



# FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPLANES 2025 – **ZIELVORGABEN**

## Impressum

---

Herausgeber: Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Fachdienst Verkehr und Mobilität © 07/2024  
Radaktion: Dr. Kathrin Schmidtke, Frank Rödel  
Layout und Satz: Johannes Kiefer  
Fotos: Titelseite: [beatuerk/stock.adobe.com](https://www.beatuerk/stock.adobe.com) (links) und [Cagkan/stock.adobe.com](https://www.Cagkan/stock.adobe.com) (rechts);  
sonst Angaben direkt beim Bild  
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang

# Einführung und grundsätzliche Überlegungen

Der Nahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Steuerung und Entwicklung öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region für die nächsten Jahre. Mit ihm werden wichtige Weichenstellungen und Schwerpunktsetzungen für die Entwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren vorgenommen. Wesentliche Bestandteile sind die Festlegung von Standards für die Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität, d. h. es werden darin Standards rund um die Themen Fahrtenhäufigkeiten von Bussen, Erreichbarkeiten oder der Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen definiert. Mit dem Nahverkehrsplan und dem Anforderungsprofil als dessen maßgebenden Bestandteil wird das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Aufgabenträgers, also des Landkreises, festgelegt. Dieses hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Absatz 2a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 8 Absatz 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten.

Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung erfolgte 2015. Seither hat sich der ÖPNV im Alb-Donau-Kreis unter anderem durch die Einbindung des neuen Bahnhofs Merklingen – Schwäbische Alb, neue Angebotsformen wie beispielsweise „ADKflex“ oder die erhebliche Steigerung des ÖPNV-Busangebots in der Region durch die Inbetriebnahme neuer Linienbündel, z. B. der Linienbündel „Bahnhof Merklingen“, Langenau und Illertal wesentlich positiv verändert. Da sich seither zudem viele für den ÖPNV relevante gesetzliche, gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen erheblich verändert haben, ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplans geboten.

Im Zeichen der Mobilitätswende besteht teilweise ein politischer und gesellschaftspolitischer Wille, den Verkehrsmittelmix zu dekarbonisieren und nachhaltige Verkehrsangebote – dabei auch insbesondere den ÖPNV – auszubauen.

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg definiert in § 1 die Zielsetzung zur Gestaltung des ÖPNVs. Er soll der Bevöl-

kerung eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten und dazu beitragen, die Mobilität zu sichern sowie die Standortattraktivität zu erhöhen. Durch die Gestaltung nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität kann zudem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Die ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg mit dem visionären Ziel die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu verdoppeln, setzt der ÖPNV-Politik des Landes Baden-Württemberg das Ziel, dass sich der öffentliche Verkehr bis 2030 „zu einem flächendeckend attraktiven System, auf das sich die Menschen in ihrer täglichen Mobilität verlassen können“ entwickelt.

Bundesweit gültige Angebote für den Nahverkehr (z. B. Deutschlandticket) schaffen zudem neue Anreize zur Nutzung des ÖPNVs für die Bevölkerung, modifizieren das bisherige Tarifgefüge umfassend und verändern die Finanzierung des ÖPNVs nachhaltig. Hinzu kommen massiv steigende Kosten in Vergabeverfahren und allgemeine Preissteigerungen in der ÖPNV-Branche, die dazu führen, dass die Aufwendungen des Landkreises für den ÖPNV in den vergangenen Jahren stetig angestiegen sind und perspektivisch weiter steigen werden.

Mit Hilfe der vorliegenden Zieldefinition und der Bürgerbeteiligung soll der ÖPNV im Landkreis den neuesten rechtlichen sowie verkehrlichen Entwicklungen und gesellschaftlichen Bedürfnissen angepasst werden. Diese Zieldefinition dient dabei als erste Grundlage für die Festlegung von Zielen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und gibt die Grundsätze für die weitere Erarbeitung durch die Verwaltung vor.

In der Zieldefinition formuliert nun der Landkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen Nahverkehrs sowohl allgemeine als auch spezifische Vorgaben und ein erstes Anforderungsprofil für den künftigen ÖPNV im Alb-Donau-Kreis. Darin enthalten sind abstrakte Vorstellungen und Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNVs. Dieses Profil stellt die übergeordnete Basis für die weitere Fortschreibung des Nahverkehrsplans und die Planung der kommenden Jahre im Landkreis dar.

# Leistungsangebot

**M**it dem Nahverkehrsplan soll ein angemessenes Verkehrsangebot für den ganzen Landkreis und alle Menschen sichergestellt werden. Die Güte des öffentlichen Nahverkehrs setzt sich dabei aus den Aspekten der Bedienungs- und Beförderungsqualität zusammen.

