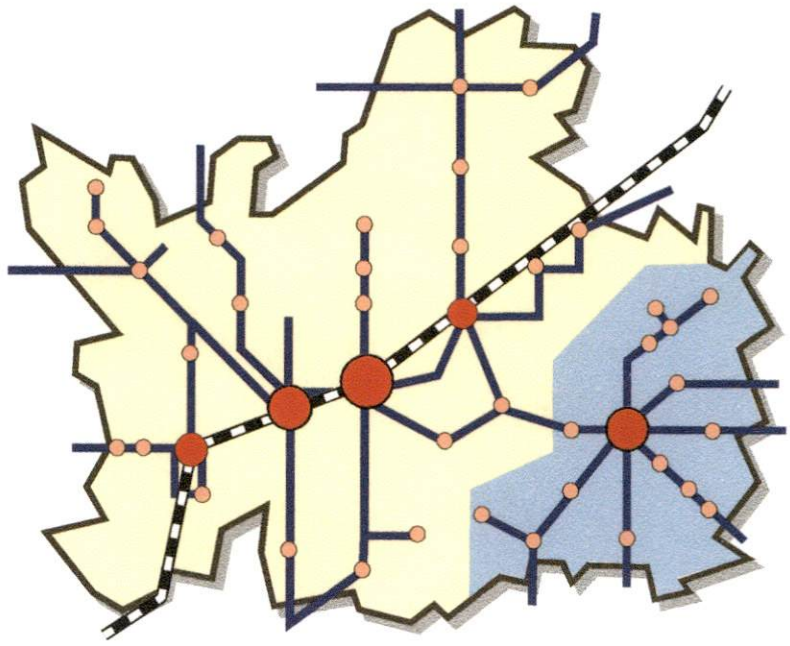
Nahverkehrsplan

für den Landkreis

Dillingen a.d.Donau



Textteil

2004

		Seite
Rahmenbedingungen und Zielvorgaben		**1**
1	Anlass der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes	1
2	Nahverkehrsplan für den Landkreis Dillingen a.d.Donau	2
2.1	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes	2
2.2	Mitwirkung	3
2.3	Abstimmung der Planung und Rahmenvorgaben	3
2.4	Planungsmethodik	4
2.5	Inhalte des Nahverkehrsplanes	4
A	**Raum- und Strukturanalyse**	**6**
1	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	6
2	Siedlungsstruktur und sozioökonomische Daten	7
3	Verkehrliche Rahmenbedingungen	13
3.1	Bestand an Kraftfahrzeugen	13
3.2	Straßenerschließung	14
3.3	Pendleraufkommen im Berufsverkehr	14
B	**ÖPNV-Analyse**	**16**
1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	16
1.1	Derzeitiges Angebot	17
1.2	SPNV-Planungen	19
2	Öffentliche Buslinien im Landkreis Dillingen a.d.Donau	20
2.1	Linienübersicht	20

Seite

B ÖPNV-Analyse

2.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	21
2.2.1	An der Kooperation Landkreis DLG/RBA beteiligte Konzessionsinhaber	21
2.2.2	Nicht in die Kooperation mit dem Landkreis DLG/RBA einbezogene Konzessionsinhaber	23
2.3	Betriebshöfe	24
2.4	Tarife	25
2.5	Verkehrsnachfrage auf den einzelnen Linien	26
2.6	Kosten und Finanzierung	27
2.6.1	Linien der Verkehrskooperation Landkreis/RBA	27
2.6.2	Zusätzliche, gewünschte und bestellte Verkehre	27
2.6.2.1	Bei der RBA bestellte Kurse	27
2.6.2.2	Bei der Schwabenbus GmbH bestellte Kurse	28
2.6.2.3	Bei Mindel-Reisen bestellte Kurse	28
2.6.3	Finanzierungsmodell	29
2.6.3.1	Einnahmen	29
2.6.3.2	Ausgaben	29
2.6.3.3	Einsatz eigener Haushaltsmittel	29
2.7	Organisationsstruktur	30
3	Schwachstellenanalyse öffentlicher Busverkehr	31
3.1	Räumliche Erschließung des Landkreises	31
3.2	Zeitliche Verfügbarkeit des Bus-Angebots	32
3.3	Erreichbarkeit der zentralen Orte	33
3.4	ÖPNV-Vernetzung an den Bahnhöfen	36
3.5	Ausstattungsniveau der Haltestellen	38
4	Zusammenfassung der Schwachstellen des Angebots	39

		Seite
C	**ÖPNV-Konzept**	**41**
1	Zielkriterien für ein ÖPNV-Konzept	41
2	Betriebsformen im ÖPNV	42
3	Verkehrszeiten im ÖPNV	46
4	Prinzipielle Vorstellungen des Landkreises zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV	46
5	Rahmenkonzept für die mittel- bis langfristige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Dillingen a.d.Donau	47
D	**Maßnahmenpaket**	**50**
D1	**Maßnahmenpaket Leistungsangebot**	**50**
1	Optimierung des Busangebots	50
2	Schnellbuslinien in der Hauptverkehrszeit	51
3	Rufbuslinien für die Normalverkehrszeit	53
3.1	Allgemeine Randbedingungen	53
3.2	Vorschläge für Rufbuslinien	53
3.3	Mögliches Pilotprojekt Rufbus im Aschberggebiet	54
3.4	Kosten	55
4	AST-Verkehr in der Schwachverkehrszeit	57
D2	**Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen**	**59**
1	Qualitätsstandards für Busse und Haltestellen	59
1.1	Ausstattung der Fahrzeuge	59
1.2	Ausstattung der Haltestellen	60
2	ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen	62
3	Anschlusssicherung/-verbesserung	63
4	Tarifsystem	64

		Seite
5	Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV-Information	65
5.1	Internet	65
5.2	Marketing	67
5.3	Fahrpläne	67
D3	**Umsetzung bzw. Realisierungsstufen**	**68**
1	Kurzfristige Umsetzung (Stufe1)	68
2	Mittelfristige Umsetzung (Stufe 2)	70
3	Langfristige Zielsetzungen (Stufe 3)	70

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

Literatur- und Quellenverzeichnis

Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1 Anlass der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art. 12) schreibt den Aufgabenträgern vor, für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan bildet nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV).

Er beinhaltet gem. Art. 13 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Ziele und Konzeption des allgemeinen ÖPNV und hat mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städteplanung und den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinzustimmen.

Darüber hinaus gibt das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen als Genehmigungsbehörde Einfluss zu nehmen.

Gemäß PBefG § 8 Abs. 3 entsteht somit zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde eine sogenannte „Dreiecksbeziehung".

- Der Aufgabenträger stellt bzw. lässt den Nahverkehrsplan aufstellen und beschließt diesen.
- Die Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes mit, wobei der beschlossene Nahverkehrsplan keinen Eingriff in die unternehmerische Eigenverantwortung bedeutet.
- Für die Genehmigungsbehörde stellt der Nahverkehrsplan in letzter Konsequenz keine absolute Bindung bei der Erteilung bzw. Versagung von Genehmigungen dar, sie hat diesen jedoch zu berücksichtigen.

Somit stellt der Nahverkehrsplan ein hilfreiches und unerlässliches Instrumentarium für die weitere Gestaltung und Entwicklung des ÖPNV in den Landkreisen dar. Einerseits werden Zielvorstellungen und Standards definiert. Ande-

rerseits wird bei der Erstellung das Linien- und Leistungsangebot dahingehend untersucht, ob es Schwachstellen z.B. bezüglich Angebot, Nachfrage, Betrieb bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben (Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG).

2 Nahverkehrsplan für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

Bisher wurde als planerische Grundlage die „Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Dillingen" benutzt, die 1977 im Auftrag des Landkreises von der Ingenieurgesellschaft „Dorsch Consult", München, erstellt worden war. Sie ist aber allein schon aufgrund der allgemeinen Entwicklungen in diesem Zeitraum, etwa auch durch die Gemeindegebietsreform, in vielen Daten überholt. Im vorliegenden Falle wird dies noch durch Folgendes beträchtlich verstärkt:

- Im Zuge des Konkurses der Firma Wahl im Jahre 1986 übernahm der Landkreis die Konzessionen von 4 Buslinien, die im Untersuchungsgebiet von diesem Verkehrsunternehmen betrieben wurden.

- Der Altlandkreis Wertingen wurde am 02. Juni 1991 in das Bedienungsgebiet des Augsburger Verkehrsverbundes GmbH AVV einbezogen.

Aufgrund der dargestellten Situation hat der Landkreis Dillingen in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Arbeit vom 3. April 2000 die Erstellung eines Nahverkehrsplans beschlossen.

2.1 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Die Planung erstreckt sich innerhalb der Planungsregion Augsburg (9) auf das Gebiet des Landkreises Dillingen. Soweit verkehrliche Verflechtungen zu benachbarten Gebietskörperschaften bzw. zu Kommunen bestehen, wurden sie berücksichtigt.

Der Bereich des Altlandkreises Wertingen innerhalb des heutigen Landkreises Dillingen wird seit dem 2. Juni 1991 von dem Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV bedient. Für dieses Gebiet liegt seit 1998 der „Regionale Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg" vor, der gegenwärtig fortgeschrieben wird. Dieser Bereich ist deshalb nicht Teil der vorliegenden Untersuchung. Die Ergebnisse wurden jedoch nachrichtlich aufgenommen.

2.2 Mitwirkung

Die angemessene Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans schreibt § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG vor; ebenso Art. 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG.

Im Landkreis Dillingen wurden mit dem Kooperationspartner, dem RBA Regionalbus Augsburg GmbH, in der Arbeitsgruppe ÖPNV seit Planungsbeginn alle relevanten Bereiche eingehend erörtert; ebenso mit dem Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV. Auch wurden alle Verkehrsunternehmen, deren Linien in den Landkreis nur randlich ein- und ausbrechen, angemessen beteiligt. An den Planungen wirkten auch die Kommunen und die Schulen angemessen mit. Schließlich waren die Planungen auch Gegenstand der Arbeitsgruppe 4 „Siedlung und Verkehr" der Agenda 21. Zur Zeit der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplanes war im Landkreis Dillingen noch kein Behindertenvertreter gemäß des Gleichstellungsgesetzes tätig.

Die Regierung von Schwaben als Genehmigungsbehörde war über die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplanes von Anfang an informiert.

2.3 Abstimmung der Planung und Rahmenvorgaben

Die Planungen wurden, soweit erforderlich, entsprechend Art. 13 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG, mit anderen Planungsträgern sowie den benachbarten Aufgabenträgern des ÖPNV abgestimmt. Hierzu gehört auch die Abstimmung mit dem Fahrplankonzept der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG).

Außerdem dienten folgende Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen als Planungsgrundlage:

- die Flächennutzungspläne der Kommunen sowie
- die Ausbaupläne der Kreisstraßen.

