot bleibt erhalten und soll ausgebaut werden. Jedoch muss auch hier die finanziellen Aspekte berücksichtigt werden.	Kein Anpassungsbedarf

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Bei der Planung müssen sich auch die Entwicklungsachsen des Regionalverbands Donau - Iller widerspiegeln.	Diese wurde bei der Konzeption der Achsen berücksichtigt (siehe Beschreibung im Text). Nach Rückmeldung von Gremien im Frühjahr wurde es an der einen- oder anderen Stelle allerdings zurückgenommen.	Kein Anpassungsbedarf
	Um zu vermeiden, dass die Verfügbarkeit von Linien des öffentlichen Personennahverkehrs den Schulbesuch vorgeben, muss eine landkreisübergreifende Linie zwischen dem Knotenpunkt Buch/Obenhausen/Illertissen sowie Krumbach und Babenhausen geschaffen und verbessert werden. Die direkte Busanbindung Illertissen über Buch/Obenhausen zum Krankenhaus Weißenhorn ist zwingend und in regelmäßiger Taktung zu gewährleisten.	Die Linie Buch/Obenhausen/Illertissen sowie Krumbach und Babenhausen ist eine eigenwirtschaftliche Linie zwischen den Landkreises Neu-Ulm und Unterallgäu bzw. Günzburg. Ein Anpassen bzw. Verbessern des Angebotes geht nur im Einvernehmen mit dem VU sowie dem LK Unterallgäu bzw. Günzburg. Der LK Unterallgäu sowie der LK Günzburg haben jedoch in Gesprächen klar gemacht, dass hier eine finanzielle Beteiligung ausgeschlossen ist. Optionen zur Verbesserung des Angebots werden aufgeführt, ebenso wie ihre finanziellen Auswirkungen.	Kein Anpassungsbedarf
	Es wird die Beteiligung des Landkreises an den Kosten des Stadtbusses Illertissen beantragt, der dann in Zukunft auch Ziele außerhalb Illertissen bis Dietenheim und nach Rücksprache umliegende Ortsteile und Gemeinden (Herrenstetten/Bellenberg) ansteuern kann. Hier muss eine Gleichstellung mit der Stadt Senden und der Stadt Neu-Ulm erfolgen.	Eine Beteiligung des LK NU an den Kosten des Stadtverkehrs Illertissen ist nicht vorgesehen.	Anpassungen beim Abschnitt zu Stadtverkehren für mehr Klarheit
Stadt Vöhringen	Zunächst ist zu bemerken, dass die angesetzte Frist zur Stellungnahme in Hinblick auf die Bedeutung und Komplexität des Sachverhaltes sowie den Umstand, dass ein Großteil der zur Verfügung stehenden Zeit in die sitzungsfreie Zeit fällt, erheblich zu kurz bemessen ist, weshalb ausdrücklich beantragt wird, die Frist zur abschließenden Stellungnahme zum Nahverkehrsplan bis jedenfalls 30. September 2024 zu verlängern. Nachdem uns das Anhörungsschreiben am 08.07.2024 übermittelt wurde, der zuständige Ausschuss jedoch schon am 11.07.2024 getagt hat, war eine Vorberatung in diesem Ausschuss nicht mehr möglich. Wir haben dennoch in der Stadtratssitzung vom 25.07.2024 das Thema vorläufig behandelt und geben einstweilen folgende Stellungnahme zum Nahverkehrsplan ab, wobei eine weitere Stellungnahme ausdrücklich vorbehalten bleibt:	Eine Verlängerung der Frist ist aufgrund des Zeitplans nicht möglich und entspricht den üblichen Anhörungsfristen.	Kein Anpassungsbedarf

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Der Nahverkehrsplan dient als strategisches Instrument zur Weiterentwicklung und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis und legt die Mindestanforderungen fest. Details sind in diesem nicht geregelt. Der letzte Nahverkehrsplan datiert von 2015 und soll insoweit fortgeschrieben werden.		Kein Anpassungsbedarf
	Ziffer 2.2.2 des NVP: Aus unserer Sicht sollten die Bevölkerungszahlen angepasst werden. Der Stand 2021 ist nicht mehr aktuell.	Für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung wurde einheitlich auf die Angaben des statistischen Landesamtes zugegriffen. Aufgrund des Datenstandes und statistischer Ungenauigkeiten können die tatsächlichen Einwohnerzahlen vom dargestellten Stand abweichen. Allerdings geben die Daten einen vollständigen Überblick über die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im gesamten Landkreis. Daher werden sie so beibehalten, es liegen keine aktuelleren Vorausberechnungen für den gesamten Landkreis vor.	Kein Anpassungsbedarf
	Ziffer 3.2.1 Angebot im Busverkehr: Hier ist dargestellt, dass u.a. die Linie 73 (neben 72, 78 sowie 850) mit einem weitestgehend getakteten Angebot eine tagesdurchgängige Bedienung im Busverkehr auf den Hauptsiedlungsachse des Landkreises sicherstellt. Warum dann diese Hauptsiedlungsachse insbesondere zwischen weißenhorn und Vöhringen nicht als Hauptachse festgelegt wird (vgl. Abbildung 6 auf Seite 34 des NVP) ist nicht ganz ersichtlich. Vor diesem Hintergrund wird ausdrüchklich gefordert, die Achse Vöhringen - Weißenhorn als Hauptachse ohne Schienenverbindung aufzuführen. Nach Wahrnehmung der Stadt Vöhringen ist der Individualverkehr zwischen Vöhringen und Weißenhorn an seiner Kapazitätsgrenze angelangt, was die gemessenen Verkehrszahlen nicht nur zu Stoßzeiten und auch die Auslastung der Kreisverkehre wesentlich von Weißenhorn und an der Autobahnanschlussstelle faktisch belegen. Diese Verbindung als Hauptachse verstärkt zu bedienen - auch am Wochenende - muss Ziel des Nahverkehrsplanes sein. Nach Kenntnis der Stat Vöhringen ist das Verkehrsaufkommen zwischen den beiden viert- und fünftgrößten Kommunen im Landkreis höher als das auf der vierspurigen B10 zwischen Neu-Ulm und Nersingen.	Weißenhorn - Vöhringen wird als Hauptachse definiert (keine entstehenden Mehrkosten)	Anpassung vorgenommen in Kapitel 4.2

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Nachtverkehr und Bedarfsverkehr Erfreulich ist zunächst, dass die aufgegebene Pfiffibus-Verbindung zwischen Vöhringen, Illerberg und Emershofen wieder aufgenommen wurde. Der Pfiffibus stellt nach Auffassung der Stadt Vöhringen ein sehr attraktives Angebot dar, um auch Bürgerinnen und Bürger aus den Ortsteilen zu den Zügen zu bringen und auch am Wochenende, im Hinblick auf die Freizeitgestaltung, ein attraktives Angebot auch nachts zur Verfügung stellen. Vor diesem Hintergrund wird die Erstreckung der Pfiffibus-Linie 6 auch auf den Ortsteilen Illerzell dringend angeregt, zumal die Lage zwischen Vöhringen und Senden dies ohne Weiteres ermöglicht. In der Vergangenheit war eine solche Anbindung auch angeboten worden. Auch wenn die Anbindung aufgrund wohl fehlender Inanspruchnahme (Stand 2017) aufgegeben wurde, so haben sich die Zeiten und die Zielsetzung in der Verkehrspolitik seither doch deutlich verändert. Ferner wird in Hinblick auf die bereits angesprochene Bedeutung der Verkehrsachse Vöhringen - Weißenhorn angeregt, die Pfiffibus-Linie 6 auf den Bahnhof Weißenhorn zu erstrecken, da insbesondere die Bewohner von Emershofen und Illerberg doch verstärkte Verbindungen nach Weißenhorn haben.	Der Pfiffibus 6 soll eine Verbindung zum nächsten Bahnhof sicherstellen, dies erfüllt die Pfiffibus-Linie 6 für die beschriebenen Ortsteile.	Keine Anpassungen notwendig
	Ziffer 3.2.2 Angebot im SPNV Die Erhöhung der Frequenz insbesondere zur Hauptverkehrszeit im Rahmen der RS7 zwischen Ulm und Vöhringen/Illertissen wird sehr begrüßt, auch deshalb, weil die Verkehrsströme auf dieser Achse bis Illertissen doch erheblich sind (vgl. Abbildung auf S. 28 des NVP, <= 3.000).		Keine Anpassungen notwendig
	Ziffer 4.3 Umsteigevorgänge zu wichtigen Zielen In diesem Zusammenhang wird seitens der Stadt Vöhringen darauf hingewiesen, dass der Bahnhof in Vöhringen selbstverständlich als wichtiges Ziel im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden muss. In der Vergangenheit wurde im Rahmen der Neuordnung des Schülerverkehrs seitens des damaligen Sachbearbeiters des Landratsamtes angedeutet, dass die Bushaltestelle nicht mehr wie aktuell beim Bahnhof Vöhringen, sondern an einer ca. 200 m bis 300 m entfernten Stelle im Bereich der Richard-Wagner-Straße verlegt werden soll. Dies wird seitens der Stadt Vöhringen sicher nicht akzeptiert werden. Die Einwendung erfolgt lediglich vorsorglich.	Kenntnisnahme	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Es wird angeregt, die verstärkte Einrichtung von Anrufsammeltaxis zu prüfen, da die insbesondere auf wenig frequentierten Strecken sehr unkompliziert zu einer Komplettierung des Angebots beitragen.	Bedarfsangebot siehe Prüfauftrag	Keine Anpassungen notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Stellv. Behindertenbeauftragte Lk Neu-Ulm	Zum Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans habe ich aus Sicht der Behindertenbeauftragten grundsätzlich keine Ergänzungen. Unter Ziffer 5 sind die Anforderungen und Merkmale an bzw. von barrierefreien Haltestellen ausführlich erläutert. Auch zur erforderlichen Fahrzeugausstattung sind unter 11.1 die wesentlichen zu beachtenden Punkte aufgeführt. Obwohl laut dem Entwurf immer noch 80 – 90 % der Haltestellen im Landkreis nicht barrierefrei ausgebaut sind, wird das Bestreben der Gemeinden, den Anforderungen nach und nach zu entsprechen, durchaus deutlich. Bei der/dem Behindertenbeauftragten gehen regelmäßig Anfragen bezüglich Stellungnahmen zum Aus- und Umbau von Haltestellen ein. Lediglich zu Ziffer 5.3.10 (Personal) möchte ich anregen, das Thema Schulungen des Fahrpersonals noch etwas zu konkretisieren. Wie sieht eine ausreichende Schulung, insbes. zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, aus? Wer bietet eine solche an?	Der Aspekt Schulungen zu mobilitätseingeschränkten Fahrgästen wird ergänzt.	Anpassung in Kapitel 5.3.10
untere Verkehrsbehörde Lk Neu-Ulm	Seitens der unteren Verkehrsbehörde im Landratsamt Neu-Ulm bestehen keine Bedenken oder Einwände. Wir bitten jedoch im Rahmen der jeweiligen Planungen zur Verlegung bestehender oder Einrichtung neuer Bushaltestellen um frühzeitige Einbeziehung der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörden sowie der Polizei.	Kenntnisnahme	Keine Anpassungen notwendig
Pfaffenhofen a.d. Roth	Der Markt Pfaffenhofen nimmt den Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises zur Kenntnis und gibt den Hinweis, dass der Ausbau des Nachtbus-Verkehrs von/nach Ulm gewünscht wird.	Bei den Nachtbussen handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Landkreises. Die bestehenden Nachtbusse sollen bis zu deren Genehmigungsende fortgeführt werden. Neue Nachtbusse sind grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Verkehrszeit wurde dahingehend im Nahverkehrsplan bis 24 Uhr beschränkt.	Anpassung in Kapitel 4.2.2