Die Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrssystems ist durch die sogenannte „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen gekennzeichnet. Der Nahverkehrsplan ist das geeignete Instrument, diese „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet des Aufgabenträgers zu definieren. Der Aufgabenträger legt dabei fest, was er in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur/ Erschließung (z. B. Netzabdeckung, Haltestellendichte) und Verkehrsangebot (z. B. Bedienungshäufigkeit, umsteigefreie Verbindungen) als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen erachtet.

Das Leistungsangebot des ÖPNVs steht im Zentrum einer effizienten und nutzerorientierten Mobilität. Es definiert, wie gut die Verkehrsmittel den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen, von der Pünktlichkeit und Frequenz der Verbindungen bis hin zur Verfügbarkeit diverser Mobilitätsdienste. Ein umfassendes und zugängliches Leistungsangebot ist essentiell, um eine attraktive Alternative zum Individualverkehr zu bieten und somit einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsemissionen und zur Förderung eines nachhaltigen Lebens zu leisten.

Im Fokus steht die Frage, wie das Leistungsangebot des ÖPNV gestaltet sein muss, um eine ausreichende Abdeckung und Zufriedenheit zu erreichen. Dabei sollen nicht nur die traditionellen Aspekte wie Taktung und Netzdichte, sondern auch innovative Mobilitätslösungen, die eine flexible und bedarfsgerechte Mobilität ermöglichen, betrachtet werden.



©Kzenon/stock.adobe.com

## 1. BEDIENUNG

Im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung und Anpassung des ÖPNV wird ein besonderer Fokus auf effiziente und nutzerfreundliche Verkehrsstrategien gelegt. Diese Strategien zielen darauf ab, die Zuverlässigkeit und Effektivität des Verkehrssystems zu optimieren und gleichzeitig die spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen der Fahrgäste sicherzustellen. Die Koordination zwischen Direkt- und Umsteigeverbindungen sowie zwischen Linienverkehren und Anmeldeverkehren bildet dabei das Fundament einer bezahlbaren und damit finanzierbaren Verkehrsplanung.

Der ÖPNV im Alb-Donau-Kreis stützt sich auf die Schienenverkehre und Regiobusse als primäre Schnellverkehrsmittel, die das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden. Sie werden durch weitere Linien-ÖPNV-Angebote ergänzt. Der regionale Busverkehr agiert dabei aber nicht nur als Zubringer zu diesen Schnellverkehrslinien, sondern bietet auch Direktverbindung abseits der Bahnlinien an. Bahnparallele Busverkehre sind grundsätzlich auf die Schiene zu bringen. Das ÖPNV-Angebot soll integriert sein, in dem sich die Buslinien am SPNV-Angebot orientieren. On-Demand-Verkehre, wie beispielsweise ADKflex, können unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit als neue Systeme das An-

gebot weiter ausweiten, wenn der klassische Linienverkehr die Bedienung aus verkehrlichen oder finanziellen Aspekten nicht übernehmen kann. Damit können auch kleinere Ortschaften und Ortsteile, die mit dem Linienverkehr nicht bedient werden, durch diese neuen Systeme erschlossen werden.

### ■ Schienenpersonennahverkehr

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg mit seiner zu diesem Zweck gegründeten Nahverkehrsgesellschaft (NVBW). Der SPNV stellt die Grundlage dar, auf der der straßengebundene Nahverkehr, entsprechend der Vorgabe des § 4 Abs. 5 ÖPNVG BW, mit dem Bus aufbaut: „Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.“

Im SPNV gibt es aktuell vier Linien des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. (Brenzbahn, Donaubahn, Filstalbahn und Südbahn), welche das Kreisgebiet bedienen. Die Illertalbahn hat weiter begrenzte verkehrliche Bedeutung für die Kreiseinwohner. Der Alb-Donau-Kreis ist Mitglied im Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V., welcher im Bereich Donau-Iller und Ostwürttemberg die Umsetzung einer regionalen S-Bahn koordiniert. Das Konzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller sieht den weiteren Ausbau des SPNVs in der Region vor, wobei bislang bei weitem nicht alle Ziele des Vereins erreicht werden konnten. Der Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. vertritt dabei die Interessen des Landkreises als Mitglieder des Vereins im Rahmen der Umsetzung des Regio S-Bahn Konzeptes und übernimmt die Koordinierung sowie Beauftragung und Abstimmung von Planungsleistungen zur Umsetzung notwendigen Infrastrukturmaßnahmen. Der Landkreis wird sich auch weiterhin zusammen mit dem Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. und den weiteren Projektmitgliedern bei den zuständigen Aufgabenträgern im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Stärkung des SPNVs in der Region einsetzen. Er wird beim Land Baden-Württemberg als zuständigen Aufgabenträger für den SPNV auf einen zügigen Ausbau der Bahnstrecken im Projektgebiet Regio-S-Bahn hinwirken, wenn dies für den Landkreis „dienlich“ und die

Mitfinanzierung finanziell darstellbar ist. Damit soll der SPNV als wesentliches Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Region gestärkt werden.