Zudem wurden die folgenden übergeordneten Planungen berücksichtigt:

- das Landesentwicklungsprogramm Bayern von 1994,
- der Regionalplan der Region Augsburg (9) von 1996,
- der 6. Ausbauplan für Staatsstraßen, beschlossen am 6. Februar 2001 vom Bayerischen Ministerrat,
- der Schienennahverkehrsplan [Bayern] 1998 bzw. 2001/2002,

2.4 Planungsmethodik

Um ein einheitliches Vorgehen bei der Nahverkehrplanung in allen bayerischen Landkreisen sicherzustellen und den Aufgabenträgern eine allgemeine Bewertungsgrundlage für ihr ÖPNV-Angebot an die Hand zu geben, wurde im Juli 1998 die *Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern* vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie herausgegeben.

Die Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Dillingen ist eng an die darin enthaltenen Vorgaben und Bewertungstabellen geknüpft.

2.5 Inhalte des Nahverkehrsplanes

Das BayÖPNVG nennt im 1. Teil (Art. 1 - 7) wichtige verkehrspolitische Zielvorgaben. Um ein zielgerichtetes Vorgehen zu ermöglichen, sollen bereits hier wichtige Absichten festgehalten werden.

Der Nahverkehrsplan hat insbesondere

- die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen,
- das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren,
- Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im ÖV auf Schiene und Straße zu entwickeln,
- planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

Hierzu gehört u.a.

- der bedarfsgerechte Ausbau der Schnittstellen Schiene/allgemeiner ÖPNV,
- der Bau ausreichender, kundenfreundlicher Abstellmöglichkeiten an den einzelnen Bahnhöfen für den MIV und für Fahrräder,
- die Schaffung abgestimmter Umsteigebeziehungen von der Schiene auf den allgemeinen ÖPNV,
- der Bau kundenfreundlicher Fahrradabstellplätze an den Bushaltestellen, wo es erforderlich ist,

- die Umwandlung der noch verbliebenen, freigestellten Schülerverkehre in Linienverkehre (vgl. LEP 1994, S. 105),
- eine Modernisierung des Fahrzeugparks, insbesondere bei den privaten Auftragsunternehmen.

Mit der Verwirklichung der angesprochenen Maßnahmen soll eine vermehrte Nutzung des ÖPNV erreicht werden; insbesondere soll der ÖPNV-Anteil bei den Berufspendlern erhöht werden.

A RAUM- UND STRUKTURANALYSE

1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Den Landkreis Dillingen zählt das Landesentwicklungsprogramm Bayern zum „ländlichen Raum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll". Der Regionalplan der bayerischen Planungsregion 9 (Region Augsburg) weist die folgenden zwei Entwicklungsachsen im Kreisgebiet aus:

Die erste Achse verläuft entlang der Bundesstraße B 16 bzw. der Donau und damit durch vier der fünf Städte im Landkreis: Gundelfingen, Lauingen, Dillingen und Höchstädt. Hier liegen auch die Orte mit der höchsten Zentralörtlichkeit des Landkreises. Besonders herausstechend ist hierbei das Doppel-Mittelzentrum Dillingen/Lauingen, welches das Zentrum des Landkreises bildet und die wichtigsten Einrichtungen aus Kultur, Freizeit, Bildung und Wirtschaft angesiedelt sind. Höchstädt gilt als bevorzugt zu entwickelndes Unterzentrum, Gundelfingen als Unterzentrum.

Die zweite Entwicklungsachse Dillingen - Wertingen wurde im Jahr 2001 in den Regionalplan aufgenommen. Sie verläuft von Dillingen über Kicklingen zur fünften Stadt des Landkreises, nach Wertingen, der ehemaligen Kreisstadt des Altlandkreises Wertingen, die im Zuge der Gebietsreform 1972 in den Landkreis Dillingen integriert wurde. Wertingen weist den Status eines möglichen Mittelzentrums auf.

Abseits der Entwicklungsachsen befinden sich noch fünf weitere zentrale Orte im Landkreis: das Kleinzentrum Buttenwiesen und die bevorzugt zu entwickelnden Kleinzentren Bissingen, Holzheim, Syrgenstein und Wittislingen. **(Abbildung A1)**

Die Ausgestaltung und langfristige Konzeption des ÖPNV im Landkreis soll unterstützend auf die im Regionalplan und in der Landesplanung angeführten Ziele einwirken. Diese Ziele, die Lebens- und Arbeitsbedingungen des ländlichen Raumes zu verbessern, sollen durch einen attraktiven ÖPNV, der sich durch bedarfsgerechte Netzgestaltung, Häufigkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit auszeichnet, erreicht werden.

2 Siedlungsstruktur und sozioökonomische Daten

Fläche und Einwohner

Der Landkreis Dillingen besitzt eine Gesamtfläche von 792 km^2 und ist in 27 Kommunen aufgeteilt. Diese setzen sich aus fünf Städten, drei Märkten und 19 Gemeinden zusammen.

Die Einwohnerzahl des gesamten Landkreises beträgt 95.417 (Stand: 31.12.2003, Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung). Davon leben rund 18.700 in der Kreisstadt Dillingen, der größten Stadt des Landkreises. Die zweitgrößte Stadt ist Lauingen mit rund 11.000 Einwohnern. Die übrigen Städte Gundelfingen, Höchstädt und Wertingen weisen zwischen 6.700 und 8.700 Einwohner auf. Insgesamt leben etwa 55 % der Landkreisbevölkerung in den Städten (rund 53.000).

Die Bevölkerungsentwicklung seit 1987 zeigt einen generellen Anstieg der Bevölkerungszahl im gesamten Landkreis. Den stärksten Zuwachs hat dabei die Gemeinde Zusamaltheim zu verzeichnen (+40 %). Auch in den Städten ist ein starker Anstieg der Bevölkerung erkennbar: Dillingen +15 %, Lauingen +18 %, Wertingen +25 %, Höchstädt +38 %. Die restlichen Gemeinden des Landkreises haben meist ebenso Zuwachsraten im zweistelligen Bereich vorzuweisen. Nur in zwei Gemeinden, Aislingen und Ziertheim, kam es in diesem Zeitraum zu einer Verringerung der Bevölkerung um 2 %. **(Abbildung A2)**

Die höchste Einwohnerdichte im Landkreis weist das Doppelmittelzentrum Dillingen-Lauingen mit je 247 Einwohner/km^2 auf. Der Landkreisdurchschnitt liegt bei 107 Einwohner/km^2. Deutlich unter dem Durchschnitt liegt die Gemeinde Lutzingen mit nur 39 Einwohner/km^2. Auch die anderen nördlichen Gemeinden wie Bissingen, Finningen, Mödingen, Ziertheim, Zöschingen und Schwenningen sind unterdurchschnittlich bevölkert. Östlich und westlich vom Doppelzentrum Dillingen-Lauingen weisen die Gemeinden eine hohe Bevölkerungsdichte auf. **(Abbildung A3)**

Gewerbe und Arbeitsplätze

Im Landkreis Dillingen gab es im Jahre 2002 etwa 26.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVPB). **(Abbildung A4)**

Deren räumliche Verteilung mit den dazu zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen sieht folgendermaßen aus:

Gemeinde	Anzahl der SVPB	Gewerbefläche in ha
Aislingen	103	4,5
Bachhagel	148	7,5
Bächingen a.d.Brenz	82	6
Binswangen	78	0
Bissingen	450	6,7
Blindheim	96	0
Buttenwiesen	1.751	2
Dillingen a.d.Donau	8.941	29,7
Finningen	162	1,8
Glött	105	1,9
Gundefingen a.d.Donau	3.160	24,2
Haunsheim	42	0
Höchstädt a.d.Donau	1.720	31,6
Holzheim	451	1,8
Laugna	122	0
Lauingen (Donau)	3.850	9,5
Lutzingen	64	1,6
Medlingen	75	1,5
Mödingen	107	0
Schwenningen	126	0
Syrgenstein	279	2,1
Villenbach	43	0
Wertingen	3.851	7,2
Wittislingen	268	14,3
Ziertheim	63	2
Zöschingen	130	1
Zusamaltheim	120	0,1

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Gewerbeflächen in ha in den einzelnen Kommunen im Jahre 2002 (Quellen: Bundesanstalt für Arbeit, Angaben der Kommunen)

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten seit 1997 zeigt, dass vor allem in den kleinen Gemeinden Arbeitsplätze verloren gingen und in den Städten bzw. größeren Gemeinden Arbeitsplätze hinzukamen. Die größten Verluste haben Gundelfingen (-143 Apl.) und Syrgenstein (-121 Apl.) zu verzeichnen, die größten Zugewinne an Arbeitsplätzen finden sich in Lauingen (+108 Apl.), Wertingen (+223 Apl.) und Buttenwiesen (+252 Apl.).

Größere Arbeitgeber (über 100 Mitarbeiter) im Landkreis Dillingen sind:

Standort	Firma/Unternehmen	Branche	Mitarbeiter (gerundet)
Bissingen	Gropper GmbH & Co.	Molkerei	220
Buttenwiesen	Bausch Dekor GmbH	Dekordruckerei	150
	Bausch Linemann GmbH	Möbelzulieferer	250
	Erwin Müller	Bettwäsche, Haustextilien	480
Dillingen a.d.Donau	Bosch-Siemens Hausgeräte GmbH	Hausgeräte	2.400
	Finanzamt	Behörde	110
	Kreiskrankenhaus St. Elisabeth	Krankenhaus	450
	Landratsamt	Behörde	220
	Regens Wagner Stiftung Dillingen	Behinderteneinrichtung	550
	Röhm-Tool GmbH	Spannzeuge	275
Glött	Regens Wagner Glött	Behinderteneinrichtung	160
Gundelfingen a.d.Donau	Alten- und Pflegeheim	Soziale Einrichtung	120
	Bissinger Systemhaus GmbH	Bürotechnik	140
	Josef Gartner GmbH	Fassadenbau	630
Höchstädt a.d.Donau	Grünbeck Wasseraufbereitung GmbH	Wasseraufbereitung	380
	NOSTA Normteile Stahlkeile GmbH	Normteile, Stahlkeile	130
	THANNER GmbH	Schäfte und mehr	150
Lauingen (Donau)	Elisabethenstift	Soziales Wohn- und Pflegeheim	250
	SAME DEUTZ-FAHR, Deutschland GmbH	Landmaschinen	520
Wertingen	CREATON AG	Ton-, Lehmprodukte	105
	Kreiskrankenhaus	Krankenhaus	265
	SCHÜCO INTERNATIONAL KG	Großhandel: Fenster, Türen	160

Quelle: Mitteilungen der der genannten Unternehmen (Stand: 31.12.03)

Ziel des Nahverkehrsplanes ist es, mittel- bis langfristig die Erreichbarkeit der Arbeitsstätten zu verbessern und den Berufspendlern im Landkreis attraktivere Möglichkeiten zu bieten, ihren Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen.