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Markt Buch	Kommentar Bürgermeister Anschreiben: Die wesentlichen Argumente, weshalb die aktuell bestehende Planung von uns nicht akzeptiert werden kann, finden Sie in dem als Anlage beigefügten Schreiben vom 25.05.2024 an Herrn stellvertretenden Landrat Erich Winkler, welches Gegenstand der Stellungnahme des Markt Buch ist. Darüber hinaus erhalten Sie in der Anlage einen Beschlussauszug der öffentlichen Sitzung des Marktgemeinderates vom 25.07.2024, in welchem die Forderungen des Marktes Buch nochmals festgehalten worden sind. Unserer Ansicht nach kann mit der aktuell vorgestellten Planung der öffentliche Personennahverkehr im Markt Buch für die Zukunft nicht ausreichend und sinnvoll gewährleistet werden. Eine Orientierung an der bestehenden Entwicklungsachse aus dem Regionalplan lässt sich ebenfalls nicht erkennen. Dies würde sich auf die Schullandschaft und der zur Verfügung stehenden Schulen für die Kinder und Jugendlichen aus unseren Ortsteilen negativ auswirken oder die Möglichkeiten zumindest nicht erweitern. Insbesondere in ländlich geprägten Gebieten, wo der Individualverkehr von Haus aus eine höhere Gewichtung erfährt, ist es bei einem ernstlichen Willen, mehr Personen für die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen nötig, attraktive Angebote zu schaffen, die eine wirkliche Alternative darstellen.	Im Nahverkehrsplan wurde ebenfalls festgestellt, dass das bestehende Angebot nicht ausreichend ist und mit einem Bedarfsverkehr eine Verbesserung u.a. für das Gemeindegebiet von Buch erzielt werden soll.	Keine Anpassungen notwendig
	Beschluss Gemeinderat: Der Marktgemeinderat nimmt den Entwurf vom 27.06.2024 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Neu-Ulm zur Kenntnis und fordert im Rahmen der Fortschreibung wie folgt 1 Eine Reduzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf lediglich Bedarfsverkehre entspricht nicht den Bedürfnissen der örtlichen Bevölkerung zum jetzigen Zeitpunkt oder in den kommenden Jahren. Daher ist es notwendig, die bisher vorhandenen Linien in ihrem Umfang beizubehalten und eine Taktung von 60 Minuten anzubieten.	Eine Reduzierung des Angebotes lediglich auf einen Bedarfsverkehr findet im Landkreis Neu-Ulm nicht statt. Das bisherige Linienangebot bleibt erhalten und soll ausgebaut werden. Jedoch muss auch hier die finanziellen Aspekte berücksichtigt werden.	Keine Anpassungen notwendig
	2 Die Linien des Schulverkehrs sollen mit den weiterführenden Linien wie z.B. der aktuellen 929 oder 713 abgestimmt werden.	Wird gemacht	Keine Anpassungen NVP notwendig
	3 Die weiterführenden Linien sollen im Rahmen der Schülerbeförderung bei allen Fahrten alle Ortsteile auf der jeweiligen Route andienen.	Alle Ortschaften mit anzubinden wird nicht möglich sein - dadurch werden oft Wegstrecken sowie Fahrzeiten zu lang.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	4 Um zu vermeiden, dass die Verfügbarkeit von Linien des öffentlichen Personennahverkehrs den Schulbesuch vorgeben, muss eine Landkreisübergreifende Linie zwischen dem Knotenpunkt Buch/Obenhausen sowie Krumbach geschaffen werden, da hier selbst der Regionalplan durch eine Regionale Entwicklungsachse aktuell die größten Bezugspunkte für den Markt Buch sieht.	Die Konzession zwischen den Knotenpunkten Buch/Obenhausen sowie Krumbach ist aufgrund der landkreisübergreifenden Zuständigkeit in Abhängigkeit vom Landkreis Günzburg zu gestalten. Diese werden aber auch in Zukunft nicht bereit sein, die eigenwirtschaftliche Linie aufzugeben und werden hier auch zukünftig von Aufgabenträgerseite nichts zusätzlich über das derzeitige Angebot hinaus finanzieren. Aktuell ko-finanziert der LK Neu-Ulm bereits die Regionalbuslinie nach Krumbach. Möglichkeiten des Ausbaus werden in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Keine Anpassungen NVP notwendig Im Maßnahmenkapitel ergänzt
	5 Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und somit die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen urban und ländlich geprägten Bereichen im Landkreis darf nicht an den aufzuwendenden finanziellen Mitteln scheitern!	Die finanzielle Situation im Landkreis sowie darüber hinaus ist derzeit angespannt. Das muss leider beachtet werden. Es verschiedene Handlungsoptionen aufgezeigt	Keine Anpassungen NVP
Gemeinde Roggenburg	In der gestrigen Sitzung des Gemeinderates Roggenburg wurde aus dem Gremium darauf hingewiesen, dass im Entwurf des Nahverkehrsplanes unter Ziffer 11.3 „Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen …“ die Linie 711 nicht enthalten ist. Sollte es sich um ein Versehen handeln, bitte die Liste einfach ergänzen. Sollte für die Linie keine Genehmigung vorliegen bitte ich um eine kurze Rückmeldung.	Die Linien 711 und Linie 713 wurden ergänzt.	An entsprechender Stelle angepasst
Landkreis Biberach	1. Die in den Landkreis Neu-Ulm einbrechende Linien (in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Biberach) werden nicht erwähnt: - Linie 251 bricht nach Kellmünz ein - Linie 716 bricht nach Illertissen ein - Linie X240 bricht nach Illertissen ein à Es ist beabsichtigt, dass diese Linie zum 01.07.2025 in Betrieb genommen wird.	Wird aufgenommen außer X240, da diese noch nicht in Betrieb ist.	An entsprechender Stelle angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	2. In Baden-Württemberg werden automatische Fahrgastzählsystemen (AFZS) eingeführt. Da künftig in allen anderen Land- und Stadtkreisen des DING Verbundes (ADK, BC, Ulm (ink. Neu-Ulm)) AFZS eingeführt wird, wäre es ggf. auch für den Landkreis Neu-Ulm von Vorteil, das Thema im Nahverkehrsplan zu behandeln. Folgende Themen/Probleme wären vorstellbar: Datengrundlage der künftigen Einnahmeaufteilungsverfahren? à In BW sind voraussichtlich keine Vollerhebung notwendig, da die AFZS Daten genutzt werden können. Durch eine vermeintlich schlechtere Datengrundlagen im Landkreis Neu-Ulm könnte es ggf. zu Verschiebungen der Fahrgelderlöse kommen. (Diese Wiederrum führen ggf. bei einzelnen Linien zu einem höheren Ausgleichsbedarf) Möglicherweise könnten Sie in Ihrem NVP unter Punkt 5.3.3 Sinngemäß folgendes ergänzen: Jedes Verkehrsunternehmen hat dem Einbau von automatischen Fahrgastzählsystemen durch den Aufgabenträger zuzustimmen und muss die Instandhaltung, Funktionsüberwachung und die Disposition der Fahrzeuge, entsprechend eines von dem Landkreis Neu-Ulm vorgegebenen Anforderungskatalog gewährleisten. 3. Es wird derzeit an einem einheitlichen Haltestellendesign für das Verbundgebiet gearbeitet. Eventuell möchten Sie sich die Möglichkeit geben, ein im Verbundgebiet einheitliches Haltestellendesign an allen Haltestellen vorzuschreiben (bspw. insofern diese erneuert, oder neu eingerichtet werden).	Anpassungen zum Umgang mit AFZS werden aufgenommen.	An der entsprechenden Stelle wurden Änderungen vorgenommen.
Gemeinde Roggenburg	Der Gemeinderat dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes. Für die verdichteten Bereiche des Landkreises halten wir den Vorschlag für gelungen und sachgerecht. Allerdings sehen wir Defizite für die Überplanung des ländlichen Raumes unseres Landkreises. Die Gemeinde Roggenburg ist der Auffassung, dass mit weniger starren Taktverkehren und mehr modernen Bedarfsverkehren zum einen dem Grundsatz zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit als auch die heutigen Anforderungen an einen attraktiven und modernen ÖPNV erfüllt werden.	Der Landkreis will zusätzlich zum bestehenden Linienangebot ein Angebot an Bedarfsverkehren schaffen.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Die Kosten des ÖPNV belasten den Kreishaushalt erheblich und haben Auswirkungen auf die Kreisumlage. Auf die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Gesamtkonzeptes muss daher ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Die Erstellung eines Finanzierungsplanes sollte daher bereits mit der Aufstellung des Nahverkehrskonzeptes erfolgen, damit auch die Folgekosten ausreichend Berücksichtigung finden können.	Ein Finanzierungsplan wäre sicherlich sinnvoll, jedoch aktuell nur sehr schwer darzustellen, da sich die Kosten für den ÖPVN je nach individueller Ausgestaltung der konkreten Verkehrsleistung und der polit. Rahmenbedingungen verändern. Es wird bei der künftigen Verkehrsplanung aber ein	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
		besonderes Augenmerk auf die Kosten gelegt. Mittelfristig ist angedacht, auch einen ÖPNV-Investitionsplan aufzustellen.	
	Das nun zur Diskussion gestellte Konzept beschreibt unter Punkt 9.3 insgesamt drei Linienbündel. Um dem Regelverkehr / Linienverkehr überhaupt eine Möglichkeit für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, sollten für die Pfiffibusse / Bedarfsverkehre separate Linienbündel gebildet werden. Wir bitten deshalb die defizitären Pfiffibusse aus den Linienbündeln Mitte, Nord-Ost und Süd zu entfernen und hierfür eigene Bündel für Bedarfsverkehre zu bilden.	Die Bündelung von Pfiffibus und anderen Linien hat sich bewährt und soll auch weiter so fortgeführt werden. Eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Linienbündel ist nicht ausgeschlossen.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Der aktuelle Entwurf stellt auf die Standards des Pfiffibusses als linien- und fahrplangebundener Bedarfsverkehr ab. Ein moderner On-Demand-Verkehr erfordert einen fahrplanlosen Flächenverkehr mit einer hohen Haltestellendichte. Bei der Prüfung eines Bedarfsverkehres für den ländlichen Raum sollte auch die Einrichtung eines On-Demand- Models angelehnt an den FLEXIBUS – wie er im Tarifgebiet des Verbands Mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien im Einsatz ist – untersucht werden. Dieser sollte nicht nur zu Randzeiten, sondern den ganzen Tag zur Verfügung stehen. Wir sehen darin einen deutlich höheren Komfort für die Fahrgäste zur niedrigeren (Betriebs-) Kosten.	Die Prüfung des Systems FLEXIBUS (wie auch anderer) ist vorgesehen, siehe Prüfauftrag. Das Ausweisen der ländlich geprägten Fläche des Landkreises Neu-Ulm als Bedarfsfläche ist der erste Schritt für die Ausweitung von alternativen Bedienformen.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Wir bitten schließlich, dass eine bessere Absprache mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern erfolgt, um ein ausreichendes Fahrplanangebot auf dieser Linie sicherzustellen.	Kenntnisnahme	
	Mit dem Neubau der Staatstraße 2019 – Ingstetten – Deisenhausen sind im gemeindefreien Gebiet „Roggenburger Forst“ Haltestellen gebaut worden, welche vom Walderlebniszentrum und vom Bildungszentrum Roggenburg für waldpädagogische Angebote insbesondere für Schulklassen benötigt werden. Hierfür ist eine ausreichende Bedienung durch die Linie 812 erforderlich.	Möglichkeiten zur Stärkung des Angebots zwischen Roggenburg und Krumbach werden aufgeführt.	Kapitel Maßnahmen wurden angepasst.