Trotz der Aufgabenträgerschaft des Landes finanziert der Kreis über den Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. bereits jetzt neue, zusätzlich gewünschte Leistungen oberhalb der Standards des „SPNV-Zielkonzepts 2025“ durch kreiseigene Finanzmittel mit. Das Zielkonzept 2025 liegt unter anderem ein landesweiter Stundentakt zwischen 5.00 Uhr und 24.00 Uhr als Mindeststandard auf allen Schienenstrecken sowie Angebotsverdichtungen nach einem landesweit einheitlichen Schlüssel entsprechend dem Nachfragepotenzial zugrunde. Verkehrsangebote oberhalb dieses Landesstandards sind möglich, wenn eine kommunale Mitfinanzierung erfolgt.

### ■ Regiobuslinien

Teilweise können überregionale, schnelle und umwegsarm geführte Buslinien sinnvoll sein. Regiobuslinien dienen der schnellen und überörtlichen Bedienung von Städten und Gemeinden, wenn dort keine Schienen liegen und verbinden Bahnhöfe und Bahn-Haltepunkte miteinander. So können zusätzlich Kapazitäten im ÖPNV geschaffen und für Fahrgäste mit längeren Fahrstrecken die Reisezeiten minimiert werden. Der Landkreis hat daher solche Angebote zusammen mit anderen Aufgabenträgern realisiert und befürwortet auch weiter die Schaffung derartiger Buslinien.

### ■ Linienverkehre

Eine strukturierte Einteilung zwischen Linienverkehren, Anmeldeverkehren und On-Demand-Verkehren optimiert das Verkehrssystem sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich. Während der Hauptverkehrszeiten, die in der Regel von Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr, von 11:00 Uhr bis 14:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 18 Uhr sind, und insbesondere im dichten Schülerverkehr, werden grundsätzlich Linienverkehre mit festen Takten und größeren Fahrzeugen eingesetzt, um eine hohe Auslastung effizient zu bewältigen.



## ■ On-Demand-Verkehre

In Nebenverkehrszeiten und zur guten verkehrlichen Versorgung in ländlichen Gebieten mit dispersen Siedlungsstrukturen können unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zur Angebotsverdichtung auch flexible Anmeldeverkehre, sogenannte „On-Demand-Verkehre“ - wie beispielsweise ADKflex - vorgesehen werden. Diese werden z. B. in Ortschaften unter 500 Einwohnern eingerichtet, die abseits der Hauptlinien liegen und eine geringe tägliche Fahrgastzahl von weniger als 10 Fahrgästen aufweisen. Der Vorteil dieser Bedienungsform gründet vor allem darauf, dass der ÖPNV in den Zeiten ergänzt wird, in denen nur eine geringe Nachfrage existiert und die Angebote daher im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. Im Gegensatz zu den Rufbussen und dem klassischen Linienverkehr gibt es hier weder einen festen Umlauf noch eine festgelegte Start- und Zielhaltestelle. Der Betrieb findet auf einer definierten Fläche statt. On-Demand-Verkehre sollen den SPNV und die klassischen Buslinien ergänzen, indem sie eine Lösung für die erste und letzte Meile anbieten. Diese Verkehre sind so konzipiert, dass sie die breite Fläche an stark frequentierte Mobilitätsstandorte, z. B. Bahnhöfe anbinden und damit der weitergehende ÖPNV effizient bedient werden kann. Die Bedienzeiten dieser Verkehre sind Montag bis Freitag von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr, samstags von 6:00 Uhr bis 24:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr.

## ■ Anmeldeverkehre/Rufbusse

Anmeldeverkehre bzw. Rufbusse, wie sie beispielsweise bereits im Linienbündel Bahnhof Merklingen eingesetzt werden, sind bei einer sehr schwachen Nachfrage, die auch perspektivisch nicht oder nur wenig steigt, in Erwägung zu ziehen. Diese werden außerhalb der Hauptverkehrszeiten verstärkt eingerichtet, um auch in diesen Perioden eine adäquate Mobilität zu gewährleisten. Es handelt sich hierbei um klassische Linien, die zu bestimmten Uhrzeiten (beispielsweise spät abends) nur nach vorherigem Anruf bedient werden. Im Bedarfslinienbetrieb wird entlang eines Linienwegs (mit einer Start- und Zielhaltestelle) nach einem definierten Fahrplan der Betrieb bei Bedarf durchgeführt. Die jeweiligen Bedarfshaltstellen werden dabei nur angefahren, wenn ein Fahrtwunsch vorab angemeldet wurde.