Berufsverkehr

Nach PBefG § 43 Nr. 1 wird derzeit im Altlandkreis Dillingen eine Linie von dem Verkehrsunternehmen Omnibus Bettighofer, Günzburg, vorgehalten. Sie dient der Beförderung von Menschen mit Behinderung zwischen ihrem Wohnheim in Günzburg und ihrer Arbeitsstätte in Gundelfingen, Emmausheim.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
- - -	Günzburg – Gundelfingen (Emmausheim)	310-3622.06-B1/3	31.12.2008

Theaterfahrten

Der Schwäbisch-Bayerische Besucherring im Besucherring Dr. Otto Kasten, Augsburg, führt Theaterfahrten nach § 43 Nr. 4 PBefG durch.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
- - -	Gundelfingen – Höchstädt – Wertingen – Biberbach – Augsburg	310-3622.09/1	31.08.2009

Schulen und Schüler

Im Landkreis Dillingen befinden sich 20 Volksschulen (Grundschulen und Hauptschulen) und 13 Volksschul-Außenstellen. Die vier Gymnasien treffen wir in Dillingen (2), Lauingen und Wertingen an. In diesen Städten sind auch die drei Realschulen des Landkreises ansässig. In Höchstädt und Lauingen stehen je eine Berufschule, wobei die Berufschule in Lauingen ein Technologie-Zentrum beinhaltet. In Wertingen wird eine Montessori-Schule und eine Landwirtschaftsschule betrieben. Im Stadtteil Bliensbach befindet sich ein Schullandheim.

Des Weiteren gibt es im Landkreis Dillingen diverse Einrichtungen zur beruflichen Weiterbildung mit regionalem Einzugsgebiet:

In Dillingen das Fortbildungszentrum der bayerischen Arbeitgeberverbände (bfz), das IHK-Computer-Lernstudio, das Kolpingbildungswerk und die Fachakademie für Sozialpädagogik. Zusätzlich ist in jeder der fünf Landkreisstädte eine Volkshochschule bzw. ein Volksbildungswerk zu finden.

Von überregionaler Bedeutung ist die Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung in Dillingen, das Fortbildungszentrum des Fachverbandes Deutscher Floristen in Gundelfingen und das Technologiezentrum und Bildungszentrum für Umweltschutz in Lauingen. **(Abbildung A9)**

Die Schülerzahlen stellen sich - wie die **Abbildung A10** verdeutlicht - folgendermaßen dar: Die Volksschulen besuchen 6627 Schüler. An den Realschulen werden 2305 und an den Gymnasien 2965 Schüler unterrichtet. Die Berufsschulen zählen 2720 Schüler. Unter die sonstigen Schulen mit 965 Schülern fallen die Montessori Schule in Wertingen und die Regens-Wagner-Schule, das Förderzentrum und die Fachakademie in Dillingen.

Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen

Wie der **Abbildung A11** zu entnehmen ist, haben im Freizeitbereich eine Reihe an Sehenswürdigkeiten und Baudenkmalen, wie Kirchen, Klöster und Schlösser eine verkehrsanziehende Wirkung. In besonderer Weise sind dies:

- die Altstadt von Dillingen,
- die Altstadt von Lauingen,
- das Schloss in Höchstädt.

An Freizeiteinrichtungen bietet der Landkreis Dillingen u. a.:

- Freibäder in Dillingen, Gundelfingen, Höchstädt, Lauingen, Wertingen, Buttenwiesen und Bissingen,
- Hallenbäder in Dillingen, Gundelfingen, Höchstädt, Holzheim, Lauingen und Wertingen,
- Museen in Blindheim, Dillingen, Lauingen, Gundelfingen, Höchstädt und Wertingen,
- vielerlei Sportmöglichkeiten, vor allem in den Sportanlagen der Städte.

Auswirkungen hat auch der Freizeitpark *Legoland* im benachbarten Landkreis Günzburg (Entfernung: 25 Kilometer von Dillingen), der im Mai 2002 eröffnet wurde und pro Saison etwa 1,3 Mio. Gäste zu verzeichnen hat.

Versorgungseinrichtungen

Eine wichtige verkehrsanziehende Wirkung und Bedeutung für die Verkehrsströme im Landkreis haben auch größere Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen **(Abbildung A12)**. Im Landkreis Dillingen existieren allerdings nur wenige größere Einrichtungen:

- die beiden Krankenhäuser in Dillingen und Wertingen,
- die Bundeswehrkaserne in Dillingen,
- verschiedene Einrichtungen des Einzelhandels wie beispielsweise das Kaufland in Dillingen.

3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Als Indikatoren für die verkehrliche Entwicklung im motorisierten Individualverkehr dienen insbesondere die Motorisierung und der Straßenbestand. Die Verkehrsbeziehungen im Landkreis werden über die Pendlerströme im Berufsverkehr deutlich. Hier geben die Pendlerdaten der Bundesanstalt für Arbeit (BfA) aktuelle Informationen und lassen auch Analogieschlüsse für den Gesamtverkehr zu.

3.1 Bestand an Kraftfahrzeugen

Die Motorisierungsquote wird im Allgemeinen angegeben in zugelassenen und vorübergehend stillgelegten Pkw pro 1.000 Einwohner. Der durchschnittliche Wert des Landkreises Dillingen beträgt 608 Pkw/1000 Ew. Damit liegt er deutlich höher als der Durchschnitt aller deutschen Landkreise, die im Schnitt 535 Pkw/1.000 Ew zu verzeichnen haben.

Wie in **Abbildung A8** zu sehen ist, weisen die Städte Dillingen und Lauingen dabei mit rund 570 Pkw/1.000 Ew eine geringe Motorisierungsquote im Landkreis auf. Dies liegt einerseits an der Bedeutung der Bahnstrecke und andererseits an der im Allgemeinen geringeren Notwendigkeit eines Pkw in Orten mit höherer Zentralörtlichkeit.

Die höchsten Motorisierungsquoten sind in den Randgemeinden des Landkreises zu finden. Ziertheim (664 Pkw/1000 Ew), Medlingen (650 Pkw/1000 Ew) und Aislingen (649 Pkw/1000 Ew) liegen dabei an der Spitze.

In der Entwicklung der Motorisierungsquote von 1980 bis 2003 ist zu sehen, dass sich der PKW-Bestand im Landkreis Dillingen mehr als verdoppelt hat. Im Vergleich mit anderen Landkreisen hat die Motorisierung im Landkreis Dillingen erst relativ spät, dann allerdings mit umso stärkeren Schritten eingesetzt.

Die weitere Tendenz zeigt, dass sich die PKW-Zahl auch in Zukunft erhöhen wird und die Motorisierungsquote weiter ansteigt. Somit ist eine klare Tendenz im Landkreis Dillingen hin zum Individualverkehr erkennbar. Der größte Teil der Fahrten wird mit dem Pkw unternommen, der ÖPNV wird hauptsächlich für den Ausbildungs- und Schülerverkehr genutzt.

3.2 Straßenerschließung

Die zentrale Verkehrsachse des Landkreises ist die Bundesstraße B 16 (gebündelt mit der Bahnstrecke Günzburg-Donauwörth), die den Landkreis von Südwesten nach Nordosten durchzieht. An ihr liegen die Städte Gundelfingen, Lauingen, Dillingen und Höchstädt. Entlang dieser Verkehrsachse verläuft auch eine überregionale Entwicklungsachse des Regionalplans. Die Bundesstraße B 16 führt in ihrer südwestlichen Verlängerung zum benachbarten Landkreis bzw. der Kreisstadt Günzburg (Entfernung 25 km) und der Stadt Ulm (Entfernung 50 km). Die nordöstliche Verlängerung führt zum benachbarten Landkreis Donau-Ries bzw. der Kreisstadt Donauwörth (Entfernung 25 km) und weiter nach Ingolstadt (Entfernung 82 km). Geplant sind die Ortsumfahrungen von Dillingen, von Höchstädt sowie von Schwenningen; ferner die Ortsumfahrung von Obermedlingen durch die B 492.

Südlich des Landkreises verläuft die Bundesautobahn A 8, westlich die Bundesautobahn A 7. Beide Bundesautobahnen verlaufen außerhalb des Landkreises. Östlich des Landkreises fungiert die Bundesstraße B 2 als überregionaler Verkehrszubringer.

Geplant sind einige Ausbaumaßnahmen der Staatsstraßen. Hierher gehört beispielsweise der Ausbau der St 2032 südlich von Ellerbach und die Umfahrung von Ellerbach; ferner der Ausbau der St 2033 nördlich von Dillingen, der Ausbau der St 2036 nördlich von und in Laugna, der Ausbau der St 2212 nördlich von Höchstädt und die Umfahrung Höchstädts.

Der restliche Landkreis ist gekennzeichnet durch eine ländliche Siedlungsstruktur mit Kreisstraßen. Sie dienen vorwiegend der Binnenerschließung.

3.3 Pendleraufkommen im Berufsverkehr

Ein- und Auspendler in den Landkreisgemeinden

Die meisten Einpendler im Landkreis Dillingen weist die Stadt Dillingen mit 5.291 auf. Zugleich liegt hier die größte Differenz zwischen Ein- und Auspendler (Auspendler: 3.194) vor. Außerdem sind hohe Einpendlerzahlen für die Städte Lauingen (2.361 Einpendler, 2.584 Auspendler), Wertingen (2.569 Einpendler, 1.857 Auspendler) und Gundelfingen (2.023 Einpendler, 1.714 Auspendler) kennzeichnend.

Demgegenüber hat Höchstädt mit 73 % die höchste Auspendlerquote zu verzeichnen. Auch Lauingen (68 %), Wertingen (58 %), Dillingen (49 %) und Gundelfingen (59 %) weisen hohe Auspendlerströme auf. **(Abbildungen A5)**

Pendlerströme zwischen Landkreis und Umland

In der **Abbildung A7** sind die Pendlerströme im Berufsverkehr zwischen Landkreis und Umland dargestellt. Im Landkreis Dillingen pendeln täglich rund 4.400 Menschen aus anderen Landkreisen ein und rund 10.600 in andere Landkreise aus.

Der größte Anteil der Auspendler (30 %) hat dabei den nordwestlich angrenzenden Landkreis Heidenheim als Ziel. Eine zweite deutliche Ausprägung der Auspendlerströme ist in Richtung der Landkreise Günzburg und Augsburg mit jeweils 14 % zu beobachten. Die Einpendler aus den Landkreisen kommen zum größten Teil aus den Landkreisen Augsburg (19 %) und Günzburg (14 %).