Staatl. Bauamt Krumbach	Grundsätzliche Stellungnahme: Nach den uns vorliegenden Unterlagen werden Belange, die durch das Staatliche Bauamt Krumbach zu vertreten sind, nicht berührt. Gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes Krumbach keine Einwände. Die erwähnten Punkte werden bei unseren zukünftigen Projekten entsprechend berücksichtigt.		Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regierung von Schwaben	I. Generelle Anmerkungen: Der Landkreis Neu-Ulm beabsichtigt, die bislang von privaten Verkehrsunternehmen z.T. eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen innerhalb des Landkreises zukünftig zu 3 Linienbündeln, Mitte, Nord-Ost und Süd zusammenzufassen und sukzessive auszuschreiben. Zeitgleich schreiben die Städte Ulm und Neu-Ulm ebenfalls den jeweiligen Nahverkehrsplan – NVP – fort, die NVP sollen aufeinander abgestimmt werden. Es hätte sich daher angeboten, für den bereits geografisch zusammenhängenden Nahverkehrsraum Ulm/Neu-Ulm einen gemeinsamen NVP zu erstellen, wie dies auch in Art.8 i.V.m. Art. 6 BayÖPNVG vorgesehen ist.	Der Landkreis Neu-Ulm hat sich um einen gemeinsamen NVP bemüht. Die Zusammenarbeit mit den beiden Städten Neu-Ulm und Ulm ist der erste Schritt für einen gemeinsamen NVP im Bereich des DING-Verbundes.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Unter Kapitel 6 erfolgt eine Schwachstellenanalyse, analysiert werden Erschließung, Umsteigehäufigkeit, Beförderungszeit und Fahrtenangebot. Konkrete Maßnahmen zur Beseitigung der erkannten Schwachstellen werden jedoch nicht festgelegt.	Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen sind im Kapitel "Maßnahmen" beschrieben	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Im Entwurf ist eine Gliederung in Ausführungsnetz (ÖPNV-Vorhaben, die während der Geltungsdauer des NVP umgesetzt werden sollen und die im ÖPNV-Investitionsplan zum NVP nach Art. 14 BayÖPNVG aufgeführt sind) und Zielnetz (ÖPNV-Vorhaben, die in einer der kommenden Fortschreibungen umgesetzt werden) nicht erkennbar. Ausblicke auf zukünftige ÖPNV Planungen und –Vorhaben fehlen. Es entsteht der Eindruck, dass mit der Umgliederung des derzeitigen Liniennetzes im Dezember 2023 und die beabsichtigte Linienbündelung die ÖPNV-Planung der Landkreises Neu-Ulm final abgeschlossen ist.	Im Nahverkehrsplan werden verschiedene Maßnahmen, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, beschrieben. Darüber hinaus wurden Prüfaufträge formuliert, die gegebenenfalls zu Anpassungen des ÖPNV-Angebots führen werden. Maßnahmen zu beschreiben, die in einer zukünftigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans (beispielsweise in 10 Jahren) erst umgesetzt werden ist nicht sinnvoll, das muss dann im entsprechenden NVP beschrieben werden. Im Nahverkehrsplan sollen ja konkrete, wirtschaftlich unterlegte, geplante Änderungen enthalten sein und keine Wunschliste an die Zukunft. Einige der beschriebenen neuen Anforderungen an den zukünftigen Nahverkehr wirken sich erst in den kommenden Jahren aus. Insofern ist die Anmerkung nicht nachvollziehbar.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	II. Anmerkungen zu den einzelnen Kapiteln und Unterpunkten des NVP-Entwurfs: 1.2.2 Bundesrecht (PBefG) Thema Nahverkehrsplan Unter Bezugnahme auf § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG wird darauf hingewiesen, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zuständig ist und die Anforderungen an den Umfang der ausreichenden Verkehrsbedienung für seinen Zuständigkeitsbereich in der Regel in einem Nahverkehrsplan festlegt. Eine Definition, was der Aufgabenträger unter einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen konkret versteht, lässt der NVP jedoch offen. Hier wären Angaben dazu, wie häufig Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren wochentags bzw. samstags, sonn- und feiertags durch ÖPNV angedient werden, erforderlich. Wenn das unter 4.2 auf S. 35 dargestellte Mindestfahrtenangebot die ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG darstellt, sollte es auch als solches benannt werden. Thema Barrierefreiheit Ebenfalls unter Bezugnahme auf § 8 Abs. 3 PBefG wird darauf hingewiesen, dass der Aufgabenträger von der bis zum 1.1.2022 herzustellenden vollständigen Barrierefreiheit Ausnahmen zulassen kann, soweit er diese der NVP konkret benennt und begründet. Der NVP lässt diese konkreten Angaben im Hinblick auf die Haltestellen vermissen. Auch eine Begründung, warum welche Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut wurden bzw. werden sollen, fehlt. Der Hinweis, dass die vom Gesetzgeber geforderte Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Hinblick auf den Haltestellenausbau nur dann möglich ist, wenn dem Aufgabenträger selbst die Baulast für die Haltestellen obliegt, wäre hilfreich.	In Kapitel 4.2 ist ein Hinweis auf den beschriebenen Paragraphen enthalten. Daher wird kein Änderungsbedarf gesehen. Eine Priorisierung des Haltestellenausbaus erfolgt nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans, sondern soll anschließend in einem Haltestellenausbaukonzept erarbeitet werden. Hierzu wird ein Satz ergänzt.	Keine Anpassungen NVP notwendig An entsprechender Stelle im NVP angepasst
	Thema Rechtliche Wirkung des NVP Satz 1: streiche: Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen setze: Verwaltungsverfahren zu Liniengenehmigungen		An entsprechender Stelle im NVP angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	2.2.2 Bevölkerungsentwicklung Der NVP führt aus, dass insbesondere in den südlichen und südöstlichen Gemeinden mit stärkeren Zunahmen der Bevölkerung gerechnet wird. Gleichzeitig werden diese Bereiche jedoch als Bedarfsflächen ausgewiesen (s. 4.2 Bedienungshäufigkeit im Landkreis Neu-Ulm, S. 34), die nicht im Taktverkehr bedient werden. Langfristig (bis 2040) wird insbesondere in der Altersgruppe > 65 mit einem Anstieg zwischen 26,1 % und ??? (S. 21) gerechnet. Welche Folgen sich daraus für die zukünftige Planung des ÖPNV (Stichwort: Zielnetz) ergeben, bleibt offen.	Die südöstlichen Gemeinden weisen lediglich einen prozentual stärkeren Bevölkerungsanstieg auf, mit Blick auf die absoluten Zahlen sind die Bevölkerungszuwächse z.B. gegenüber Senden, Illertissen durchaus vergleichbar. Abgesehen davon sind Maßnahmen vorgesehen, um insbesondere in diesen Gebieten ein verbessertes Angebot zu schaffen. Dem Zuwachs der Bevölkerungsgruppe >65 Jahre wird insbesondere mit einem verstärkten Fokus des Anforderungsprofils auf den Abbau von Barrieren gelegt, das Gesamtsystem soll vereinfacht werden. Damit ist nicht nur der Altersgruppe >65 Jahren gedient, sondern allen Fahrgästen im ÖPNV.	Eine Erläuterung wurde in Kapitel 7.2 aufgenommen, dass mit dem barrierefreien Umbau der Haltestellen auf die zunehmende Alterung der Bevölkerung eingegangen wird.
	2.3 Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten Spiegelstrich 1: konkrete Angaben zu Art der Erschließung (Linienverkehr, Linienbedarfsverkehr, oder gebündelter Bedarfsverkehr), ggf. Fahrtenhäufigkeiten, fehlen.	In Kapitel 7.4 werden konkrete Möglichkeiten zur Schließung der Erschließungslücken aufgeführt.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	3.2.2 Angebot im SPNV Eine grafische Darstellung der vorhandenen Linien im SPNV wäre hier hilfreich. In Abbildung 4 werden die Bahnlinien nur mit „DB“ gekennzeichnet, Abbildung 3 wurde ohne Legende abgedruckt, was eine Zuordnung der Linien erschwert. Auch sind nicht alle der genannten SPNV-Linien abgebildet.	Abbildung 3 wurde entsprechend angepasst	An entsprechender Stelle im NVP angepasst
	3.3.2 ÖPNV-Nachfrage Der Entwurf stellt fest, dass dem Landkreis keine aktuellen flächendeckenden und systematischen Fahrgastzahlen vorliegen. Die Datenbasis des mIv ist aus dem Jahr 2019. Insoweit stellt sich die Frage, auf welcher Basis die Nachfrage an ÖPNV-Leistungen ermittelt und ein entsprechendes Konzept zur Befriedigung dieser Nachfrage erstellt werden soll.	Da aktuell ein großer Teil des Landkreises mit eigenwirtschaftlichen Verkehren erbracht wird, liegen keine flächendeckenden Nachfragezahlen vor. Daher mussten auf andere Datenquellen (Pendlerdaten, Einwohnerdaten, regionale Verkehrsentwicklung Regionalverband Donau-Iller zurückgegriffen werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	3.3.2 ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Neu-Ulm Der Entwurf geht davon aus, dass der mIv einen Anteil von 53,6 % am Modal Split hat und sieht ein hohes Verlagerungspotential für den ÖPNV. Durch welche verkehrsplanerischen Maßnahmen diese Verlagerung stattfinden soll, lässt der Entwurf an dieser Stelle offen, auch Querverweise fehlen.	In Kapitel 7 werden Maßnahmen vorgestellt.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	4.1.1 Erschließung im Landkreis Neu-Ulm Der Entwurf legt fest, dass Gemeindeteile und Wohngebiete > 100 Einwohner erschlossen werden sollen. Wie häufig und durch welche Verkehrsformen lässt der Entwurf offen (Def. ausreichende Verkehrsbedienung)	Eine entsprechende Formulierung wurde aufgenommen.	In Kapitel 4.1.1 angepasst
	5.1.2 Ausbauzustand der Haltestellen Im Anhang fehlt ein Verzeichnis der Haltestellen mit konkreten Angaben dazu, welche Haltestellen sich – auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit – in welchem Ausbauzustand befinden. Auch fehlen Angaben dazu, bis wann beabsichtigt ist, einen entsprechend definierten Ausbauzustand an Barrierefreiheit an den Haltestellen herzustellen. Auch eine Priorisierung der Haltestellen in Bezug auf den Ausbau fehlt. Die bloße Angabe von Prozentsätzen (Ziff. 5.1.2 Ausbaustand barrierefreie Haltestellen) entspricht nicht der vom Gesetzgeber geforderten Konkretisierung. Die Abbildungen 7 und 8 können das o.g. Verzeichnis ergänzen, aber nicht ersetzen.	Dopplung, siehe oben	Siehe oben