© SVL-Städteutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG

## 2. TAKTFAHRPLAN

Grundsätzlich soll ein Taktfahrplan Anwendung finden. Er ist die Grundlage für einen attraktiven ÖPNV, weil dadurch die Hemmschwelle, einen Bus zu nutzen, stark sinkt. Das liegt an der leichten Merkbarkeit und Verlässlichkeit bzw. Regelmäßigkeit. Zudem wird dadurch den Anschluss an den SPNV und die Regiobuslinien verbessert. Verstärkungen außerhalb des Taktes sollen im Ausnahmefall bei erheblichem Bedarf möglich sein (siehe auch Stundentakt).

## 3. STUNDENTAKT

Auch im ländlichen Raum ist ein Stundentakt anzustreben. Bei stärker nachgefragten Linien wird eine Verdichtung zum Halbstundentakt geprüft. Zusätzliche Fahrten werden eingerichtet, um Kapazitätsengpässe, besonders bei Schülerverkehren an Schultagen, zu vermeiden.

## 4. UMSTIEGE

Es wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen attraktiver Reisegeschwindigkeit und zufriedenstellender Erschließungsqualität angestrebt. Regelverkehre mit Bussen sollen vorrangig auf den direkten Ortsdurchfahrten (Vorrangstraßen) fahren, während kleinere Ortschaften, die nicht am direkten Linienweg der Hauptlinien liegen, durch Anmeldeverkehre angebunden werden können. Diese können von der direkteren Linienführung im Ort abweichen, um zusätzliche wohnortnahe Haltestellen zu bedienen, wobei Fußwege zu Haltestellen in der Regel 250 bis maximal 750 Meter betragen. Der Alb-Donau-Kreis strebt umsteigefreie Busangebote auch in benachbarte Kreise, wie etwa den Stadtkreis Ulm an.

Ziel ist es, durch strategisch geplante Umsteigemöglichkeiten die Gesamtreisezeit zu verkürzen. Insbesondere bei Verkehren mit besonders hohem Aufkommen, wie zum Beispiel dem Schülerverkehr, oder dort, wo Schienenangebote nicht vorhanden sind oder dies nicht leisten können, werden Bus-Direktverbindungen angestrebt, um effiziente und schnelle Beförderungen zu gewährleisten.

Umsteigezeiten werden individuell an die örtlichen Gegebenheiten und Abfahrtszeiten der Anschlussverbindungen angepasst, um eine belastbare Verkehrsabwicklung sicher-

zustellen, da eine pauschale und allgemeinverbindlich festgelegte Umsteigezeit nicht der Realität entsprechend würde. Zudem wird die Anzahl notwendiger Umstiege auf ein Minimum reduziert, um den Fahrgastkomfort zu maximieren und Fahrgastverluste zu vermeiden. Die Festlegung potenzieller Umstiegsknoten unterstützt diese Strategie durch die Schaffung klar definierter Übergangspunkte für effiziente Wechsel. Die Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere bei Verspätungen und Anschlussmöglichkeiten, wird durch die konsequente Bereitstellung und Kommunikation von Echtzeitdaten über Apps und dynamische Fahrgastinformationssysteme gewährleistet.

Nach dem Grundsatz der Hierarchie der Verkehrsmittel warten untergeordnete Verkehre grundsätzlich auf übergeordnete Verkehre, wenn dies in Anbetracht des Betriebsaufbaus möglich ist. Darüber hinaus wartet in der Regel die jeweils letzte Fahrt einer regionalen Buslinie eine angemessene Zeit zur Anschlusssicherung auf den SPNV oder andere Busverkehre, ohne den betrieblichen Ablauf zu stören, um einen zuverlässigen Transport der Fahrgäste auch zu nächtlichen Verkehrszeiten zu ermöglichen.

# Haltestellen, Barrierefreiheit und Fahrzeuge



**H**altestellen und Fahrzeuge bilden nicht nur das Rückgrat, sondern auch die Aushängeschilder des ÖPNV. Ihr Erscheinungsbild und ihre Funktionalität reflektieren direkt die Qualität und Attraktivität des Mobilitätsangebots. Im Bestreben eine nachhaltige, inklusive und zugängliche Verkehrslösung zu schaffen, zielt der Alb-Donau-Kreis darauf ab, durch fortschrittliche technologische Lösungen und eine durchgängige Barrierefreiheit, diese zentralen Elemente zu optimieren.