Pendlerströme im Landkreis-Binnenverkehr

Innerhalb des Landkreises Dillingen pendeln täglich im Berufsverkehr etwa 10.000 Menschen. Das Hauptziel der Pendlerströme ist dabei die Kreisstadt Dillingen (52 %). An zweiter Stelle steht Gundelfingen mit 11 %.

Die stärkste Pendlerbeziehung besteht zwischen dem Doppel-Mittelzentrum Dillingen/Lauingen. Zwischen den beiden Städten pendeln täglich etwa 1400 Personen. Zwischen Dillingen und Höchstädt pendeln täglich 760 und zwischen Dillingen und Gundelfingen 700 Personen. **(Abbildung A6)**

Die graphische Darstellung der Pendlerbeziehungen spiegelt auch die Bedeutung der einzelnen Orte im zentralörtlichen System des Landkreises wider.

B ÖPNV-ANALYSE

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Dillingen gliedert sich auf in den *Schienenpersonennahverkehr* (SPNV) und den *öffentlichen Busverkehr bzw. Regionalbusverkehr*.

Für den SPNV hat der Freistaat Bayern die Aufgabenträgerschaft inne. Die Bestellung des Verkehrs erfolgt über die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Die Vorgaben für die künftige Ausgestaltung des SPNV sind gemäß Art. 17 des BayÖPNVG im Schienennahverkehrsplan (aktuelle Fortschreibung von 2001/2002) enthalten. Die Aussagen zum SPNV innerhalb des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Dillingen sind daher im Kontext einer Bestandsaufnahme ohne konzeptionelle bzw. planerische Vorgaben.

Der öffentliche Regionalbusverkehr im Landkreis hingegen fällt in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Die nachfolgende (Schwachstellen-)Analyse dient daher als Grundlage für die Ausarbeitung der Vorgaben für die zukünftige Ausgestaltung des Regionalbusverkehrs. Stadt- und Ortsverkehre ohne gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion fallen nicht in die Zuständigkeit des Landkreises und werden daher im Nahverkehrsplan nicht tiefergehend betrachtet bzw. nur nachrichtlich aufgeführt.

1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis Dillingen wird von der Bahnlinie *993 Ulm – Donauwörth – Ingolstadt – Regensburg*, der sog. *Donautalbahn*, durchquert.

Die eingleisige Donautalbahn wurde im Steckenabschnitt Neuoffingen – Höchstädt am 15. August 1876 eröffnet; im Streckenabschnitt Höchstädt bis Donauwörth am 11. November 1877.

Die Achillesferse der Donautalbahn ist seither, neben ihrer Eingleisigkeit, der Streckenabschnitt Neuoffingen – Ulm. Hier lässt die starke Belegung – insbesondere durch Fernverkehrzüge und durch Güterzüge – nur kleine Lücken für die Donautalbahn. Namentlich bei Verspätungen der Fernzüge entstehen mitunter Wartezeiten auf das nächste, geeignete „Fahrplanfenster" für diese Nahverkehrsbahn.

Die einzelnen Bahnhöfe bzw. Schienenhaltepunkte wurden z.T. weit außerhalb des jeweiligen Ortes angelegt. Zwischenzeitlich hat die Bebauung, ausgenommen in Blindheim, die Donautalbahn jeweils übersprungen. Dies verweist auf die anzustrebende, beidseitige Erschließung der Donautalbahnhöfe in Lauingen, Dillingen und Höchstädt.

Die Donautalbahn, deren Elektrifizierung im Jahre 1980 abgeschlossen werden konnte, ist auch noch heute das Rückrad des ÖPNV im Landkreis Dillingen. Sie bietet die schnellste, sicherste und umweltfreundlichste Beförderung auf der Donauachse innerhalb des Landkreises an. Zugleich stellt sie die überregionalen Verbindungen über die Knotenbahnhöfe Donauwörth und Günzburg her.

Die elektrifizierte Strecke wird als Ausweichstrecke bei Störungen, insbesondere auf der Hauptlinie Stuttgart – Ulm – München, benötigt; überdies im Güterverkehr. Sie wird auch künftig im Netz der DB AG geführt.

Der BAYERN-TAKT wurde an Arbeitstagen im Rahmen der Einführung des bayernweiten Integralen Taktfahrplans auf der Donautalbahn in zwei Schritten eingeführt: zum 28. Mai 1995 in der Zeitlage von 12.00 – 20.00 Uhr und zum 2. Juni 1996 morgens nach der Hauptverkehrszeit ab 7.00 Uhr sowie am Abend bis 21.00 Uhr. Die Einführung des Taktverkehrs brachte einen qualitativen Sprung in der Attraktivität dieser Schienenstrecke.

1.1 Derzeitiges Angebot

Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik

Die DB Regio AG setzt auf der Donautalbahn lokbespannte Züge ein. Die Regional-Bahnen sind durchwegs mit einem Steuerwagen ausgestattet. Eine Zuggarnitur besteht gewöhnlich aus 3 Waggons. Bei ihnen handelt es sich in der Regel um modernisierte „Silberlinge". Einer von ihnen fungiert als Steuerwagen. In der Radfahrsaison, d.h. von April bis Oktober, wird derzeit ein zusätzlicher Gepäckwaggon für die Fahrradbeförderung mitgeführt. Seit dem Beginn des Jahresfahrplans 1998/99, ab dem 24. Mai 1998, ist die kostenlose Fahrradbeförderung für DB-Kunden auf der Donautalbahn innerhalb des Landkreise Dillingen möglich. Der Landkreis übernimmt seither die Pauschale. Diese Maßnahme trägt zu einer weiteren Akzeptanz der Donautalbahn bei.

Die Leistung im SPNV werden derzeit von der BEG bei der DB Regio AG, Regionalbereich Südbayern, bestellt und bezahlt.

Betriebsleistungsangebot

Auf dieser Trasse wird derzeit (Fahrplan 2003/04) im Rahmen des Bayern-Takts von Montag bis Freitag in Richtung Donauwörth ein Stundentakt von 8:00 bis 21:00 Uhr, in Richtung Ulm ein Stundentakt von 7:00 bis 21:00 Uhr angeboten. Innerhalb des Landkreises Dillingen verkehren damit zwischen 24 (ab Gundelfingen) und 27 (ab

Dillingen) Züge pro Tag (Mo.-Fr., Sommerfahrplan). Die durchschnittliche Fahrtzeit zwischen dem Bahnhof Gundelfingen im Westen und dem Bahnhof Schwenningen im Osten des Landkreises beträgt etwa 26 Minuten. Die Donautalbahn stellt damit ein interessantes und attraktives Nahverkehrsangebot innerhalb des Landkreises Dillingen dar.

Die **Abbildung B1** zeigt die Lage der Bahnstrecke im überregionalen Schienenetz. In Günzburg bestehen Anschlüsse nach Augsburg, Ulm bzw. Stuttgart und Mindelheim. In Donauwörth kann in Richtung Augsburg bzw. München, Nürnberg, Ingolstadt und Nördlingen umgestiegen werden.

Bahnhöfe im Landkreis Dillingen

Insgesamt werden im Landkreis Dillingen fünf Bahnhöfe und ein Schienenhaltepunkt durch die Donautalbahn bedient:

- Gundelfingen (Bay),
- Lauingen,
- Dillingen (Donau),
- Höchstädt (Donau),
- Blindheim und
- Schwenningen (Bay) [Schienenhaltepunkt].

Fahrgastnachfrage

Die durchschnittliche Anzahl der Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen des Landkreises ist dadurch gekennzeichnet, dass Dillingen die mit Abstand meisten Ein- und Aussteiger aufweisen kann (826 Personen pro Werktag). Wie in **Abbildung B2** zu sehen ist, werden die Bahnhöfe der Gemeinden Blindheim und Schwenningen mit knapp 90 Ein- und Aussteigern pro Werktag am schwächsten nachgefragt.

Danach folgt Gundelfingen mit knapp 300 Personen pro Werktag. Lauingen und Höchstädt liegen mit 460 bzw. 440 Ein- und Aussteigern im Mittelfeld.

Infrastruktur

Ebenso unterschiedlich ist die Infrastruktur der Bahnhalte im Landkreis Dillingen. So existiert beispielsweise an allen Bahnhöfen der Städte ein Anschluss zum Busverkehr. Einen Taxistand, der während der Betriebszeit der Donautalbahn auch besetzt ist, gibt es aber nur in Dillingen. Die Ausstattung des Bahnhofes von Blindheim sowie des Schienenhaltepunktes in Schwenningen muss momentan noch als mangelhaft bezeichnet werden.

1.2 SPNV-Planungen

Infrastruktur

Bezüglich der Infrastruktur an den Bahnhöfen existieren umfassende Planungen, mit denen die Ausstattung aller Bahnhöfe im Landkreis Dillingen a.d.Donau verbessert werden soll.

Der Kreistag fasste am 23.01.1998 den Beschluss, „sich mit der Hälfte an den Planungskosten zur Errichtung von Bushaltestellen, P+R-Plätzen und öffentlichen Toilettenanlagen an den Bahnhöfen zu beteiligen. Außerdem übernimmt er ein Drittel der nichtgeförderten Baukosten." Überdies ist er bereit, „sich mit 50 % an den Planungskosten zur beidseitigen Erschließung der Bahnhöfe mit durchgängigen Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer zu beteiligen, soweit nicht Verpflichtungen durch eine Straßenbaulast bestehen. Zudem übernimmt er ein Drittel der nichtgeförderten Baukosten, soweit nicht Verpflichtungen durch eine Straßenbaulast bestehen."

Einige Planungen konnten 2001-02 bereits vollständig umgesetzt werden: Am Bahnhof Dillingen wurde eine Toilettenanlage errichtet sowie die P+R- Plätze um 25 auf 55 Plätze und B+R-Plätze um 40 auf 219 Plätze erweitert. In Höchstädt wurden die geplanten Taxistände umgesetzt und die P+R-Stellplätze um 45 auf 60 Plätze erweitert sowie die B+R Plätze von 40 auf 90 Plätze aufgestockt.

Noch in der Planung bzw. Umsetzung sind Infrastrukturmaßnahmen an den Bahnhöfen Gundelfingen, Lauingen, Blindheim und Schwenningen. **(Abbildung B3)**

Fahrtenangebot

Das beschriebene Fahrtenangebot wurde im Rahmen der Einführung des Bayern-Taktes 1996 umgesetzt und im Schienennahverkehrsplan von 1998 beschrieben. Auf der Donautalbahn ist, entsprechend dem Schienennahverkehrsplan von 2001/2002, seit dem Jahresfahrplan 2000/01 ein neues Wochenendkonzept verwirklicht. Seither verkehren an Samstagen und Sonntagen durchgebundene Doppelstockgarnituren zwischen Stuttgart und Donauwörth. Zwischen Ulm und Regensburg wird das bestehende Angebot von Mai bis Anfang Oktober durch zwei Radlzugpaare verdichtet.