	5.2.2. Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV Es sollte eine Regelung zur Vorhaltung von Ersatzfahrzeugen und Fahrern, insbesondere bei Umstellung auf E-KOM (Wintereinsatz) getroffen werden.	In Kapitel 5.3.7 wird erwähnt, dass bei Fahrtausfällen Ersatzfahrten anzubieten sind.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	Dass die im Bedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeuge von der Anforderung der Barrierefreiheit ausgenommen sind, ist insbesondere im Hinblick auf die unter 2.2.2 genannte Bevölkerungsentwicklung im südlichen und südöstlichen Landkreis, der zudem noch als Bedarfsfläche ausgewiesen ist, sehr kritisch zu sehen. Gerade die demografische Entwicklung in diesem Raum macht es eigentlich erforderlich, dass Fahrzeuge im Bedarfsverkehr von barrierefreier Bauart sind.	Barrierefreiheit ist vorgesehen, dies wird im Dokument präzisiert.	In Kapitel 7.4 angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	5.3.4 Sicherheit Auch das Betriebs-Personal (insbesondere im Kundenservice und in der Beschwerdeannahme) sollte deutschsprachig sein, bei den technischen Standards sollte auch die Einhaltung der vom Hersteller vorgegebenen Wartungsintervalle für die Fahrzeuge vorgegeben werden. 5.3.5 Grundreinigung 1 x Wöchentlich Welchen Umfang hat die Innenreinigung? Detailbeschreibung wie bei Grundreinigung 1 x monatlich fehlt hier.	Vorschlag mit Wartungsinterwallen wurde aufgenommen Dass ein Kundenservice die Landessprache beherrschen sollte, ist wohl selbsterklärend. Eine Präzisierung sollte, wenn nötig, in den Verkehrsverträgen festgehalten werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig In Kapitel 5.3.4 angepasst Keine Anpassungen NVP notwendig
	5.4.2. Fahrgastinformation Barrierefreie Fahrgast Info und Service Was ist mit „…die möglichst bis zeitnah umzusetzen….“ gemeint?		Formulierung 5.4.2 verbessert
	6.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV S. 59: Es werden 8 sog. „Erschließungslücken“ aufgezählt, für die „Handlungsbedarf/Prüfauftrag“ besteht. Es wird aufgezählt, in welchen Bereichen welche Anzahl von Bewohnern nicht erschlossen ist. Konkrete Aussagen dazu, wie festgestellt werden soll, ob tatsächlich eine Erschließungslücke, sprich: eine nicht befriedigte Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen besteht, fehlen. Ebenso bleibt offen, wie eine bestehende, aber unzureichende Erschließung zukünftig verbessert werden soll.	Eine nicht befriedigte Nachfrage könnte höchstens durch eine Bewohnerbefragung ermittelt werden, was offensichtlich den finanziellen Rahmen eines Nahverkehrs sprengen würde. Es wird beschrieben, welche Möglichkeiten für die Behebung der Erschließungslücken bestehen. Die Umsetzung muss dann genauer geprüft werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	6.2 Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit Der Entwurf stellt fest, dass die Gemeinden Pfaffenhofen und Elchingen kein direktes ÖPNV-Angebot nach Günzburg haben, und das aktuelle Angebot sehr umwegig und damit unattraktiv ist. Vorschläge für Maßnahmen, diesen Mangel zu beseitigen fehlen. Gleiches gilt für die Feststellung unter Ziff. 6.3 Analyse des Fahrtenangebotes auf S. 63, vorletzter Absatz, wo dem Landkreis ein grundsätzlicher Mangel an Fahrtangebot bescheinigt wird, das nötig wäre, um zumindest eine adäquate Daseinsvorsorge zu gewährleisten.	Eine Verbesserung der Relationen Elchingen - Nersingen und Pfaffenhofen - Nersingen wurde vorgeschlagen, aber aufgrund von haushälterischen Erwägungen im Planungsprozess zurückgenommen. Auch eine testweise Ausweitung des Pfiffibus im nördlichen Teil des Landkreises als tagesdurchgängiges Bedarfsangebot wurde diskutiert. Das grundsätzliche geringe Fahrtenangebot soll im Zuge der Einführung eines Bedarfsverkehrs eingerichtet werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	7.1 Ausbau des Fahrtenangebots Die Ausführungen im Entwurf bleiben sehr vage, der Entwurf lässt offen, welche Erschließungsmängel konkret durch das Linienbündel Mitte beseitigt wurden und bei welchen Linien zur Beseitigung von Erschließungsmängeln die Ausweitung der Linienleistung geprüft werden soll. Konkrete Vorgaben fehlen.	Erschließungslücken, die durch die Inbetriebnahme des Bündels Mitte behoben wurden, wie auch andere Entwicklungen der Vergangenheit, nicht aufgeführt, da sie für die Zukunft irrelevant sind. Zur Behebung von Erschließungsmängeln wurden Vorschläge aufgeführt, diese müssen dann aber bei der Formulierung einer Ausschreibung präzisiert werden.	Keine Anpassungen NVP notwendig
	7.2 Maßnahmen zur Barrierefreiheit – Haltestellenausbau Dem Entwurf fehlt ein Haltestellenverzeichnis, in dem die zu 5.1.2 angemerkten Parameter enthalten sind.	Ein solches Verzeichnis wird beigefügt.	Liste im Anhang hinzugefügt

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	7.4 Prüfung von Maßnahmen – Einrichtung von ergänzenden Bedarfsverkehren Dem Entwurf fehlen konkrete Aussagen, in welchen Bereichen der Aufgabenträger welche Arten von Bedarfsverkehren einsetzen will, einschließlich der für die jeweilige Verkehrsart – Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG oder gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG erforderlichen Vorgaben, die der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan festzulegen hat. Dies sind: § 44 PBefG Linienbedarfsverkehr: - Festlegung der Bedienräume und der Halteorte in den Bedienräumen, - Festlegung der Betriebszeiträume - Aussagen zu Abgaswerten der eingesetzten Fahrzeuge, zu Sozialstandards für das eingesetzte Fahrpersonal und zur Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge. § 50 gebündelter Bedarfsverkehr: - Festlegung einer Fahrzeugobergrenze, - Festlegung einer Bündelungsquote (§ 50 Abs. 4 Nr. 3 PBefG), - Festlegung der Tarife (Tarifhoheit liegt zwar bei der Genehmigungsbehörde, aber im Benehmen mit IHK und Aufgabenträger) (§ 51a PBefG) - Aussagen zu Abgaswerten der eingesetzten Fahrzeuge, zu Sozialstandards für das eingesetzte Fahrpersonal und zur Barrierefreiheit (§ 50 Abs. 4 Nr., 4 und 5 PBefG). - Festlegung zur Dauer des Monitorings (§ 50 Abs. 3 Satz 3 und 4 PBefG):	Es wurde festgelegt, dass ein entsprechendes Konzept außerhalb des Nahverkehrsplans erstellt werden soll. Allerdings können bereits jetzt einige Festlegungen festgehalten werden. Alle weiteren Aspekte, sollen nach Beschluss des Nahverkehrsplans festgelegt werden, daher wurde es als Prüfauftrag definiert.	Änderung in Kapitel 7.4 formuliert
	Maßnahmen zur Behebung von Erschließungslücken Dem Entwurf fehlen konkrete Aussagen, in welcher der in den Strichaufzählungen genannten Erschließungslücken welche Form des Bedarfsverkehrs zur Beseitigung der Erschließungsmängel eingesetzt werden soll. 9.2. Linienauswahl Zeile 2: Landkreis Landshut?	In den meisten Fällen ist dies beschrieben worden. Darüber hinaus soll (siehe Prüfauftrag) ein Bedarfsverkehrs-System eingerichtet werden, mithilfe dessen manche Gebiete besser bedient werden sollen.	Keine Anpassungen NVP notwendig Die entsprechende Stelle wurde angepasst.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	10.4. Beteiligung der Kommunen des Landkreises In der Illertissener Zeitung vom 31.7.2024 wird moniert, dass die Relation Biberach (Riss) – Illertissen – Krumbach nicht berücksichtigt wurde. Ebenso wird eine direkte Verbindung auf den Relationen Illertissen – Buch – Krumbach sowie Weißenhorn – Buch Unterroth – Oberroth gefordert. Der Ziffer 10.4. ist zu entnehmen, dass von den 17 Gemeinden im Landkreis Neu-Ulm 10 Gemeinden von der Möglichkeit zur Äußerung zum Entwurf gebraucht gemacht haben. Dass die nunmehr geforderten Relationen Teil der Stellungnahmen der Gemeinden, ist dem Entwurf nicht zu entnehmen. 11.2. Anpassungen am Linienangebot aufgrund des Fahrplanwechsels im Dezember 2023 und April 2024 Es wäre sinnvoll, die Linien bereits in der unter Ziffer 9.3 aufgeführten Bündelungsstruktur zusammenzufassen. Auch sollte bei jeder Linie der Erschließungszweck der Linie benannt werden und – soweit erforderlich – welche verkehrsplanerischen Änderungen der Aufgabenträger für die Linie während der Geltungsdauer des NVP beabsichtigt.	Keine der angrenzenden Gemeinden hatte die Relation in der Befragung angegeben. Abgesehen davon werden Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die aufgeführte Stelle wird ausführlicher beschrieben.	Anpassung in Kapitel 7.1 Die entsprechende Stelle wurde angepasst.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regionalverband Donau-Iller	Die Regionalverband Donau-Iller begrüßt insbesondere die kommunen- und ländergrenzübergreifende Erarbeitung des vorgelegten Nahverkehrsplans. Im Rahmen der Aufzählungen übergeordneter Planungen findet aktuell in der Aufstellung befindliche Regionalplan Donau- Iller Beachtung. Am 05.12.2023 hat die Verbandsversammlung des Regionalverbands den Satzungsbeschluss zum Regionalplanentwurf gefasst. Der Entwurf wurde zur Genehmigung wird im Sommer diesen Jahres gerechnet. Inhalt des Regionalplanentwurfs ist unter anderem ein sogenanntes regionales Erreichbarkeitsnetz. Dieses soll im öffentlichen Nahverkehr die Zentralen Orte in der Region und darüber hinaus miteinander verbinden. Es wurde basierend auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung erstellt. Hierbei unterteilt sich das Erreichbarkeitsnetz der Region Donau-Iller in ein Haupt- und Ergänzungsnetz. Ziel ist, dass alle Zentralen Orte untereinander in einem regemäßigen Takt über Bus oder Bahn erreichbar sind. Es soll ein ganztägiges, regelmäßiges Angebot nach dem Integralen Taktfahrplan mit schlanken Anschlüssen in den Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten angestrebt werden. Auf den Verbindungen des Ergänzungsnetzes soll ein möglichst ganztägiges getaktetes Grundangebot entstehen, oder zumindest die Einführung bzw. Weiterentwicklung von flexiblen Bedienungsformen geprüft werden. Das definierte Haupt- und Ergänzungsnetz, zu finden unter Plansatz B V 1.3 G (3) unseres Regionalplanentwurfs, ist zu Beachten und in den Nahverkehrsplan zu integrieren. Aus Abbildung 6 des Nahverkehrsplans wird ersichtlich, dass das definierte Erreichbarkeitsnetz nicht gänzlich durch das Mindestangebot des ÖPNV im Landkreis abgedeckt wird. Die Achsen Illertissen - Weißenhorn, Weißenhorn - Ichenhausen (Landkreisübergreifend), Elchingen - Langenau (Landkreisübergreifend), Senden - Illerkirchberg (landkreisübergreifend) und Buch - Krumbach (landkreisübergreifend) sind in das Mindestangebot mit aufzunehmen und zu bedienen. Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Neu-Ulm zu berücksichtigen. Darüberhinausgehend haben wir keine weiteren Anmerkungen.	Bei der Konzeption des Mindestfahrtenangebot wurde unter anderem die Struktur der zentralen Orte in der Region sowie das Erreichbarkeitsnetz berücksichtigt. Auf manchen der „Entwicklungsachsen“ besteht allerdings eine nur sehr geringe Nachfrage. Eine Bedienung dieser Achsen mit einem hochwertigen Angebot bei fehlender Nachfrage widerspricht dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit. Im Maßnahmenkapitel werden verschiedene Verbesserungsoptionen des Angebots auf diesen Relationen vorgeschlagen.	Die entsprechende Stelle wurde angepasst.