Der Landkreis möchte die Benutzerfreundlichkeit des ÖPNVs maximieren und ihn als attraktive, zugängliche und komfortable Mobilitätsoption für alle Bürgerinnen und Bürger etablieren. Hierdurch soll eine nachhaltige sowie inklusive Mobilitätskultur gefördert werden, die einen signifikanten Beitrag zur Reduktion des individuellen Verkehrsaufkommens leistet.

In dem Bestreben, eine umweltfreundliche, inklusive und zugängliche Mobilitätslösung zu bieten, wird unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit der Einsatz moderner Fahrzeuge angestrebt. Ziel ist es durch den Einsatz fortschrittlicher technologischer Lösungen und durch die Umsetzung der Barrierefreiheit, den ÖPNV als attraktive, zugängliche und komfortable Mobilitätsoption für alle Bürgerinnen und Bürger zu etablieren, um eine nachhaltige und inklusive Mobilität zu fördern,

## 1. BARRIEREFREIHEIT UND HALTESTELLEN/ MOBILITÄTSSTATIONEN

**E**in zentraler Aspekt betrifft die Modernisierung und den Ausbau von Haltestellen. Zentrale Bushaltestellen, sollen mit digitalen Anzeigetafeln ausgestattet sein, die Echtzeitinformationen zu Fahrplänen und Betriebsstörungen liefern. Diese Maßnahme ist darauf ausgerichtet, die Informationszugänglichkeit zu verbessern und den Fahrgästen eine optimierte Planung ihrer Reisen zu ermöglichen. Wünschenswert ist an Hauptverkehrsknotenpunkten kostenfreies WLAN, um den digitalen Zugang und den Komfort für die Nutzer signifikant zu verbessern.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und/oder Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNVs von zunehmender Bedeutung. Der Nahverkehrsplan hat die Belange in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG besteht jedoch die Möglichkeit, Ausnahmen bei der Herstellung von Barrierefreiheit festzulegen. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden.



Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) verfolgt das Ziel, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern, sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§1 Abs. 1 BGG). Der Alb-Donau-Kreis verfolgt als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV die grundlegende Zielsetzung, ein ÖPNV-System zu schaffen, das für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei nutzbar sein kann. Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind die Haltestelleninfrastruktur, die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge, die Kommunikation mit den Kunden sowie der Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands entsprechender Maßnahmen soll die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden.

Vor allem die Gestaltung und der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sind bei der Herstellung der Barrierefreiheit von zentraler Bedeutung. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ der Haltestelleninfrastruktur für alle mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im gesamten Kreisgebiet ist in einer ländlich geprägten Region jedoch nur langfristig und mit sehr hohen Investitionsaufwand zu erreichen. Dabei liegt die Zuständigkeit für die innerörtlichen Bushaltestellen bei den Städten und Gemeinden. Für die außerörtlichen Haltestellen sind hingegen die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Es soll zunächst darauf geachtet werden, dass bei Neueinrichtungen von Haltestellen diese Grundsätze Berücksichtigung finden. Dasselbe gilt auch, wenn Haltestellen umgebaut werden. Dies umfasst die barrierefreie Gestaltung der Zugänge, Wartebereiche und Informationssysteme. Priorität bei eventuellen Neubauten sollten Haltestellen haben, an denen ein aktueller Bedarf erkennbar ist, beispielsweise nach dem Fahrgastaufkommen, das Vorhandensein von Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime) oder an den zentralen Umstiegepunkten. In mehreren Städten und Gemeinden im Landkreis gibt es bereits Bestrebungen zum barrierefreien Umbau, teil-



weise ist dieser schon erfolgt. Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt ausreichender Finanzierungsmitteln. Ziel ist es, den ÖPNV für Menschen mit Behinderung sowie ältere Menschen und Eltern mit Kinderwagen uneingeschränkt zugänglich zu machen. Diese umfassenden Maßnahmen tragen dazu bei, dass der ÖPNV eine zuverlässige und komfortable Option für alle Nutzergruppen wird.

Der Bestand sowie der systematische Ausbau der Park-and-Ride-Angebote durch die Städte und Gemeinden an strategisch wichtigen Verkehrsknotenpunkten, wie beispielsweise an Bahnhöfen, sind ebenfalls ein Aspekt, der bei der Planung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes mitberücksichtigt werden wird. Hierfür setzt sich der Landkreis ein und unterstützt dabei die dafür zuständigen Projektträger, in der Regel die jeweilige Standortkommune. Diese Entwicklung fördert eine nahtlose Integration des Individualverkehrs in den ÖPNV und trägt zur Verringerung der Verkehrsdichte bei.

Darüber hinaus wird die Entwicklung von Mobilitätsstationen bei der Planung mitberücksichtigt werden. Diese multifunktionalen Mobilitätsstationen dienen als Knotenpunkte für verschiedene Verkehrsmittel wie Fahrräder, E-Scooter und Carsharing-Angebote und bieten den Nutzern flexible und umweltfreundliche Reiseoptionen.