Weitere Maßnahmen sind im aktuellen Schienennahverkehrsplan nicht enthalten.

2 Öffentliche Buslinien im Landkreis Dillingen a.d.Donau

2.1 Linienübersicht

Im gesamten Landkreis Dillingen existieren 26 öffentliche Regionalbuslinien (ohne Stadtverkehre Dillingen und Lauingen) nach § 42 PBefG.

Alle diese Regionalbuslinien verkehren zum größten Teil innerhalb des Landkreises, in den Randgebieten werden auch landkreisübergreifende Verbindungen angeboten. Eine genaue Übersicht aller Linien ist in **Abbildung B4** dargestellt.

Neun Linien erschließen schwerpunktmäßig den Altlandkreis Wertingen und sind in den Augsburger Verkehrsverbund AVV integriert. Diese Linien werden im vorliegenden Nahverkehrsplan nur nachrichtlich behandelt, da der Altlandkreis Wertingen in den Nahverkehrsplan des AVV einbezogen ist.

19 Linien (inklusive der Stadtverkehre Dillingen und Lauingen) verkehren weitestgehend im Altlandkreis Dillingen. Für diesen Bereich wurde dieser Nahverkehrsplan erstellt.

Die **Betriebsführerschaft** der 19 Linien hat dabei zum größten Teil die RBA Regionalbus Augsburg GmbH inne, von der 12 Linien betrieben werden. Allerdings liegt die Konzession für drei dieser Linien (9095, 9097 und 9098) als Folge des Konkurses der Firma Wahl im Jahr 1986 beim Landkreis.

Die Betriebsführerschaften der restlichen Linien, vor allem in den Randlagen des Landkreises, liegen bei der Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH, der Schwabenbus GmbH, der Firma Mindel-Reisen, der Regionalbus Stuttgart GmbH und der Firma Schwarzer **(Tabelle B5).**

2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die folgende Zusammenstellung ist nach Konzessionsinhabern von Linien angeordnet. Bei der jeweiligen Linie werden noch weitere Merkmale angeführt, wie die Liniennummer, der Linienverlauf, die Genehmigungs-Nummer der Genehmigungsbehörden sowie die zeitliche Befristung der Konzession. Bis auf die Linien 62 und 68 der Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH und der Linie 7694 der Regional Bus Stuttgart GmbH RBS (Genehmigungsbehörde Reg.-Präsidium Stuttgart) sowie von BAYERN EXPRESS OMNIBUS GmbH (Genehmigungsbehörde Regierung von Mittelfranken) ist ausnahmslos die *Regierung von Schwaben* die zuständige Genehmigungsbehörde (*Quelle: jeweilige Genehmigungsurkunden*).

2.2.1 An der Kooperation Landkreis DLG/RBA beteiligte Konzessionsinhaber

Landkreis Dillingen a.d.Donau

Der Landkreis Dillingen besitzt als Folge des Wahlkonkurses im Jahr 1986 für 3 Linien die Konzession alleine. In allen 3 Fällen hat der Landkreis den heutigen RBA Regionalbus Augsburg GmbH bzw. die Schwabenbus GmbH für Teile des Stadtverkehrs Dillingen als Betriebsführer eingesetzt. Diese Linien sind nach § 13 PBefG genehmigt.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
9095	Stadtverkehr Dillingen	310-3622.03/60	31.07.2011
9097	Dillingen – Dischingen/Reistingen	310-3622.03/61	31.07.2011
9098	Dillingen – Bachhagel (Rathaus)/ Zöschingen	310-3622.03/62	31.07.2011

Gemeinschaftskonzession Lkr. DLG/HVG

Ebenfalls als Folge des Wahlkonkurses ist der Landkreis im Besitz der Gemeinschaftskonzession Lkr. DLG/HVG. Er übertrug die Betriebsführerschaft für diesen Linienabschnitt dem jetzigen RBA Regionalbus Augsburg GmbH. Er wird von der RBA derzeit gemeinwirtschaftlich vorgehalten. Der Linienabschnitt wird von Fahrzeugen der HVG sowie der RBA gemeinsam bedient. Es kommt der Gemeinschaftstarif HVG/RBA zur Anwendung.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
9098/ 62	Staufen – Bachhagel (Rathaus)	310-3622.07/192	31.07.2011

RBA Regionalbus Augsburg GmbH, Augsburg

Die folgenden Linien sind nach § 13 PBefG genehmigt:

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
8826	Nördlingen – Bissingen – Schaff-Hausen	310-3622.01/186	30.06.2008
9096	Dillingen – Unterfinningen	310-3622.01/212	30.06.2008
9101	Binswangen – Gundelfingen	310-3622.01/0212	30.06.2008
9105	Donauwörth - Dillingen - Günzburg[1]	310-3622.01/042	30.06.2008
9106	Gundelfingen – Sontheim – Brenz[1]	310-3622.01/075	30.06.2008
9108	Dillingen – Bissingen	310-3622.01/027	30.06.2008
9109	Dillingen – Aislingen – Lauingen[2]	310-3622.01/0410	30.06.2008
9111	Donauwörth – Bissingen	310-3622.01/028	30.06.2008

[1] Der Linienabschnitt Gundelfingen - Günzburg wird seit dem Beginn des Jahresfahrplans 1998/99, am 24. Mai 1998, nicht mehr bedient. Seit dieser Zeit wird die Linie fahrplanmäßig mit der RBA-Linie 9105 Donauwörth – Dillingen – Gundelfingen – Sontheim dargestellt.

[2] Die Betriebsführerschaft auf dieser Linie ist seit dem 01.09.1998 teilweise auf die Schwabenbus GmbH übertragen (9109/A).

Omnibus Stricker, Lauingen

Die nachstehende Linie ist nach § 13 PBefG genehmigt. In die bestehende Kooperation Lkr. DLG/RBA wurde zum 1. Januar 1989 der heutige Verkehrsunternehmer Omnibus Stricker, Lauingen, einbezogen. Das Verkehrsunternehmen Omnibus Stricker setzte den RBA als Betriebsführer ein. Der RBA beschäftigt seit dieser Zeit das Verkehrsunternehmen Omnibus Stricker als Auftragsunternehmen.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
9099	Gundelfingen – Mödingen	310-3622.05/1	31.07.2011

Schwabenbus GmbH, Augsburg

Die Schwabenbus GmbH ist eine 100%ige Tochter der RBA. Der Landkreis Dillingen kooperiert seit dem 01.09.1998 mit diesem Verkehrsunternehmen. Seit dem 08.02.2000 ist der Stadtverkehr Lauingen in die Kooperation einbezogen worden.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	Befristet Bis
9100	Stadtverkehr Lauingen	310-3622.01/1112	30.06.2008

2.2.2 Nicht in die Kooperation mit dem Landkreis Dillingen/RBA einbezogene Konzessionsinhaber

Das Liniennetz der übrigen privaten Verkehrsunternehmer im Nahverkehrsraum Dillingen, die nicht in die Kooperation Landkreis/RBA einbezogen sind, ist vergleichsweise klein. Es umfasst die folgenden sechs Linien, die alle in diesen Verkehrsraum ein- und ausbrechen. Sie sind nach § 13 PBefG genehmigt.

BAYERN EXPRESS OMNIBUS GMBH, München

Dieses Verkehrsunternehmen besitzt die Konzession für die Linie Nürnberg - [Donauwörth – Dillingen] - Ulm, die von der Regierung von Mittelfranken erteilt wurde. Betriebsleistungen werden auf dieser Strecke derzeit nicht vorgehalten.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
o. Nr.	Nürnberg – [Donauwörth – Dillingen]- Ulm	310.4-3622.11-7	25.10.2008

Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH HVG, Heidenheim

Die Kooperationsvereinbarung Lkr. DLG/HVG vom 24./28./29.07.1987 dient der Aufrechterhaltung der grenzüberschreitenden Verkehre sowie einer gemeinsamen Tarif- und Fahrausweisanerkennung.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
62[1]	Giengen – Bachhagel/Staufen	45-3872.1-HVG/ Gesamtgenehmigung	31.12.2008
68[2]	Heidenheim – Oggenhausen – Staufen	46-3872.1-HVG/ Ostertag-Linie 68	30.06.2012

[1] Die Linie 62 ist genehmigungsrechtlich durch die Linie 61 sowie 67 von Heidenheim nach Bachhagel/Rathaus und Staufen abgedeckt.

[2] Die Betriebsführerschaft dieser Linie ist auf die HVG gem. § 2 Abs. 2 PBefG übertragen.

Mindel-Reisen, Jettingen-Scheppach

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
892	Jettingen – Lauingen	310-3622.05/1	31.12.2010

Regional Bus Stuttgart GmbH RBS

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
7694[1]	Heidenheim/Giengen – Dischingen – Demmingen	27-3872.1-RBS-Linie 7692	31.05.2005

[1] Die RBS-Linie 7694 ist genehmigungsrechtlich durch die RBS-Linie 7692 abgedeckt.

Die Genehmigungsurkunde ist durch das Regierungspräsidium Stuttgart ausgestellt.

Schwarzer Reise- und Verkehrsbüro GmbH, Nördlingen

Linien-Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-Nr./Az.	befristet bis
05	Leiheim – Nördlingen	310/3622.05/5	30.11.2005

Die Regierung von Schwaben erteilte die Genehmigung.

2.3 Betriebshöfe

Nachstehende Unternehmen sind derzeit im öffentlichen Linienverkehr tätig und haben den Betriebssitz im Untersuchungsgebiet. Die Auflistung enthält auch Angaben über die Größe des Fahrzeugparks insgesamt und über die im öffentlichen Linienverkehr gem. § 42 PBefG eingesetzten Busse.

Name des Verkehrsunternehmens	Standort des Betriebshofes	Anzahl der Busse insgesamt	Anzahl der im ÖPNV eingesetzten Busse
RBA Augsburg	Dillingen, Rudolf-Diesel-Str. 4	17	17
Kraus Reisen*	Höchstädt-Deisenhofen, Steinheimer Str. 8	16	04[2]
Omnibus Stricker*	Lauingen, Riedhauser Str. 60	12	10
Zimmermann*	Gundelfingen, Johann-Peter-Hebel-Str. 5	06	06

Stand: 01.01.2004. Quelle: Mitteilungen der Verkehrsunternehmen.

* Diese Firmen sind als Auftragsunternehmer für den RBA Regionalbus Augsburg GmbH tätig.

[2] Sechs weitere Busse werden im freigestellten Schülerverkehr verwendet.

2.4 Tarife

Die heute bestehenden **Tarife** im Landkreis Dillingen sind Entfernungstarife der einzelnen Verkehrsunternehmer, d.h. der Fahrpreis steht in direktem Zusammenhang mit dem zurückgelegten Fahrtweg.