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
DING Verbund	3.4 Tarifstruktur und Vertriebswege (Seite 29) => Korrekturvorschlag zum Satz: Außerdem besteht die Möglichkeit, Fahrkarten digital in verschiedenen Apps (z.B. DING-App, DB Navigator (geplant), SWU-App) zu erwerben. è Der Fahrscheinerwerb von DING-Fahrscheinen ist im DB Navigator seit Mai 2024 möglich. => Erster Satz des dritten Absatzes am Anfang ist abgeschnitten. Richtig ist: Das Verbundgebiet von DING ist in Tarifwaben eingeteilt. Für den Landkreis gelten insgesamt 11 verschiedene Tarifwaben, … 5.1.4 Haltestellenausstattung (Seite 44 ff) => Anmerkung zum Satz: In Tabelle 8 werden die Ausstattungsstandards der Haltestellen im Stadtnetz Ulm / Neu-Ulm in Abhängigkeit von der Klassifizierung dargestellt: Hier ist vermutlich der Landkreis Neu-Ulm gemeint. => Ausstattungsmerkmal „Aushangfahrplan mit Linienverlauf“ in der Tabelle 8 Die meisten Fahrplankästen im Landkreis Neu-Ulm haben derzeit das Format A3 quer. In diesem Format werden auch die meisten Aushangfahrpläne erstellt. Lediglich an Haltestellen mit wenigen Abfahrten wird das Format A4 hoch verwendet und um eine Tarifinformation ergänzt. Wir empfehlen hier eine Änderung der Formatvorgabe auf „DIN A3 quer oder DIN A4 hoch“. => Ausstattungsmerkmal „Stadtplan (evtl. Ausschnitt)“ in der Tabelle 8 Derzeit werden an den Haltestellen im Landkreis Neu-Ulm keine Stadtpläne oder Umgebungspläne ausgehängt. Die Erstellung solcher Pläne für jede einzelne Haltestelle ist kompliziert und kostspielig. In den meisten Fällen werden dafür auch zusätzliche Fahrplankästen benötigt. Wir empfehlen, für alle Haltestellenkategorien ABC die Ausstattung mit solchen Plänen nur "nach Bedarf" vorzugeben.	Änderungsvorschläge sind sinnvoll und wurden übernommen	Dokument wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	5.3.3 Fahrgastzählung (Seite 48) => Ergänzungsvorschlag: Gemäß dem Verbundfördervertrag des Landes Baden-Württemberg sind ab 2025 die Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) zur Ermittlung der Fahrgastzahlen auszustatten. Neben den württembergischen Aufgabenträgern im DING hat auch die Stadt Neu-Ulm in ihrem neuen Nahverkehrsplan die Ausrüstung der Fahrzeuge mit AFZS vorgeschrieben. Im Sinne einer perspektivisch verbundweit einheitlichen Regelung empfehlen wir dem Landkreis Neu-Ulm ebenfalls die Ausstattung der Regionalbusse mit AFZS auf Verlangen des zuständigen Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan vorzusehen. Wir schlagen vor, folgenden Absatz in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Siehe hierzu auch den Nahverkehrsplan der Stadt Neu-Ulm, Seite 47. "Die im Landkreis Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge sind auf Verlangen des zuständigen Aufgabenträgers mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) auszustatten. Die Anforderungen orientieren sich dabei an den landesrechtlichen Vorgaben in Baden-Württemberg. Genaueres ist verkehrsvertraglich zu regeln."	Der Formulierungsvorschlag wird aufgenommen.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	5.4.2 Fahrgastinformation Anliegenmanagement (Seite 53) => Ergänzungsvorschlag analog zum Nahverkehrsplan der Stadt Neu-Ulm: „Alle Anliegen sind innerhalb von fünf Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Kunde lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist ein Zwischenbescheid zu versenden. Das Verkehrsunternehmen unterstützt Aufgabenträger und DING aktiv bei der Bearbeitung von Beschwerden, die dort eingegangen sind.“	Anpassung wird übernommen	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	7.1 Beschreibung der Linienbündel (Seite 72 ff.) => Linienbündel Süd Die Linie 712R ist eine reine Rufbuslinie im Ortsverkehr zwischen Altenstadt und Osterberg. Alle anderen Bedarfsverkehre im Landkreis Neu-Ulm werden einheitlich als Pfiffibuslinien betrieben. Bis Dezember 2023 ergänzte die Linie 712R die reguläre Linie 712 im Ortsverkehr Altenstadt - Kellmünz - Osterberg. Zum letzten Fahrplanwechsel wurde die Linie 712 eingestellt und teilweise in die Linie 925 integriert. Wir bitten um Überprüfung, welche Funktion die Linie 712R derzeit erfüllt und ob die Aufrechterhaltung der Linie ab Dezember 2028 erforderlich ist.	Es ist angedacht, dass die Linie 712R in das Linienbündel Süd übernommen wird zur Harmonisierung der Konzessionsenden aller Linien im Bündel im Dezember 2028. Ob, bzw. wie die Linie 712R ab diesem Zeitpunkt aussehen könnte, wird die konkrete Verkehrsplanung bzw. Ausgestaltung des Linienbündels zeigen.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Regierung von Schwaben (landesplanerisch)	Zu Abschnitt 2.1: Wir weisen darauf hin, dass derzeit offen ist, in welcher Form die in dem von der Verbandsversammlung des Regionalverbands Donau-Iller am 05. Dezember 2023 als Satzung beschlossenen regionalplanerischen Konzept enthaltenen Inhalte Rechtsverbindlichkeit und letztlich Rechtskraft erlangen werden, da die Genehmigung der obersten Landesplanungsbehörden gegenwärtig noch nicht vorliegt. Bis zum Vorliegen dieser Genehmigung behält der aktuelle Regionalplan der Region Donau-Iller seine Gültigkeit.	Die ältere Fassung wird aufgenommen.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Zu Abschnitt 2.2.2 Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) werden die Städte Neu-Ulm und Ulm als gemeinsames Oberzentrum, die Städte Senden und Vöhringen als gemeinsames Mittelzentrum (vgl. LEP 2.1.2 Abs. 2 (Z) i.V.m LEP Anhang 1) festgelegt. Zentrale Doppel-[...]orte sollen den zentralörtlichen Versorgungsauftrag gemeinsam wahrnehmen (vgl. LEP 2.1.11 Abs. 1 (G)).		Keine Anpassung notwendig
ILE	Zu den Städten und Gemeinden im Landkreis Neu-Ulm, die im LEP als Verdichtungsraum festgelegt werden, gehören, zusätzlich zu den in Abschnitt 2.2.2 des Entwurfs des Nahverkehrsplans aufgeführten, auch die Gemeinden Holzheim und Bellenberg (vgl. LEP 2.2.1 Abs. 2 (Z) i.V.m. LEP An-hang 2). Wir bitten Sie, die Ausführungen in Abschnitt 2.2.2 entsprechend anzupassen.		NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	2. Regio-S-Bahn Donau-Iller Die Verbindung von Illertissen über Altenstadt nach Kellmünz auf Strecke der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist als „Hauptachse mit Schienenverkehr“ festzulegen. Unter 2.1.3. des vorgelegten Entwurfs wird das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller als das „zukünftige Rückgrat“ des ÖPNV-Angebots für die gesamte Region beschrieben. Dieser Ausführung und dem steigenden Pendlerverkehr zwischen Ulm und Memmingen werden die Bahnanschlüsse in Altenstadt und Kellmünz an einer Nebenachse nicht gerecht. Dieser Argumentation folgend sind die Zubringerverkehre von Oberroth über Osterberg zum Bahnhof Kellmünz sowie von Unterroth über Buch zum Bahnhof Illertissen durch die Festlegung als Hauptverbindung in ausreichender Weise sicherzustellen.	Anmerkung ist nachvollziehbar, es werden Angebotsverbesserungen im Maßnahmenkapitel beschreiben.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	3. Landkreisüberschreitende Linien In der Raumstrukturkarte des aktuellen Regionalplans des Regionalverbands Donau-Iller wird die Verbindung von Dietenheim über Illertissen und Buch nach Krumbach als „Regionale Entwicklungsachse“ beschrieben. Die Struktur des Mindestangebots des ÖPNV im vorgelegten Entwurf kommt dieser Beschreibung nicht nach. Die Verbindung Illertissen-Buch ist als Hauptachse und der Anschluss von Buch nach Krumbach als landkreisübergreifende Achse festzulegen. Dies lässt sich u.a. durch die Orientierung in der Schullandschaft begründen. Beispielsweise ist der Besuch der FOS-BOS in Krumbach derzeit für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Neu-Ulm nur durch eine entsprechende Beförderung in Form des Individualverkehrs möglich. Daraus folgend entscheidet die verfügbare Anbindung durch den ÖPNV, welche Schule besucht werden kann und welche nicht. Die Verbindung zwischen den Mittelzentren Weißenhorn und Krumbach sollte landkreisübergreifend als Hauptverbindung definiert werden. In der Stadt Krumbach befinden sich weiterführende Schulen, die Joseph-Bernhart-Fachakademie für Sozialpädagogik und zudem als „Behördenstadt“ eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Wir bitten, dass der Landkreis Neu-Ulm sich mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern abstimmt, um ein ausreichendes Fahrplanangebot auf den Linien Illertissen-Babenhausen (Linie 920) und Weißenhorn-Krumbach (Linie 812) sicherzustellen.	Es werden verschiedene Optionen zur Verbesserung aufgezeigt (Maßnahmenkapitel) und das aktuelle Pendleraufkommen dargestellt.	Keine Anpassung notwendig
	4. Gesundheitsversorgung Im Hinblick auf die zurückliegende Schließung des Krankenhauses in Illertissen und die gleichzeitige Stärkung des Krankenhausstandortes Weißenhorn ist die Anbindung aus den umliegenden Kommunen an eben jenen in ausreichender Menge sicherzustellen. Die Verbindungen der Kommunen Vöhringen, Bellenberg, Illertissen, Unterroth, Oberroth und Buch nach Weißenhorn sind in der Strukturkarte mit höherer Gewichtung zu versehen.	Die Verbindung Vöhringen – Weißenhorn wird als Hauptachse dargestellt.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	5. Bedarfsverkehr Bei der Prüfung des Bedarfsverkehrs für den ländlichen Raum sollte das System eines Rufbusses in Form des Pfiffibusses überdacht und ein alternatives Bedarfssystem in Anlehnung an den FLEXIBUS im Tarifgebiet des VMK oder den AktiVVo im Tarifgebiet des AVV untersucht werden. Dadurch würde ein modernes On-Demand-System mit einem fahrplanlosen Flächenverkehr mit einer deutlich höheren Haltestellendichte etabliert. Gleichzeitig gilt es Schnittstellen beim Bedarfsverkehr zu überprüfen, um eine Durchgängigkeit, bspw. zwischen Gannertshofen an der Pfiffibuslinie 4 und Bubenhausen an der Pfiffibuslinie 1, über die Linien hinweg zu ermöglichen.	Dies wird durch die Einstufung der Fläche als Bedarfsfläche ermöglicht - Prüfung verschiedener Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr sind vorgesehen.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	6. Beschreibung der Linienbündel Unter Punkt 9.3 werden insgesamt drei Linienbündel beschrieben. Um dem Regelverkehr/Linienverkehr überhaupt eine Möglichkeit für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, müssen für die Pfiffibusse/Bedarfsverkehre separate Linienbündel gebildet werden. Wir fordern deshalb die defizitären Pfiffibusse aus den Linienbündeln Mitte, Nord-Ost und Süd zu entfernen und hierfür eigene Bündel für Bedarfsverkehre zu bilden.	Die verschiedenen Pfiffibus-Linien sind räumlich oft nicht zusammenhängend und über ein großes Gebiet verteilt. Eine Bündelung der Pfiffibusse in einem eigenen Bündel ist nicht sinnvoll, im Bündel Mitte wurden außerdem gute Erfahrungen bei der Bündelung von Regionalbuslinien mit einer Pfiffibuslinie gemacht.	Keine Anpassung notwendig
	7. Finanzierungsplan Das bayerische ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG) sieht im Art. 13 Abs. 2 vor, dass der Nahverkehrsplan mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmt. Ferner sind nach Art. 14 Abs. 2 (BayÖPNVG) in den ÖPNV-Investitionsplan in Ergänzung des Nahverkehrsplans auch Angaben über bestehende und geplante Verkehrskooperationen sowie Erweiterungen des Linienangebotes aufzunehmen. Wir bitten deshalb um ergänzende Vorlage eines ÖPNV-Finanzierungsplanes zum aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplanes für die folgenden fünf Jahre. Laut Art. 3 der Bayerischen Verfassung hat der Staat gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in Stadt und Land zu sichern und zu fördern. Deshalb möchten wir Sie bitten, diese Änderungen bei der weiteren Ausarbeitung aufzunehmen.	Ein Finanzierungsplan wäre grds. sinnvoll, jedoch aktuell nur sehr schwer darzustellen, da sich die Kosten für den ÖPVN je nach individueller Ausgestaltung der konkreten Verkehrsleistung und der polit. Rahmenbedingungen verändern. Es wird bei der künftigen Verkehrsplanung aber ein besonderes Augenmerk auf die Kosten gelegt. Mittelfristig ist angedacht, auch einen ÖPNV-Investitionsplan aufzustellen.	Keine Anpassung notwendig