Ein einheitliches Erscheinungsbild (Corporate Design) der Haltestellen stellt ein wiederkehrendes Erkennungsmerkmal dar und erhöht die Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum. Der Landkreis wird sich in Zusammenarbeit mit der Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft GmbH (DING) hierfür einsetzen.

## 2. FAHRZEUGE

Ein einheitliches Design für alle Fahrzeuge, welche in unserem Landkreis bzw. im DING-Verbund eingesetzt werden, zu implementieren, ist wünschenswert, um die Wiedererkennbarkeit und die visuelle Konsistenz des Angebots zu stärken. Im Sinne der Barrierefreiheit soll der Landkreis im Rahmen der wettbewerblichen Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen einfordern, dass das Design und die Kontur so gestaltet sind, dass sie die Lesbarkeit und visuelle Zugänglichkeit für alle Fahrgäste verbessert wird.

Für eine standardisierte und automatisierte Erfassung des Fahrgastaufkommens sollen zukünftig in den Fahrzeugen automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) zum Einsatz kommen. Die Einführung von AFZS soll dazu dienen, Daten über die Fahrgastnachfrage in landesweit vergleichbarer Qualität zu erfassen und die Datenübermittlung zu vereinheitlichen. Zudem soll sie zu einer qualitativen Aufwertung der Erfassung von Fahrgastzahlen beitragen und erhöht die Aussagekraft von Fahrgastzählungen. Die Verantwortlichkeit soll beim ÖPNV-Aufgabenträger liegen, der für die Einhaltung des Anforderungskatalogs des Landes Baden-Württemberg verantwortlich ist. Der Landkreis hat sich hierfür dem AFZS-Cluster Tübingen angeschlossen, welches sich aus den Stadt- und Landkreisen des Regierungsbezirks Tübingen sowie den Landkreisen Heidenheim und Freudenstadt zusammensetzt. Es gibt bereits eine verbindliche Absichtserklärung für ein gemeinsames Hintergrundsystem für die AFZS.

Die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs müssen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und sind - soweit dies gesetzlich vorgeschrieben ist - mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben gemäß den geltenden Vorschriften auszustatten. Der Alb-Donau-Kreis verpflichtet sich zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben insbesondere der von der europäischen Union erlassenen Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicle Directive - CVD), die im Juni 2021 mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) in nationales Recht

umgesetzt worden ist. Eine Umsetzung der Vorgaben auf Landesebene erfolgte bislang nicht. Bereits jetzt ist jedoch erkennbar, dass die Erfüllung der Vorgaben der CVD zu einem erheblichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf führen wird, da die Beschaffung der Fahrzeuge mit entsprechender Technologien mit einem hohen Investitionsbedarf für die Verkehrsunternehmen einhergeht.

Es wird - wenn wirtschaftlich vertretbar - angestrebt, diese gesetzlichen Vorgaben nicht nur zu erfüllen, sondern zu übertreffen, um so einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und die Förderung einer nachhaltigen Mobilität weiter zu stärken.

Der Landkreis achtet darauf, dass die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben aus der CVD zeitnah und vollumfänglich erfüllt werden. Bei einer Verschärfung der Anforderungen während der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes und der Verkehrsverträge bzw. Liniengenehmigungen, sind in Abstimmung mit dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen hierfür Lösungsvorschläge zu entwickeln. Sollte die vollumfängliche Einhaltung der Vorgaben jedoch für den Alb-Donau-Kreis wirtschaftlich nicht darstellbar sein, wird der Landkreis die gesetzlich gewährten Ausnahmeregelungen nutzen.

Grundsätzlich soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Auch wenn die Sitzplatzgarantie nicht immer realisierbar ist, wird durch optimierte Planung und Fahrzeuggestaltung versucht, die Verfügbarkeit von Sitzplätzen zu maximieren, um den Komfort und die Zufriedenheit der Fahrgäste zu erhöhen.

Echtzeitdaten sind derzeit in den meisten Verkehrsangeboten realisierbar und nutzbar. Zusammen mit dem Verkehrsverbund DING und den anderen Aufgabenträger wird angestrebt ein System der Anschlusssicherung, das auch den SPNV beinhaltet, zu realisieren.

# Marketing, Kundenservice und Tarif

Im Rahmen der fortlaufenden Bemühungen um die Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur, die den ÖPNV als attraktive, zuverlässige und effiziente Alternative zum Individualverkehr etablieren soll, legt der Alb-Donau-Kreis in Zusammenarbeit mit dem DING-Verbund einen Fokus auf die Implementierung einer verbesserten Marketingstrategie bei der zuständigen Nahverkehrsgesellschaft. Durch transparente, zugängliche und benutzerfreundliche Dienstleistungen soll die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV in der Region signifikant gesteigert werden.