Alle Tarife für Fahrten nach Dillingen sind in **Abbildung B6** dargestellt (Stand 2002). Zum Beispiel kostet eine Fahrt von Dillingen nach:

- Bächingen: 3,40 € (RBA-Tarif),
- Holzheim: 2,20 € (RBA-Tarif),
- Lauingen: 1,20 € (DB-Tarif),
- Syrgenstein: 4,00 € (RBA-Tarif),
- Hirschbach: 4,30 € (AVV-Tarif),
- Wertingen: 3,40 € (AVV-Tarif).

Erwähnenswert ist, dass seit dem 1. Oktober 1993 die BahnCard auch in den Bussen der RBA im „Verkehrsgebiet" des Landkreises anerkannt wird.

Die Verkaufsorganisation der Fahrkarten sowie die Abrechnung mit den Auftragsunternehmen obliegt dem RBA-Betrieb Dillingen. Vorverkaufsstellen und Fahrkartenautomaten besitzt der RBA derzeit nicht.

2.5 Verkehrsnachfrage auf den einzelnen Linien

Täglich (werktags, an Schultagen) nutzen rund 7.000 Fahrgäste die Linienbusse im „Verkehrsgebiet" des Landkreises Dillingen, d.h. im Altlandkreis Dillingen. Rund 360 Fahrten werden in diesem Raum täglich angeboten. Dies entspricht einer durchschnittlichen Fahrgastzahl von rund 20 Personen pro Fahrt.

Die meisten Fahrgäste werden **pro Tag** auf der Linie 9105 (Donauwörth – Dillingen – Gundelfingen – Sontheim und zurück) transportiert (1360 Fahrgäste bei 32/29 Hin- und Rückfahrten pro Tag). Hohe Fahrgastzahlen weisen ferner die Linien 9098, 9101, 9109a und 9109 auf. Die geringste Fahrgastzahl pro Tag weist die Linie 892 (Jettingen – Lauingen und zurück) mit 50 Personenbeförderungen bei einer Hin- und drei Rückfahrten pro Tag auf. **(Abbildung B7)**

Eine wichtige Kenngröße für die Akzeptanz des Angebots stellt die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste **pro Fahrt** dar. Allerdings darf dieses Kriterium auf keinen Fall alleine für die Beurteilung der Linien bzw. deren Nachfrage benutzt werden, sondern es sollte immer auch das Fahrtenangebot einbezogen werden (so haben Linien, die nur in der Hauptverkehrszeit ein Angebot leisten, natürlicherweise höhere Werte als Linien, die auch in der Nebenverkehrszeit fahren).

Betrachtet man die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt, so ergibt sich der mit Abstand höchste Durchschnittswert bei der Linie 8826 (Nördlingen – Bissingen – Schaffhausen und zurück, 4/4 Hin- und Rückfahrten). Hier sind durchschnittlich 50 Fahrgäste pro Fahrt im Bus. Außerdem gut ausgelastet sind die Linien 9109a und 9095. Die wenigsten Fahrgäste pro Fahrt sind auf der Linie 7694 (Heidenheim – Demmingen – Dischingen und zurück, 18/19 Hin- und Rückfahrten) zu finden. Hier sind im Schnitt nur 11 Fahrgäste pro Fahrt im Bus. Zu berücksichtigen ist hier allerdings, dass nur die Fahrgäste gezählt worden sind, deren Quell- bzw. Zielhaltestelle im Landkreis Dillingen lag. **(Abbildung B8)**

Die Verkehrsnachfrage auf allen Linien wurde auch bezüglich ihrer haltestellenspezifischen Nachfrage betrachtet und ist in **Abbildung B18** dargestellt.

In den Mittelzentren Dillingen und Lauingen befinden sich dabei die Haltestellen mit der höchsten Nachfrage:

- Dillingen-Rosenstraße: 2100 Personen pro Tag
- Dillingen-Hauptschule: 630 Personen pro Tag
- Lauingen-Sparkasse: 740 Personen pro Tag

Außerhalb von Dillingen und Lauingen werden insbesondere die Haltestellen in Gundelfingen, Wittislingen, Höchstädt und Weisingen stärker nachgefragt.

2.6 Kosten und Finanzierung

2.6.1 Linien der Verkehrskooperation Landkreis/RBA

Der Landkreis Dillingen kooperiert seit dem 19. Mai 1987 mit dem heutigen RBA Regionalbus Augsburg GmbH. Kooperationsgebiet ist der Altlandkreis Dillingen, der in dieser Vereinbarung als „Verkehrsgebiet" bezeichnet wird.

Zur Aufrechterhaltung der Betriebsleistungen im „Verkehrsgebiet" gewährt der Landkreis seither an den RBA nichtsteuerbare, pauschale Betriebskostenzuschüsse.

2.6.2 Zusätzliche, gewünschte und bestellte Verkehre

2.6.2.1 Bei der RBA bestellte Kurse

An den RBA entrichtet der Landkreis ferner Betriebskostenzuschüsse für Leistungen, die über den Stand der Verkehre hinausgehen, die der heutige RBA in die Kooperation im Jahre 1987 einbrachte. Diese bedarfsorientierten, zusätzlichen Fahrten hat der Landkreis Dillingen als Aufgabenträger auf Wunsch verschiedener Städte und Gemeinden eingerichtet bzw. beim RBA bestellt.

Da diese gewünschten Betriebsleistungen einzelnen Kommunen zugute kommen, beteiligen sich in allen Fällen die besonders begünstigten Kommunen mit einem Zuschuss.

Für die folgenden Betriebsleistungen werden gegenwärtig Zuschüsse durch den Landkreis gegeben (Stand: 01.01.2003):

RBA-Linie 9096 Dillingen/Höchstädt – Mörslingen – Unterfinningen

Kurs 501: Finningen-Unterfinningen ab 06.56 Uhr
Kurs 502: Höchstädt, Bahnhof ab 13.30 Uhr
eingerichtet seit 12.09.2000.

RBA-Linie 9101 Wertingen – Fristingen/Höchstädt – Dillingen – Gundelfingen

Kurs 926: DLG, Hauptschule ab 12.58 Uhr
eingerichtet seit 07.01.1998.

Kurs 924: DLG, Hauptschule ab 15.26 Uhr
Kurs 927: Wertingen, Marktplatz ab 16.00 Uhr
eingerichtet seit 02.06.1996.

Kurs 909: WER, Marktplatz ab 07.25 Uhr
eingerichtet seit 16.09.1998.

Kurs 506: Höchstädt, Bahnhof ab 07.22 Uhr;
Kurs 508: Höchstädt, Bahnhof ab 13.25 Uhr
Kurs 505: Wertingen, Marktplatz ab 13.00 Uhr
Kurs 509: Wertingen, Marktplatz ab 15.35 Uhr
Kurs 513: Wertingen, Marktplatz ab 17.33 Uhr
eingerichtet seit 13.09.1994.

RBA-Linie 9105 Donauwörth - Dillingen - Gundelfingen - Sontheim
Kurs 012: Höchstädt-Deisenhofen ab 07.05 Uhr
Kurs 055: Höchstädt, Marktplatz ab 15.55 Uhr
eingerichtet seit 30.05.1999.

RBA-Linie 9108 Lauingen - Dillingen - Bissingen
Kurs 903: Bissingen-Warnhofen ab 14.05 Uhr
Kurs 905: Bissingen-Warnhofen ab 16.59 Uhr
eingerichtet seit 15.09.1998.

RBA-Linie 9109 Dillingen/Wertingen - Aislingen - Lauingen
a) Aislingen – Wertingen
Kurs 302: Aislingen-Baumgarten ab 07.10 Uhr
Kurs 301: Wertingen, Marktplatz ab 12.59 Uhr
eingerichtet seit 12.09.2000.

b) Glött – Glött - Heudorf
Kurs 0643: Glött-Heudorf ab 07.14 Uhr
Kurs 4147: Glött, Fuggerstraße ab 13.50 Uhr
eingerichtet seit 17.09.2002;

2.6.2.2 Bei der Schwabenbus GmbH bestellte Kurse

Schwabenbus-Linie 9100 Stadtverkehr Lauingen
Kurse 303, 305 und 307: Bf zum BZU
Kurse 302 und 304: BZU zum Bf
eingerichtet seit 02.03.1998;

2.6.2.3 Bei Mindel-Reisen bestellte Kurse

Mindel-Reisen: Linie Jettingen - Lauingen
Aufrechterhaltung der Linie
eingerichtet seit 07.01.1985.

Der Landkreis Dillingen ist auch weiterhin bereit, Zuschüsse für von Kommunen gewünschte Verkehrsleistungen zu geben, wenn sie als notwendig erachtet werden und sich die jeweils begünstigten Kommunen angemessen finanziell beteiligen.

2.6.3 Finanzierungsmodell

Der Finanzrahmen für den allgemeinen ÖPNV wird durch die verfügbaren Haushaltsmittel bestimmt. Zur Verdeutlichung wird das HHJ 2003 angeführt.

2.6.3.1 Einnahmen

Der Landkreis Dillingen erhält auf Antrag bei der Regierung von Schwaben als Aufgabenträger seit 1987 die staatl. Kooperationsförderung und seit 1994 die staatl. ÖPNV-Zuweisung.

Im Rahmen der beiden staatl. Förderprogramme erhielt der Landkreis 2003 für das „Verkehrsgebiet":

Kooperationsförderung	61.089,43 €
ÖPNV-Zuweisung (Anteil im Verkehrsgebiet)	166.723,39 €

Die ÖPNV-Zuweisung wurde im Jahre 2004 um rund 38 % gekürzt. Außerdem entfällt seit diesem Haushaltsjahr die Kooperationsförderung ersatzlos. Die Landkreise erhalten dafür als Aufgabenträger anteilig höhere ÖPNV-Zuweisungen. Die Gesamtsumme beider Förderprogramme liegt dennoch wesentlich unter der bisherigen Höhe der Zuwendungen.

2.6.3.2 Ausgaben

Die Ausgaben des Landkreises für das Verkehrsgebiet beliefen sich im Haushaltsjahr 2003 auf 513.352, 57 €.

2.6.3.3 Einsatz eigener Haushaltsmittel

Unter Berücksichtigung der Erstattungen der begünstigten Kommunen sowie der oben genannten staatlichen Fördermittel betrug im Jahr 2003 der Anteil der eigenen Haushaltsmittel im Altlandkreis Dillingen 197.261,64 €, d.h. 38,43% der ÖPNV bedingten Ausgaben.