VU Braunmiller	zu 7.4 Prüfung von Maßnahmen hier: Kapitel 6.1 Maßnahmen zur Erhebung von Erschließungslücken In Illertissen soll im Ortsteil Jedesheim ein nicht erschlossenes Gewerbegebiet durch einen zusätzlichen Halt erschlossen werden. Dieser Halt kann von der Linie 701, 702, 703 und 706 angedient werden.	Die Anmerkungen wurden berücksichtigt.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	zu 11.2 Anpassungen am Linienangebot aufgrund des Fahrplanwechsels im Dezember 2023 und April 2024, Linie 706 Illertissen-Altenstadt Hier ist aufzunehmen, dass Teile der eingestellten Linie 712 in die Linie 706 integriert wurden.	Die Anmerkungen wurden berücksichtigt.	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
IHK Schwaben	Zwei Vorbemerkungen: i. Die IHK Schwaben hat sich zur Fortschreibung des Plans bislang lediglich im Rahmen der workshopähnlichen „Informationsveranstaltung für die sonstigen Beteiligten“ am 25.07.2023 geäußert. Eine weitere Beteiligung von Vertreter/innen der Wirtschaft bzw. der betroffenen Verkehrsunternehmen am Zustandekommen der Inhalte fand nicht statt. Auf die „Informationsveranstaltung“ war die IHK Schwaben erst kurz zuvor durch einen Hinweis der IHK Ulm aufmerksam gemacht worden und hat daraufhin selbst um eine Einladung dazu gebeten. Die weiteren Schritte der Aufstellung des Nahverkehrsplans – und auch die jüngste Kritik seitens eines Teils der Kommunen daran – konnten wir ausschließlich einzelnen wenigen Berichten in der Presse entnehmen. Vor diesem Hintergrund können wir zum größten Teil nicht nachvollziehen, wie die Empfehlungen und Zielsetzungen der Fortschreibung inhaltlich zustande gekommen sind und welche Überlegungen dabei abgewogen und welche Alternativen vielleicht auch aus gutem Grund verworfen worden sind. Deshalb können wir nachfolgend nur die Empfehlungen in dem Entwurf selbst beurteilen, ohne deren Genese und Hintergründe zu kennen. ii. Der Entwurf der Fortschreibung verzichtet auf eine direkte Gegenüberstellung der Änderungen gegenüber der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2015; eine ggf. zusätzliche Übersicht hierzu oder Synopse der Neuerungen, die sehr hilfreich gewesen wäre, liegt nicht vor. Dies erschwert eine Bewertung zusätzlich. In besonderer Weise gilt dies für die Anbindung von Gewerbegebieten, die auch in der o.g. „Informationsveranstaltung“ thematisiert worden ist. Aus dem Entwurf ist nicht erkennbar, wo und inwieweit hier in den kommenden Jahren mit Verbesserungen zu rechnen ist. Unsere Stellungnahme im Einzelnen: (zu 1) Die IHK Schwaben begrüßt ausdrücklich die im Entwurf sichtbaren Bemühungen, den Verflechtungen der Städte Ulm und Neu-Ulm und der Landkreise Rechnung zu tragen und gemeinsame, möglichst verbindliche Standards für den ÖPNV im Hinblick auf Angebot und Qualität zu definieren. Es ist nur folgerichtig, NV-Pläne gemeinsam und aufeinander abgestimmt zu erarbeiten.		Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	(zu 1.1) Das grundsätzliche Ziel, Erschließungslücken in neuen Wohn- und Gewerbegebieten zu schließen, wird begrüßt. Auch wenn es nicht Aufgabe eines ÖPNV-Plans, sondern vorrangig der kommunalen Flächenplanung ist, halten wir auch den Ansatz für erwägenswert, die Planung solcher neuer Gebiete von vorne herein an Achsen des (öffentlichen) Verkehrs auszurichten (vgl. 2.3 des Entwurfs). Nachträgliche Korrekturen und zusätzliche Linien für die Erschließung sind aufwendig und in sehr vielen Fällen nicht wirtschaftlich sinnvoll möglich. Gerade die Anbindung von Gewerbegebieten an ÖV-Linien ist vor allem für Unternehmen, die sich um Auszubildende (junge Menschen meist ohne eigenen Führerschein) bemühen, essentiell.		Keine Anpassung notwendig
	(zu 2.2) In dem Entwurf wird auf die Raumstruktur (Karte des RVDI, S. 20) verwiesen, aber nicht erkennbar, inwieweit die künftige Planung von Buslinien dem Rechnung trägt, insbesondere der regionalen Entwicklungsachse Laupheim/Biberach–Dietenheim–Illertissen–Krumbach. Eine Stichprobe in der DING-Fahrplanauskunft werktags zeigt, dass derzeit keine durchgehenden Fahrten zwischen Illertissen und Krumbach angeboten werden. Zum großen Teil wird auf Bahnverbindungen mit Umstieg in Ulm und Günzburg oder auf Busverbindungen mit Umstieg in Babenhausen verwiesen; die Fahrtdauer liegt bei durchweg deutlich über einer, zum Teil mehr als zwei Stunden für eine direkte Straßenentfernung von 21 km, die per Pkw in weniger als 30 Minuten fahrbar ist.	Hierzu werden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots aufgezeigt.	Anpassung des Abschnitts 7.4
	(zu 3.1) Es ist wegen der Trennung der Aufgabenträgerschaft Stadt/Landkreis seit dem 01.01.2024 zwar nachvollziehbar, dass künftig „der Nahverkehrsplan des Landkreises keine Wirkung in der Stadt Neu-Ulm entfaltet“, gleichwohl ist mit Blick auf Linien über die Stadtgrenze Neu-Ulms – in den Landkreis wie auch nach Ulm – darauf zu achten, dass unnötige „Brüche“ im Angebot vermieden werden. Eine in der Vergangenheit immer wieder diskutierte „Brechung“ von Buslinien aus dem Landkreis Neu-Ulm in der Stadt Neu-Ulm (ZUP) – und damit aus Sicht dieses Nahverkehrsplans „exterritorial“ – wird von der IHK Schwaben abgelehnt. Auch aus Sicht des Landkreises Neu-Ulm sollte der Fortbestand durchgehender Linien bis ins Zentrum von Ulm (ZOB) unverhandelbar sein, wenngleich dies in diesem Nahverkehrsplan nicht thematisiert wird.	„Brüche“ werden von Seiten des Landkreises vermieden - jedoch ist das Konstrukt immer wieder sehr komplex und am Ende steht immer die Frage der Finanzierung.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	(zu 3.3.2) Zu bedauern ist, dass die mit großem Aufwand Ende 2022 – also vor mehr als eineinhalb Jahren – durchgeführte Fahrgastbefragung im gesamten DING-Raum noch nicht in die Aufstellung dieser Fortschreibung eingeflossen ist, während gleichzeitig „für den Landkreis Neu-Ulm keine aktuellen feinräumigen Nachfragedaten (für den ÖPNV) vorliegen“. Insoweit steht die Fortschreibung zumindest in Teilen auf einem wackeligen Fundament; dies dürfte insbesondere dort gelten, wo ein ÖPNV-Angebot bei heute schwacher Nutzung ohnehin wirtschaftlich schwer darstellbar ist. So bleibt die Frage unbeantwortet, ob durch Optimierungen des Angebots, Umstrukturierungen, Korrekturen an Linienführungen etc. möglicherweise hätten zusätzliche Potenziale erschlossen oder die Wirtschaftlichkeit verbessert werden können.	Die Fahrgastbefragung von 2022 lag zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht vor und konnte daher nicht mit aufgenommen werden	Keine Anpassung notwendig
	(zu 4) Wir teilen den Ansatz, das Anforderungsprofil bzw. Bedienungsstandards nachfrageabhängig festzulegen und sehen Pendlerverflechtungen als ein geeignetes Mittel an, die Nachfrage abzuschätzen. Theoretisch könnten auch weitere Kriterien (z.B. Freizeitverkehr) herangezogen werden; diese sind mangels Daten aber nur schwer abschätzbar und fügen bei der vorhandenen Struktur von Siedlungen und Bahn-/ÖV-Achsen vermutlich keine nennenswerten weiteren Gesichtspunkte hinzu.	Es liegen keine Daten zur Freizeitnachfrage vor.	Keine Anpassung notwendig
	(zu 4.3 und 5.3.8) Die möglichst direkte Bedienung von Fahrtbeziehungen (ohne Umsteigen) ist aus Sicht der Nutzer/innen zu begrüßen. Da jedoch Fahrten vor allem aus den Orten abseits der Bahn im Süden des Landkreises nach Memmingen und Ulm in der Regel einen Umstieg zum Zug (und umgekehrt) erforderlich machen sollten Standards für die Sicherstellung der Anschlüsse definiert werden (betriebliche Anschlusssicherung). Dies gilt insbesondere für das Warten von Bussen auf verspätete Züge, da die Illertalbahn ausweislich früherer Statistiken der BEG zu den verspätungsanfälligsten Strecken in Bayern gehört.	Dies ist in Kapitel 5.3.7. beschrieben: "Während des Anschlussverkehrs liegt die Priorität nicht auf der Pünktlichkeit, sondern auf der Anschlussgewährung". Genaueres muss dann zwischen Landkreis und VUs vereinbart werden.	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	(zu 4.3 und 6.2) Die in dem Entwurf als wichtig klassifizierten Verbindungen aus dem südlichen Landkreis nach Memmingen erfolgen heute zu einem großen Teil über Illertissen (zum Teil mit Bedarfsverkehren). Dies ist je nach Ort zum Teil mit einem erheblichen Umweg verbunden. Zumindest wäre zu prüfen, ob sich Verknüpfungen von (Bedarfs-) Busverkehren zur Bahn auch weiter südlich herstellen ließen (Altenstadt? Kellmünz?). Auf diese Option wird zwar auf S. 61 des Entwurfs verwiesen: „Für diese Relationen stellt der Bahnhof in Kellmünz den wichtigsten Umsteigepunkt vom Bus auf die Bahn in Richtung Memmingen dar." Tatsächlich aber ergibt eine beispielhafte stichprobenartige Prüfung in der DING-Fahrplanauskunft für den direkten Nachbarort Osterberg, dass es sowohl an Schultagen als auch an anderen Werktagen keine einzige Verbindung zum Bahnhof Kellmünz gibt; es existieren ausschließlich Verbindungen über Illertissen (mit RB Illertissen–Kellmünz bzw. in einem Fall mit Bus). Das beschriebene Angebot ist also im Bestand in der Praxis nicht realisiert. Auch von Babenhausen nach Kellmünz (immerhin war dies einmal eine Bahnverbindung) gibt es keine direkte Buslinie mehr, die die dazwischenliegenden Orte mit erschließen könnte.	Diese beschriebenen fehlenden Möglichkeiten sollen durch die Einführung eines Bedarfsangebot geschaffen werden	Keine Anpassung notwendig
	(zu 6.2) Beförderungszeiten von bis zu 90 Minuten (mit Umstieg) „von vielen Haltestellen" in Gemeinden des südlichen Landkreises zu Zielhaltestellen in Ulm/Neu-Ulm und damit „mindestens doppelt so lang wie beim Pkw-Verkehr" sind für regelmäßige Fahrten nicht konkurrenzfähig. Allerdings ist nicht erkennbar, wie hier kurzfristig eine substanzielle Verbesserung (Fahrzeitverkürzung) sinnvoll erreicht werden könnte. Zumindest für Ziele in Ulm könnte eine Kombination von Bus-Bedarfsverkehr zum Bahnhof Illertissen und RE (ca. 20 Minuten) die Beförderungszeit unter eine Stunde drücken. Es wäre eine Betrachtung wert, ob und wo ein solches Angebot mit Blick auf die Nachfrage wirtschaftlich sinnvoll dargestellt werden könnte.	Schnelle Verbindungen können nur mit einer direkten Anbindung an die Bahnstrecken erreicht werden. Entsprechend soll das Angebot an Bedarfsverkehr ausgerichtet sein.	Keine Anpassung notwendig
	(zu 7.4) Die Ausweisung einer „Bedarfsfläche" (vgl. Kapitel 4 und Grafik S. 34) bzw. die „Prüfung" eines „ergänzenden Bedarfsverkehrs" für einen nicht liniengebundenen ÖV vor allem in der südlichen Hälfte des Landkreises erscheint sinnvoll, trotz der öffentlich dargelegten Skepsis der Kommunen. Es ist nicht erkennbar, wie in einigen Teilbereichen des Landkreises ein fester liniengebundener Busverkehr sinnvoll organisiert und vor allem finanziert werden könnte. Ein bedarfsabhängiger ÖV bietet die Chance, diese Räume zu erschließen und weit häufigere Fahrtmöglichkeiten als derzeit zu bieten. In gewissem Umfang könnte so u.U. auch zusätzliche Nachfrage erschlossen werden. Allerdings ist gegenzurechnen, dass unter Umständen die subjektiven (!) „Zugangshürden" für ÖV-Kund/innen, die nicht über erforderliche Apps oder Wissen	Das ist zutreffend. Diese Zugangshürden müssen z.B. kommunikativ überwunden werden und mithilfe geeigneter Maßnahmen auf das System hingewiesen werden (was durchaus eine Herausforderung darstellen kann).	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	zur Anmeldung vom Bedarfsfahrten verfügen, noch höher als bei einem dünnen Linienangebot sein können.		