In Anbetracht der wachsenden Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und angesichts der globalen Herausforderungen des Klimawandels sowie der zunehmenden Urbanisierung ist die Förderung eines Imagewandels des ÖPNVs hin zu einer attraktiven, zuverlässigen und effizienten Alternative zum Individualverkehr von entscheidender Bedeutung.

Das Marketing und die Kommunikation für den ÖPNV in der Region erfolgen zu einem Großteil durch die Verkehrsunternehmen und den DING-Verbund. Entsprechend § 2 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages der Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft obliegen Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit dem DIND-Verbund.



©BeautyStock/stock.adobe.com

## 1. MARKETING UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Es wird daher eine Konsolidierung der Kommunikationskanäle unter der Leitung der Verkehrsverbundes DING angestrebt. Dies umfasst eine zentrale Übernahme aller kommunikativen Aufgaben, die von der Bereitstellung von Informationen über Apps bis hin zur Präsenz in sozialen Medien reicht. Um die Fahrgastzahlen nachhaltig zu steigern, sind darüber hinaus regelmäßige Informations- und Werbekampagnen durch den DING-Verbund anzustreben, um das Bewusstsein für die Vorteile und die Verfügbarkeit des ÖPNV in der Bevölkerung zu stärken. Ziel dieser Kampagnen ist es, die öffentliche Wahrnehmung positiv zu beeinflussen. Im Rahmen dieser Marketingmaßnahmen kann zudem eine Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. sinnvoll sein, um auch das regionale SPNV-Angebot und das (finanzielle) Engagement der Region am SPNV in die Wahrnehmung der breiten Bevölkerung zu rücken.

Die Kommunikationsbemühungen sind darauf ausgerichtet, den ÖPNV nicht nur als eine umweltfreundliche Option, sondern auch als eine praktische Wahl für die tägliche Mobilität der Bevölkerung zu positionieren. Voraussetzung hierfür ist die transparente, zugängliche und benutzerfreundliche Bereitstellung von Fahrgastinformationen, um das Vertrauen und die Zufriedenheit der Nutzer zu erhöhen. Die Fahrgastinformation im Vorfeld und während der Nutzung des ÖPNVs, beispielsweise durch Echtzeit-Informationssystemen zur Anschlusssicherung oder Informationen über Fahrplanänderungen sind hierfür essentiell (vergl. unter Fahrzeuge).

Die aktive Beteiligung der Städte und Gemeinden sowie des Landkreises an diesen Maßnahmen kann den Erfolg der ÖPNV-Initiativen fördern. Kommunen können dabei die Rolle von Paten für den ÖPNV zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs übernehmen. Dies kann beispielweise die Organisation von Veranstaltungen und Kampagnen, die das öffentliche Bewusstsein für den ÖPNV und dessen Vorteile steigern, sein. Durch solche lokal verankerten Aktionen, welche durch DING unterstützt werden, kann eine engere Verbindung mit den Bürgerinnen und Bürger aufgebaut werden, die zur langfristigen Nutzerbindung beiträgt.

## 2. KUNDENSERVICE

Neben den Marketingmaßnahmen schließt die Zuständigkeit des DING-Verbundes auch das Kundenmanagement und die Fahrplangestaltung mit ein, wodurch nicht nur die Servicequalität verbessert, sondern auch die Reaktionszeiten auf Fahrgastanfragen beschleunigt werden sollen. Durch diese Zentralisierung werden Synergien bei der Aufgabenbearbeitung erwartet.



Foto: © BullRun/stock.adobe.com

## 3. TARIF

Neben den überregionalen Tarifangeboten, die auf Bundes- und Landesebene in den vergangenen Jahren eingeführt wurden (z. B. Deutschlandticket, bw-Tarif) soll das System, mit einem Fahrschein im gesamten DING-Verbundgebiet den ÖPNV nutzen zu können, beibehalten werden. Der Landkreis hat derzeit darüber hinaus keine Bestrebungen, nur regional gültige Tarifangebote, wie beispielsweise ein Kurzstreckenticket, einzuführen. Der DING-Tarif gilt deshalb auch, eventuell zuzüglich eines Zuschlags, für Anmelde- oder On-Demand-Verkehre.