Die staatl. Zuwendungen helfen erheblich mit, den allgemeinen ÖPNV zu finanzieren. Aus diesem Grund ist es bedauerlich, dass 2004 die Fördermittel wesentlich gekürzt worden sind und in den folgenden Haushaltsjahren voraussichtlich noch weiter reduziert werden. Notwendige Verbesserungen können so schwerer realisiert werden.

2.7 Organisationsstruktur

Der Landkreis Dillingen schloss im Zuge des „Wahlkonkurses" am 19. Mai 1987 mit dem seinerzeitigen Geschäftsbereich Bahnbus Augsburg eine Vereinbarung, in der das Zusammenwirken der beiden Vertragspartner unter verschiedenen Gesichtspunkten geregelt wird. Dieser Vertrag trat zum 1. August 1987 in Kraft. In ihm wird auch die Finanzierung des erforderlichen Zuschussbedarfs geregelt. Wenn von Kommunen über die in die Kooperation eingebrachten Verkehre hinaus weitere Betriebsleistungen gewünscht werden, dann wird dies in eigenen Vereinbarungen zwischen den Kooperationspartnern geregelt. Die besonders begünstigten Kommunen beteiligten sich jeweils an der Finanzierung.

Seit dem 1. September 1998 kooperiert der Landkreis auch mit der Schwabenbus GmbH. In diese Kooperation ist bisher eine Linie mit relativ kurzer Reiseweite einbezogen. Näheres hierzu auf S. 23.

In der Landkreisverwaltung wurde 1987 eine ÖPNV-Bearbeiterstelle eingerichtet. Sie nimmt die Planung, die Steuerung und die Abwicklung der Verkehre in Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner wahr. Überdies stellt sie die Anträge bei der Regierung von Schwaben für Kooperationsförderung und ÖPNV-Zuweisung. Auch das Landkreis-Fahrplanbuch wird von ihr seit 1996 für den Druck vorbereitet.

1987 schloss der Landkreis auch einen Vertrag mit der Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH HVG. Er regelt im Wesentlichen die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen zwischen Landkreis, RBA und HVG. Hierin ist allerdings eine Übernahme des eingefahrenen HVG-Defizites durch den Landkreis nicht vorgesehen.

Für die übrigen Linien, die von der

- Fa. Mindel-Reisen, Jettingen,
- Regionalbus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart und
- Schwarzer Reise- und Verkehrsbüro GmbH, Nördlingen,

betrieben werden, erstellen die jeweiligen Verkehrsunternehmer ihren Fahrplan. Umsteigebeziehungen von diesen Linien auf andere im Verkehrsgebiet beschränken sich auf Einzelfälle im Jahr.

3 Schwachstellenanalyse öffentlicher Busverkehr

Die Grundlage für die Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots im Landkreis Dillingen bildet die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern" von 1998. Für die Bewertung des Angebots bezüglich der Haltestellenentfernung bzw. der räumlichen Erschließung, der Erreichbarkeit von übergeordneten Orten und der Bedienungshäufigkeit werden die in der Leitlinie genannten Grenz- und Richtwerte herangezogen.

Für die Beurteilung von qualitativen Standards (Haltestellen, Fahrzeuge, etc.) verweist die Leitlinie für Nahverkehrsplanung u.a. auf die gemeinsame Empfehlung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, des Bayerischen Landkreis- und Städtetages, von Unternehmensverbänden (LBO, VDV, IHK-T) und der ÖTV, die im Zusammenhang mit der Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinne von § 13 des PBefG ausgearbeitet wurde (1997).

3.1 Räumliche Erschließung des Landkreises

Die räumliche Erschließung einer Teilfläche liegt laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vor, wenn mindestens 80 % der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen liegen. Der Grenzwert für die Größe einer Teilfläche wird dabei mit 500 Einwohnern, der Richtwert mit 200 Einwohnern pro Teilfläche definiert.

Im gesamten Landkreis Dillingen existieren 61 Orte bzw. Ortsteile über 200 Einwohner. 20 davon besitzen mehr als 500 und weniger als 1.000 Einwohner, 13 über 1.000 und unter 5.000 und vier über 5.000 Einwohner.

Diese 61 Orte wurden nach ihrer räumlichen Erschließung anhand der Kenngröße „durchschnittliche Haltestellenentfernung" betrachtet. Durchschnittliche Haltestellenentfernung bedeutet, dass sich für mindestens 80 % der Einwohner die nächste Haltestelle in der angegeben Entfernungsklasse befindet. Die Entfernungsklassen wurden dabei in Anlehnung an die Grenzwerte und Richtwerte der Leitlinie für die Einzugsbereiche von Haltestellen folgendermaßen festgelegt:

- bis 300 Meter,
- bis 600 Meter,
- bis 1.000 Meter und
- über 1.000 Meter.

Die Ergebnisse dieser Analyse sind nach Ortsgrößenklassen unterteilt und in der **Abbildung B11** dargestellt.

Die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt für die Fahrgäste im Landkreis Dillingen durchschnittlich zwischen 300 und 600 Meter. Lediglich in der Stadt Lauingen, die eine hohe Anzahl an Haltestellen aufzuweisen hat, und in Orten und Ortsteilen, die relativ klein sind, ist die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle nur bis zu 300 Meter.

In wenigen Orten wie beispielsweise Hochstein und Unterglauheim beträgt die Entfernung über 600 Meter. Hier besteht auf den ersten Blick ein deutliches Verbesserungspotenzial. Doch die Lage auf einem Ries-Auswurf (Hochstein) sowie der Laufweg des Busses (Unterglauheim) machen die gegenwärtige Erschließung verständlich.

3.2 Zeitliche Verfügbarkeit des Bus-Angebots

Neben der räumlichen Erschließung ist für die Nutzbarkeit eines ÖPNV-Angebots die zeitliche Erschließung ein entscheidender Qualitätsfaktor.

In Anlehnung an die Grenz- und Richtwerte der Nahverkehrsleitlinie für die Bedienungshäufigkeiten im ländlichen Raum wurde zur Beurteilung der zeitlichen Erschließung untersucht, zu welchen Verkehrszeiten die Bewohner der Ortsteile über 200 Einwohner das ÖPNV-Angebot nutzen können.

Angebot an Werktagen

Bezüglich des Angebotes an Werktagen wurden folgende Kategorien unterschieden:

1. Angebot Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit (HVZ, NVZ) (9.00-12.00, 14.00-16.00 Uhr) und Schwachverkehrszeit (SVZ)
2. Angebot nur HVZ und gesamte NVZ (9.00-12.00 Uhr, 14.00-16.00 Uhr)
3. Angebot nur HVZ und Teil-NVZ, 9.00-12.00 Uhr oder 14.00-16.00 Uhr
4. Angebot nur NVZ
5. Kein Angebot

Die **Abbildung B12** erhält die Ergebnisse dieser Betrachtungen.

Hierbei gibt es deutliche regionale Unterschiede innerhalb des Landkreises:

Der Nordwesten des Landkreises weist durchweg ein Angebot zur Hauptverkehrszeit (HVZ) und während der gesamten Normalverkehrszeit (NVZ) auf. In einem breiten Band von Gundelfingen, Lauingen, Dillingen und Höchstädt nach Wertingen bis zur südöstlichen Landkreisgrenze herrscht ein Angebot zur HVZ, gesamten NVZ und

auch zur Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Nördlich von Wertingen fällt das Angebot geringer aus. Hier werden nur Fahrten zur HVZ und zum Teil zur NVZ angeboten.

Der Süden und Norden des Landkreises ist gekennzeichnet durch ein sehr unterschiedliches Angebot. Hier existieren entweder nur Fahrten zur HVZ und teils zur NVZ oder es werden nur Fahrten zur HVZ und ein Schülerverkehr angeboten.

Als positives Ergebnis ist festzuhalten, dass es im Landkreis Dillingen keine Orte bzw. Ortsteile über 200 Einwohner gibt, in denen kein Busverkehr angeboten wird.

3.3 Erreichbarkeit der zentralen Orte

Ein weiteres entscheidendes Kriterium für die Qualität des ÖPNV-Angebots ist die Erreichbarkeit von übergeordneten, zentralen Orten, die die größten Anziehungspunkte der Verkehrsnachfrage darstellen. Dazu wurde für alle Gemeinden untersucht, wie sie bzw. der Gemeindehauptort an den jeweils räumlich nächsten zentralen Ort (Klein- oder Unterzentrum) sowie an die Mittelzentren Dillingen und Lauingen angebunden sind.

Als Kenngrößen für die Erreichbarkeit wurde für jede Relation die Anzahl der Verbindungen pro Tag und Richtung, die durchschnittliche Reisezeit über alle Verbindungen und die notwendige Umsteigehäufigkeit, als zusätzliches Kriterium für den Beförderungskomfort, ermittelt. Die Zahl der Verbindungen ist dabei nicht zwangsläufig identisch mit der Anzahl der Fahrten in den Zielort. Zum einen werden Fahrtmöglichkeiten, deren Reisezeiten zu stark von der durchschnittlichen Fahrtzeit abweichen nicht als Verbindung gewertet (außer wenn die Fahrt die einzige Verbindungsmöglichkeit in einem größeren Zeitabschnitt darstellt). Zum anderen werden Fahrtmöglichkeiten, deren Abfahrts- oder Ankunftszeiten innerhalb von fünf Minuten liegen (z.B. bei Verstärkerfahrten) nur als eine Verbindung gezählt. Dem Fahrgast nützt es bezüglich der Verbindungen kaum etwas, wenn zwar mehrere Fahrten existieren, die aber alle um die gleiche Zeitlage ankommen oder abfahren.

Erreichbarkeit von Dillingen a.d.Donau

Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Dillingen aus den anderen Städten und Gemeinden des Landkreises mit den vorhandenen Linienbussen weist große qualitative Unterschiede auf.

Sehr gut ist die Erreichbarkeit Dillingens bezüglich der Kriterien Reisezeit und Anzahl der Verbindungen für alle Gemeinden mit DB-Anschluss, wie Gundelfingen, Lauingen, Höchstädt, Blindheim und Schwenningen.

Die Erreichbarkeit Dillingens ist aufgrund der vorherrschenden Linienstruktur vor allem aus den Gemeinden des Altlandkreises Wertingen als ungünstig zu bezeichnen. Da es hier keine direkten Verbindungen gibt und die vorhandenen Linien stets über die Stadt Wertingen führen, kommt es durchschnittlich zu langen Reisezeiten. Diese betragen für die Gemeinden Villenbach und Zusamaltheim 54 bzw. 47 Minuten, für die Gemeinde Buttenwiesen 46 Minuten.

Als gut im Altlandkreis Wertingen kann die Reisezeit (-25 min) und die Anzahl der Fahrten (~10 Fahrten/Richtung) jedoch für Wertingen und Binswangen gewertet werden. Berücksichtigt man die Entfernung kann auch Laugna noch als gut bewertet werden.