	(zu 9) Der Zuschnitt der Linienbündel für Ausschreibungen muss in einer Art erfolgen, dass auch mittelständische Busunternehmen die Möglichkeit und Chance haben, sich aussichtsreich am Wettbewerb zu beteiligen. Ausweislich der Darstellung in diesem Kapitel gehen wir davon aus, dass auch der Landkreis Neu-Ulm die Notwendigkeit so sieht.	Zustimmung	Keine Anpassung notwendig
Verwaltungsgemeinschaft Altenstadt (Markt Kellmünz)	Der aktuelle Entwurf Bericht mit Stand 27.06.2024 spiegelt aus Sicht des Marktes Kellmünz nicht den tatsächlichen heutigen sowie den zukünftigen Bedarf der Bevölkerung des südlicheren Teils des Landkreises Neu-Ulm wider. Auf Seite 34 wird in Abbildung 6 des Entwurfes die Struktur des Mindestangebotes des ÖPNV im Landkreis Neu-Ulm dargestellt. Hieraus kann entnommen werden, dass der nördliche Landkreis über einen stark ausgeprägten Nahverkehr, welcher nach Süden immer geringer wird, verfügt. Bei den schwarz dargestellten Linien handelt es nur noch um privat vergebene Linien, welche durch den Landkreis bezuschusst werden. Aus Sicht des Marktgemeinderats müssen im Süden die derzeit schwarz dargestellten Linien vermehrt auf gelb umgestellt werden, was eine Anhebung der Wertigkeit zu einer "Nebenachse" bedeutet. Hieraus folgt, dass aus unserer Sicht eine entsprechend Optimierung des Nahverkehrs von Nöten ist und daher auf jedenfalls anzustreben wäre. Dies auch unter der Berücksichtigung auf das uns vorliegende Gutachten (aus der Vergangenheit) hinsichtlich der hochwertigen zentralen Lage von Kellmünz a.d. Iller, im Hinblick auf alle vier Himmelsrichtungen. Entsprechendes Gutachten reichen wir gerne im Nachgang bei Erfordernis nach. Der Marktgemeinderat hat in seiner Sitzung vom 16.07.2024 beschlossen hinsichtlich dem Anhörungsverfahren nachfolgende Einwendungen zu erheben. 1. Um eine gleichwertige Verbindungsstruktur im südlichen Landkreis sicherzustellen sind die Nebenachsen (gelb) und die Landkreisübergreifenden Linien (schwarz) wie folgt in den Nahverkehrsplan aufzunehmen	Im Kapitel Maßnahmen wird die Prüfung eines Bedarfsangebotes erwähnt, darüber hinaus werden Möglichkeiten zur Verbesserung des Status quo und ihre finanziellen Auswirkungen vorgestellt.	Anpassungen im Kapitel 7.4
	2. Die Zubringerverkehre nach Kellmünz von Oberroth über Osterberg zum Bahnhof Kellmünz sind in ausreichender Weise sicherzustellen.	Siehe oben	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	3. Durch die Hochstufung von Kellmünz als Siedlungsraum in der Regionalplanung fordert der MGR Kellmünz die Einstufung der Gleisverbindung zwischen Neu-Ulm bis Kellmünz als "Hauptachse mit Schienenanbindung". Damit wird auch den Landkreis-übergreifenden Pendlerbewegungen in die Landkreise Unterallgäu und Biberach Rechnung getragen.	Da die entsprechenden Standards nicht gegeben sind, würde eine Hochstufung zu Mehrkosten führen.	Keine Anpassung notwendig
	4. Der Anhörungszeitraum zur Beteiligung der Kommunen als Träger öffentlicher Belange ist mindestens um vier Wochen zu verlängern, da die sitzungsfreie Zeit im August keine ausreichende Vorlaufzeit zulässt.	Das Vorgehen wurde aufgrund des engen Zeitraums gewählt. Ein Anhörungszeitraum von 4 Wochen ist üblich.	Keine Anpassung notwendig
Gemeinde Bellenberg	Ergänzend zur gemeinsamen Stellungnahme möchte ich für die Gemeinde Bellenberg nach Beratung mit dem Gemeinderat noch ergänzen, dass die Gemeinde Bellenberg die im Nahverkehrsplan dargestellte Bevölkerungsentwicklung für Bellenberg kritisch sieht. Entgegen den dargestellten Zahlen rechnet die Gemeinde bedingt durch den Ausbau der Illertalbahn und der Autobahn A7 mit evtl. direktem Anschluss in Bellenberg mit einem Anstieg der Bevölkerungszahlen.	Wir wissen nicht, welche Annahmen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats zugrunde liegen. Es wurde eine einheitliche Datenbasis gewählt, um eine konsistente Grundlage darzustellen.	Keine Anpassung notwendig
Alb-Donau-Kreis	Grenzüberschreitender ÖPNV: Im Status quo verbinden die Linien 23, 59, 70, 723 und 724 den Alb-Donau-Kreis mit den Städten und Gemeinden in Ihrem Landkreis wie folgt: · Elchingen (Linie 59), · Senden (Linie 724), · Vöhringen (Linien 23 und 723) und · Illertissen (Linie 70 und 704). Lediglich die Verbindung Illertissen – Dietenheim (Teil der Linie 70 bzw. 704) ist im Kapitel 4.2 auf Seite 34 den „Landkreisübergreifenden Achsen“ zugewiesen, eine Definition eines Mindestfahrtenangebots (Seiten 34-35) ist dafür aber nicht getroffen worden. Die Linien 23, 59, 70, 723 und 724 dienen über den reinen Schülerverkehr hinaus auch dem allgemeinen Nachbarortsverkehr im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr über die Landkreisgrenze hinweg und zudem auch der Anbindung der Bahnhöfe in Langenau (59), Senden, Vöhringen und Illertissen. Eine Begrenzung auf die Ansprüche des Schülerverkehrs gemäß der Feststellung auf Seite 36 („Der Schülerverkehr bleibt nach Bedarf unverändert bestehen“) ist unseres Erachtens nicht ausreichend. Unsere Unterlagen belegen, dass derzeit 228 Schulkinder aus dem Alb-Donau-Kreis die Schulen in Illerzell, Vöhringen und Illertissen besuchen und dafür die Linien 23, 70 und 723 nutzen. Umgekehrt besuchen 124 Schulkinder aus Elchingen die Schulen in Langenau und nutzen hierfür die Brenzbahn und die Linie 591. Wir	Verbindungen in den ADK werden stärker hervorgehoben. Belange des Schülerverkehrs werden außerhalb des Nahverkehrsplans festgelegt.	In Kapitel 4.2 angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	bitten Sie deshalb, diese Aussagen zu den Mindestfahrtenangeboten dieser landkreisübergreifenden Linien aufzunehmen und möglichst mit uns abzustimmen.		