# Finanzierung

Der Landkreis steht vor der Herausforderung, ein integriertes Mobilitätskonzept zu entwickeln, das sowohl ökologische als auch soziale Nachhaltigkeit fördert und gleichzeitig wirtschaftlich tragbar ist. Ziel ist es, eine nachhaltige Mobilitätsstrategie zu etablieren, die die begrenzten finanziellen Ressourcen effizient nutzt, dabei die Lebensqualität der Bevölkerung steigert und die Umweltbelastung minimiert. Dies soll unter anderem durch eine Mitfinanzierung am Ausbau und der Angebotsausweitung im Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und eine intelligente Anpassung des straßengebundenen ÖPNV erreicht werden, um eine leistungsfähige und attraktive Alternative zum individuellen Straßenverkehr zu bieten. Gleichzeitig wird ein besonderes Augenmerk auf die finanzielle Nachhaltigkeit gelegt, um sicherzustellen, dass die Mobilitätslösungen des Landkreises auch langfristig tragfähig und im Rahmen des Gesamthaushalts verantwortbar bleiben.

Der Haushalt des Landkreises ist erheblich und in zunehmendem Maße, unter anderem durch Ausgaben für den ÖPNV, belastet. Die jährlichen Gesamtausgaben des Landkreises für den ÖPNV setzen sich beispielsweise aus der Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten, der Finanzierung der Busvertragsverkehre, der Mitfinanzierung im Bereich des SPNVs oder der Gesellschafterstellung im DING-Verbund zusammen.

Die steigenden Ausgaben im Bereich des ÖPNVs sind einerseits auf die erhebliche Steigerung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis in den vergangenen Jahren zurückzuführen, andererseits führen aber auch die allgemeinen Preissteigerungen zu deutlichen Mehraufwendungen. Es ist davon auszugehen, dass auch künftig die Kosten für Dieselkraftstoffe oder Strom, aber auch die Kosten für die Instandhaltung sowie Personalkosten weiter steigen werden. Es ist daher auch in der Zukunft mit steigenden Aufwendungen im Bereich des ÖPNVs zu rechnen ist. Hinzu kommen noch höhere Ausgaben für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen aus der CVD und den nationalen Gesetzen.



## 1. ANGEBOTSGESTALTUNG

Der Alb-Donau-Kreis ist bestrebt das derzeitige Niveau des ÖPNV-Angebots auch in Zukunft zu halten. Unter der Berücksichtigung von Zeiten angespannter Haushaltslagen sind die Möglichkeiten der Kostenreduzierung zu prüfen und zu nutzen. Dabei ist die Angebotsgestaltung an der Nachfrageerwartung auszurichten, welche künftig durch den Einsatz von automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) erfolgen kann. Entscheidungen über die Anpassungen des Angebots sollten auf einer soliden Datenbasis beruhen, welche die Nutzungsstatistiken und das Nachfragepotenzial über mindestens einen Zeitraum von drei Jahren reflektiert.

Um eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, können teilweise für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch Anruf- bzw. On-Demand-Verkehre sowie weitere Alternativen geprüft werden. Dies gilt insbesondere für solche Fahrtenangebote, die zur Gewährleistung eines Mindeststandards sinnvoll erscheinen, bei denen aufgrund der strukturellen Randbedingungen aber gleichwohl keine regelmäßige Inanspruchnahme zu erwarten ist.



## 2. SCHIENENPERSONEN-NAHVERKEHR

---

Der Landkreis wird auch weiterhin Verkehrsangebote, die oberhalb des SPNV-Landesstandards 2025 bzw. eines Nachfolgekonzepthes des Landes liegen und von der Region als „dienlich“ bewertet werden, kommunal mitfinanzieren, um die Effektivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und eine langfristig nachhaltige Mobilitätslösung zu fördern.

Über diese Mitfinanzierung von Mehrleistungen auf der Schiene soll sich der Landkreis auch mit kreiseigenen Finanzmitteln an Projekten zum Ausbau der Bahnstrecken der Regio-S-Bahn Donau-Iller beteiligen, wenn dies dem Landkreis „dienlich“ und finanziell darstellbar ist.

Ziel muss es sein, eine moderne und effiziente Schieneninfrastruktur zu schaffen, die den aktuellen und zukünftigen Anforderungen der Bevölkerung entspricht und eine attraktive Alternative zum individuellen Straßenverkehr bietet.

## 3. NUTZERFINANZIERUNG

---

Neben der Optimierung des Angebots ist es gleichermaßen wichtig, die Nutzerfinanzierung zu stärken. Eine diversifizierte Werbestrategie zur Gewinnung von weiteren Nutzergruppen kann hierbei helfen, zusätzliche Einnahmequellen durch die Steigerung von Fahrgeldeinnahmen zu erschließen. Ein erweitertes Spektrum an Erlösmöglichkeiten würde nicht nur mehr finanzielle Mittel generieren, sondern auch die langfristige Tragfähigkeit des ÖPNV sichern.