	Darüber hinaus möchten wir Sie auf folgende konkrete Änderungsbedarfe im Entwurf Ihres Nahverkehrsplans mit Bezug auf die genannten Kapitel hinweisen: Kap. 3.3.1 Bei den zu dem Alb-Donau-Kreis angrenzenden Städte und Gemeinden gibt es relevante Pendlerbeziehungen. So pendelten im Jahr 2022 ca. 1.500 Personen aus dem Alb-Donau-Kreis in den Landkreis Neu-Ulm.	Wird übernommen	NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst
	Kap. 4.2 Es wäre wünschenswert, wenn den jeweiligen Achsen Linien zugeordnet werden könnten. Kap. 4.3 In der Tabelle 6 wird die Bedienzeit am Samstag für Haupt- und Neben-achsen zwischen 6 Uhr und 20 Uhr festgelegt. Im Text wird aber eine andere Zeitspanne angegeben. Bitte um Richtigstellung. Kap. 6.2 Die Darstellungen zur Beförderungszeit (Abbildung 10) sind viel zu klein, um detaillierte Rückschlüsse zu ziehen. Darüber hinaus lässt sich der Ab-bildung 10 nicht entnehmen, dass es für manche Ortschaften in den an-deren Tageslagen kein Angebot nach Ulm bzw. Neu-Ulm besteht. In der Abbildung 11 werden die Ortschaften im Bereich Staig/Schnürpflingen einer falschen Gruppe zugeteilt, denn es bestehen sowohl in Richtung Vöhringen als auch Richtung Ulm umsteigefrei Verbindungen in der HVZ. Kap. 11.3 Bei der Übersicht zu den Liniengenehmigungen sind folgende Unstimmigkeiten zu beheben: · Linien 59 und 723 fehlen in der Tabelle 13 komplett. · Die Linie 585 verkehrt nicht in den Landkreis Neu-Ulm hinein. Somit darf diese Linie nicht in der Tabelle 13 aufgeführt werden. Wir bitten Sie um Berücksichtigung der vorgeschlagenen Änderungen des Nahverkehrsplans wie dargelegt. Gerne stehen wir für weitere Erläuterungen und Abstimmungen zur Verfügung.	Nicht zutreffend Das fehlende Fahrtenangebot außerhalb der Hauptverkehrszeit wird an anderen Stellen dargestellt. Das kann durchaus sein, die Auswertung wurde auf Grundlage des Fahrplanstands 2023 durchgeführt.	Keine Anpassung notwendig Keine Anpassung notwendig Keine Anpassung notwendig NVP wurde an den jeweiligen Stellen angepasst

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
Gemeinde Holzheim	Die Gemeinde Holzheim hat den Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans zur Kenntnis genommen und in der letzten Gemeinderatssitzung im Juli im Gremium diskutiert. Sie erhalten nun die schriftlichen Stellungnahmen und Anregungen unserer Gemeinde mit der Bitte um Berücksichtigung: Die Schülerbusse sind permanent überfüllt und eine Zumutung für die Schülerinnen und Schüler, sowie andere Fahrgäste, die angewiesen sind mit den Schülerbussen zu fahren. Es wurde beobachtet, dass teilweise keine Niederflurbusse eingesetzt wurden, so dass kein behinderten- und Kinderwagengerechter Zugang in den Bus möglich war. Es gilt zu prüfen, ob ein dauerhafter Einsatz von Niederflurbussen umgesetzt werden kann. Wir bitten des Weiteren das Sonntagsangebot nochmals zu überarbeiten. Seit der Einführung des neuen Fahrplans im Dezember 2023 enden die verkürzten Buslinien der Linie 78 am ZUP Neu-Ulm. Da momentan der restliche Busverkehr zum ZUP durch die Baustellensituation in Neu-Ulm stark eingeschränkt ist, ist ein Anfahren des ZUP von Ulm und der Umstieg in die Linie 78 oft mit langen Wartezeiten verbunden. Linie 5 ständig überfüllt. Könnten hier evtl. Shuttlebusse eingeführt werden? Der letzte Bus aus der Stadt fährt um 20.20 Uhr vom Neu-Ulmer ZUP. Hier haben z. B. Arbeitnehmer, die bis 20 Uhr in Ulm in der Stadt arbeiten, keine Chance rechtzeitig den Bus in Neu-Ulm zu erreichen und Richtung Weißenhorn zu fahren.	Die Linie 78 wird mit Vergabe des Bündels Nord-Ost voraussichtlich alleine die Standards der Hauptachse erfüllen und damit einen Ausbau erfahren, sowohl in den Hauptverkehrszeiten als auch in den Schwachverkehrszeiten. Auch die Fahrzeugstandards werden angehoben (Niederflurfahrzeuge). Für die Linie 5 ist die Stadt Neu-Ulm seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft ab 01.01.2024 zuständig.	Keine Anpassung notwendig
	Pfiffibus: Der Pfiffibus startet immer am ZUP in Neu-Ulm. Die Wartesituation spät am Abend (Abfahrt 22:07, 23:07 und 0:07 ist dort sehr unangenehm. Ein Vorschlag wäre, dass der Pfiffibus an der Haltestelle Steinerne Brücke starten könnte, da ja die meisten Leute, die den Pfiffibus nutzen in Ulm ausgehen und nicht in Neu-Ulm. Auch hier ist wieder die Problematik, dass es aus Ulm momentan zu dieser Uhrzeit nur sehr ungünstige Zubringer zum ZUP gibt. Hier als Beispiel: möchte man heute Abend vom Ulmer Rathaus nach Holzheim, müsste man um 21:31 am Rathaus in die Linie 5 steigen, dann am ZUP von 21:36 bis 22:07 warten und wäre um 22:19 in Holzheim. Ebenso wäre es eine Stunde später.	In Zukunft wird hier die Situation durch gehobene Standards auf der Linie 78 verbessert.	Keine Anpassung notwendig
	Des Weiteren haben wir folgende Rückmeldung aufgenommen: 8:58 Uhr ab Weißenhorn, 14:58 Uhr ab Weißenhorn, 15:58 Uhr ab Weißenhorn, 16:58 Uhr ab Weißenhorn... Diese Busse fuhren dann auch im gleichen Rhythmus von Ulm zurück. Jetzt ist es ja auch so, dass die Busse teilweise nur bis zum ZUP Neu-Ulm fahren. Es ist also eine deutliche Verschlechterung. Sehr schade für Personen, die auf den Bus angewiesen sind. Wir bitten Sie, die von uns vorgebrachten Punkte zu überprüfen und weisen	Anmerkung leider nicht verständlich	Keine Anpassung notwendig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	auch nochmals darauf hin, dass die erfolgten Änderungen nicht auf Grund von Zugbelegungen durchgesetzt werden.		
Gemeinde Oberroth	Im einstimmigen Auftrag der Mitglieder des Gemeinderats Oberroth übermittle ich Ihnen zu den o.a. Themenbereichen die nachfolgende Stellungnahme: Der Gemeinderat Oberrroth hat Kenntnis vom Entwurf des Nahverkehrsplanes des Landkreises Neu-Ulm mit Stand vom 27.06.2024 und erhebt gegen den Entwurf des Nahverkehrskonzeptes sowie den zugrundeliegenden Bericht der PTV GmbH mit Anfertigungsdatum vom 17.05.2024 Einwendungen. Der gegenständliche Entwurf des Nahverkehrsplans verstößt nach hiesiger Bewertung gegen den verfassungsrechtlich garantierten Gleichbehandlungsgrundsatz (Art. 3 Abs. I GG) sowie den Grundsatz der Förderung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und LAnd (Art. 3 Abs. II BV), da im vorliegenden Entwurf (Bericht PTV, S. 33) insbesondere im südöstlichen Landkreisgebiet im Vergleich zum restlichen Landkreisgebiet keine geleichwertige Verbindungsstruktur abgebildet wird. Obwohl dem PTV-Bericht auf Seite 8 zu entnehmen ist, dass zukünftig gemeinsame Standards gelten sollen, welche auf die Anforderungen der Region und deren Fahrgäste ausgerichtet werden sollen, wurde dies nach hiesiger Bewertung in dem betreffenden Entwurf nicht umgesetzt. Hinsichtlich der Pendlerbeziehungen im Landkreis Neu-Ulm und Ulm/Neu-Ulm werden in der Abbildung Nr. 5 lediglich die Pendlerbewegungen im Bereich der Städte Ulm/Neu-Ulm dargestellt. Es ist jedoch unzweifelhaft belegbar, dass im südöstlichen Landkreisgebiet für eine große Anzahl von Auspendlern ein Bedarf an ÖPNV-Anbindungen zu den Standorten der Arbeitgeber im Bereich der Metallbranche (Babenhausen -Fa. SFB, FA. DILO, Fa. Kößler-; Kirchdorf/Iller -Fa. Liebherr-; u. Vöhringen -Fa. Wieland) sowie Zubringerverkehren zu den Bahnhöfen Kellmünz, Illertissen u. Weißenhorn besteht.	Die erwähnten Pendlerströme sind zweifelsohne vorhanden, doch wurde aufgrund einer sinnvollen Kartendarstellung kleine verkehrliche Ströme ausgeblendet. Bei genauer Betrachtung wird deutlich, dass es durchaus Pendlerströme auch in Richtung Babenhausen und Memmingen gibt, diese jedoch deutlich geringer ausfallen als in Richtung Norden. Das geplante Angebot im Linienverkehr ist nachvollziehbarerweise insbesondere für die Gemeinde Oberroth nicht zufriedenstellend. Das wurde im Nahverkehrsplan auch so festgehalten. Das aktuelle Angebot soll daher um ein zusätzliches Bedarfsgesteuertes Angebot verbessert werden, da dies kostengünstiger zu gewährleisten ist als ein klassisches Linienangebot und gleichzeitig eine bessere Erschließung herstellt. Das bestehende Angebot erfüllt die Anforderungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, daher ist ein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz nicht erkennbar.	Keine Anpassung NVP nötig

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Bei der Durchsicht des o.a. PTV-Berichts, Seite 18, fällt auf, dass bei der räumlichen Beschreibung des Gebiets des Landkreises Neu-Ulm von den Entwurfsverfassern lediglich die Verwaltungsgemeinschaften Altenstadt und Pfaffenhofen mit ihren jeweiligen Mitgliedsgemeinden namentlich angeführt werden, bei dieser Aufzählung die VG Buch mit ihren Mitgliedsgemeinden Buch, Unterroth und Oberroth aber gänzlich fehlt. In diesem Kontext stellt sich die Frage, ob die fehlende Berücksichtigung des südöstlichen Landkreisgebiets im Entwurf des Nahverkehrsplan möglicherweise damit zusammenhängen könnte, dass von den zuständigen Sachbearbeitern der Fa. PTV nicht alle Mitgliedsgemeinden des Landkreises Neu-Ulm in ihre Betrachtung für das Nahverkehrskonzept einbezogen worden waren.	Nicht zutreffend	NVP wurde an der jeweiligen Stellen angepasst Keine Anpassung NVP nötig
	Weiterhin werden die die Verantwortlichen des Landkreises Neu-Ulm bei der Erstellung des Nahverkehrskonzepts um Prüfung/Bewertung des Nachtbusangebots im Landkreis Neu-Ulm gebeten. In der Verwaltungsvorlage zur Sitzung des Verkehrsausschusses vom 11.10.2023 wurden hier zum Thema Nachtbuslinie im Falle einer Abschaffung bzw. Reduzierung dieser Linien erhebliche Bedenken betreffend der öffentlichen Sicherheit von Jugendlichen bzw. Heranwachsenden vorgetragen. Festzustellen ist, dass im südöstlichen Landkreisgebiet an den Wochenenden überhaupt keine Nachtbuslinie angeboten wird bzw. wurde und die Kommunen im südöstlichen Landkreisgebiet im Gegensatz zur Mehrheit der Landkreisgemeinden über keine Schienenanbindung verfügen! Nicht unterwähnt bleiben darf zu dieser Thematik auch, dass von den an den Nachtbuslinien angebundenen Kommunen bislang 50% der Kosten getragen wurden sowie dass bei der o.a. Sitzung vom 11.10.2023 zukünftig eine hundertprozentige Finanzierung der Nachtbuslinien über die Kreisumlage von den Ausschussmitgliedern beschlossen wurde. In diesem Kontext wird explizit auch darauf hingewiesen, dass der o.a. Verwaltungsvorlage auch entnommen werden kann, dass die Beibehaltung bzw. Aufstockung von (Nacht-) Buslinien angabegemäß eine freiwillige Leistung darstellt und die Landkreisverwaltung Neu-Ulm bereits seit mehreren Jahren von der Regierung von Schwaben wegen zu "hoher" freiwilliger Leistungen angemahnt wird. Hierzu darf nochmals auf die verfassungsmäßige Vorgabe der Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes sowie die Förderung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse hingewiesen werden.	Bei den Nachtbussen handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Landkreises. Die bestehenden Nachtbusse sollen bis zu deren Genehmigungsende fortgeführt werden. Neue Nachtbusse sind grds. nicht vorgesehen. Die Verkehrszeit wurde dahingehend im Nahverkehrsplan bis 24 Uhr beschränkt.	Keine Anpassung NVP nötig Anpassung in Kapitel 4.2.2

Stelle	Stellungnahmen / Einwendungen / Beiträge	Stellungnahme	Einarbeitung in NVP
	Anschließend werden hinsichtlich der behaupteten zurückliegenden Beteiligung/Einbindung der Gemeinden bei der Nahverkehrskonzepterstellung (Verwaltungssitzungsvorlage MDK vom 04.06.2024 u. PTV-Bericht S. 72 zu einer Besprechung vom 25.07.2023) Zweifel vorgetragen. Es wird um schriftliche Mitteilung gebeten, in welcher Form bzw. wann die Gemeinden Oberroth bei der gegenständlichen Konzepterstellung in der Vergangenheit eingebunden worden war.	Übersendung der Übersicht mit den jew. Beteiligungsmöglichkeiten der Kommunen erfolgt im Rahmen der Beantwortung der Stellungnahmen im Zuge des Anhörungsverfahren	Keine Anpassung NVP nötig