Nur befriedigend bzw. ausreichend sind die Verbindungen aus Gemeinden, die nur eine Fahrtenzahl von fünf bis zehn Fahrten aufweisen können, wie beispielsweise Ziertheim, Aislingen und Holzheim.

Bei einer Fahrtenanzahl von weniger als fünf Fahrten und/oder einer hohen Reisezeit und/oder Umsteigen muss die Erreichbarkeit Dillingens als mangelhaft eingestuft werden. Zu nennen sind hier die Gemeinde Buttenwiesen. Mit einer Fahrzeit von 46 Minuten mit Umsteigen und einem Fahrtenangebot von acht bzw. sechs Fahrten ist die Erreichbarkeit Dillingens als sehr schlecht zu bewerten. Auch von Zusamaltheim aus kann Dillingen nur fünf- bzw. viermal mit Umsteigen und einer Reisezeit von 47 Minuten erreicht werden.
(Abbildung B13)

Erreichbarkeit von Lauingen (Donau)

Ebenso wie bei Dillingen ist auch die Erreichbarkeit Lauingens bezüglich der Kriterien Reisezeit und Anzahl der Verbindungen für alle Gemeinden mit DB-Anschluss, wie Gundelfingen, Dillingen, Höchstädt, Blindheim und Schwenningen als sehr gut einzustufen. Die durchschnittliche Reisezeit aus der Stadt Gundelfingen beträgt hierbei beispielsweise sechs Minuten und die Fahrtenanzahl beträgt 32 bzw. 35 Fahrten.

Als gut ist die Erreichbarkeit bezüglich der Reisezeit (-25 min) und der Anzahl der Fahrten (~10 Fahrten/Richtung) nicht nur aus allen Nachbargemeinden zu bewerten, wie Aislingen, Glött, Holzheim, Wittislingen, Haunsheim und Medlingen, sondern auch aus Bachhagel, Ziertheim, Mödingen und Bächingen.

Die Erreichbarkeit aus dem Altlandkreis Wertingen muss jedoch wieder als unzureichend bis mangelhaft gewertet werden. Aus der Gemeinde Villenbach und Zusamaltheim erreicht man Lauingen nur mit durchschnittlich zweimal Umsteigen und einer

Reisezeit von 70 Minuten. Auch die Fahrtenanzahl von 3 bzw. 4 Fahrten ist als mangelhaft zu sehen. In **Abbildung B14** sind alle Verbindungen im Einzelnen einzusehen.

Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes

Die Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes ist in **Abbildung B15** dargestellt.

Wertingen kann vom ganzen Einzugsbereich her sehr gut und umsteigefrei erreicht werden. Sowohl die Reisezeiten als auch die Anzahl der Fahrten (Bsp. Buttenwiesen: 10 Minuten, 11/14 Fahrten) sind sehr gut.

Ebenso sehr gut ist die Erreichbarkeit der Orte Holzheim (Aislingen elf Minuten, Glött fünf Minuten), Gundelfingen (Bächingen 12 Minuten, Medlingen 6 Minuten, Haunsheim 9 Minuten) und Wittislingen (Ziertheim 6 Minuten, Mödingen 16 Minuten). Alle Verbindungen sind ohne Umsteigen möglich und bis auf Haunsheim (3/3 Fahrten) und Mödingen (1/4 Fahrten) mit einer guten Fahrtenhäufigkeit versehen.

Syrgenstein kann von Bachhagel aus zwar sehr gut erreicht werden (5 Minuten, 13/8 Fahrten), von Zöschingen jedoch ist die Verbindung mangelhaft. Die Reisezeit beträgt 25 Minuten und es bestehen lediglich 0 bzw. 3 Fahrten. Hier bestünde Verbesserungsbedarf.

Bei der Erreichbarkeit des zentralen Ortes Höchstädt stellt sich die Situation folgendermaßen dar: aus den östlichen Gemeinden Schwenningen und Blindheim ist die Verbindung als sehr gut einzustufen, da alle über einen DB-Halt verfügen. Die Reisezeit von Schwenningen aus beträgt lediglich 9 Minuten. Von Blindheim aus fährt man durchschnittlich nur vier Minuten. Auch die Fahrtenanzahl ist mit 28/28 Fahrten sehr hoch. Aus den westlichen Gemeinden ist Höchstadt dagegen weniger gut erreichbar. Die Fahrtzeit aus Lutzingen beträgt zwar lediglich 6 Minuten, jedoch ist die Fahrtenhäufigkeit mit 2 bzw. 3 Fahrten mangelhaft. Von Finningen aus ist die Verbindung nach Höchstädt verbesserungswürdig.

3.4 ÖPNV-Vernetzung an den Bahnhöfen

Ein weiteres wichtiges Kriterium für die ÖPNV-Qualität ist, wie gut das Busliniennetz bzw. die Fahrpläne der Regionalbuslinien aufeinander bzw. auf das übergeordnete SPNV-Angebot abgestimmt sind. Gute Anschlüsse auf weiterführende Verbindungen insbesondere zum SPNV sind ein entscheidendes Kriterium für die Nutzung des ÖPNV. Zudem wird Umsteigen – auch zwischen den Buslinien – zwar aus Komfortsicht für den Fahrgast als negativ empfunden, jedoch kann dieser Mangel deutlich abgeschwächt werden, wenn optimale Verknüpfungen zwischen den Linien hergestellt werden.

Die Qualität der Fahrplanabstimmung kann dabei anhand der Übergangszeiten zwischen den Linien an den einzelnen Verknüpfungspunkten aufgezeigt werden. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt dazu vor, dass Anschlüsse dann gegeben sind, wenn die Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten (Grenzwert) bzw. 10 Minuten (Richtwert) erfolgt.

Übergangszeiten in alle Richtungen

Die Übergangszeiten an den Bahnhöfen des Landkreises zum Busliniennetz geben den Grad bzw. die Qualität der ÖPNV-Vernetzung im Landkreis an. Die Übergangszeit von Bus auf Zug liegt im Schnitt bei allen Bahnhöfen bei etwa 60 % der Anschlüsse unter 30 Minuten (bei insgesamt 102 Fahrten).

Rund 25 % der Anschlüsse haben eine Übergangszeit von unter 10 Minuten. Diese Anschlusszeiten können als gut bis optimal bezeichnet werden und sollten auch für weitere Verbindungen angestrebt werden.

Bei rund 18 % der Fälle beträgt die Übergangszeit durchschnittlich zwischen 50 und 59 Minuten. Von Anschlüssen kann bei diesen Fahrten nicht gesprochen werden

Die Übergangszeiten von den Zügen der Donautalbahn zu den Regionalbussen (107 Fahrten) fallen durchschnittlich nahezu identisch aus wie die Übergangszeiten von Bus zu DB.

Am Bahnhof Dillingen beträgt die Wartezeit von Bus zu DB für alle Fahrten unter 30 Minuten. In rd. 80 % der Fälle sogar unter 10 Minuten. Bei den Übergangszeiten von DB zu Bus haben 50 % der Fahrten eine Wartezeit von 10-20 Minuten. Die übrigen 50 % der Fahrten haben jedoch eine Wartezeit von über 40 bis 50 Minuten. 25 % davon sogar über 50 Minuten.

Der Bahnhof Lauingen ist der einzige Bahnhof ohne Wartezeiten unter 10 Minuten beim Übergang von Bus zu DB. In Richtung DB zu Bus sind die Übergangszeiten jedoch von etwa 37 % der Fahrten unter 10 Minuten.

Die Übergangszeiten in alle Richtungen von allen Bahnhöfen sind in **Abbildung B16** genau dargestellt.

Übergangszeiten für Fahrten von und nach Dillingen

Die Übergangszeiten an den Bahnhöfen des Landkreises nach Dillingen vom Bus zu DB sind wie folgt gestaltet:

Von den 50 Fahrten, die täglich mit dem Bus zu einem der Landkreisbahnhöfe zur Weiterfahrt mit der Bahn nach Dillingen unternommen werden, beträgt die Übergangszeit in etwa 25 % der Fälle weniger als 10 Minuten. Bei fast 70 % der Fälle sind es weniger als 30 Minuten. Nur in ca. 15 % der Fälle sind es 50 bis 59 Minuten.

Auch hier stellt Lauingen den einzigen Bahnhof ohne Übergangszeiten unter 10 Minuten dar. 66 % der Fahrten weisen Wartezeiten unter 30 Minuten auf.

Bei der Fahrt vom Bahnhof Dillingen zu einem der anderen Landkreisbahnhöfe zur Weiterfahrt mit dem Bus gibt es täglich 52 Fahrten, von denen wiederum 25 % eine Übergangszeit von unter 10 Minuten und etwa 18 % eine Übergangszeit von 50 bis 59 Minuten aufweisen.

Alle vier Fahrten am Bahnhof Lauingen können Übergangzeiten von unter 20 Minuten aufweisen. Davon haben 75 % der Fahrten sogar nur eine Wartezeit von unter 10 Minuten.

In **Abbildung B17** sind alle Übergangszeiten von und nach Dillingen dargestellt.

3.5 Ausstattungsniveau der Haltestellen

Qualitätskriterien für Haltestellen nach der erwähnten Empfehlung für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind die Gestaltung der Haltestelle, die Beleuchtung, die Information an der Haltestelle sowie das Erscheinungsbild (Sauberkeit).

Bedeutsame Haltestellen (mehr als 50 Einsteiger je Werktag) und Umsteigehaltestellen sollen entsprechend der Leitlinie für Nahverkehrsplanung mindestens mit Überdachung und Sitzgelegenheit ausgestattet sein.

Bei den 50 am häufigsten nachgefragten Haltestellen im Landkreis Dillingen kann das Ausstattungsniveau insgesamt als befriedigend betrachtet werden. Gut sind u.a., wie in **Abbildung B19** dargestellt, die Kriterien Überdachung (64 % aller Haltestellen), Sitzplätze (62 %), Fahrplanaushang (86 %), Haltestellenschild (100 %) und Sauberkeit (80 %).

Handlungsbedarf besteht noch bei dem Aushang von Tarifinformationen, denn an keiner Haltestelle im Landkreis sind diese bislang ausgehängt. Auch Haltestellennamen fehlen noch häufig. Gerade diese Information ist u.a. für Gelegenheitsfahrer wichtig und sollte deshalb überall vorhanden sein. Haltestellennamen sind ebenfalls hilfreich in Orten mit mehreren Haltepunkten im engeren Ortsbereich.

4 Zusammenfassung der Schwachstellen des Angebots

Als wichtigste Ergebnisse der Schwachstellenanalyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots insbesondere des öffentlichen Busverkehrs im Landkreis Dillingen müssen zusammenfassend die folgenden negativen Punkte festgehalten werden **(Abbildung B20):**

Zeitliche Verfügbarkeit des Angebots:

- Konzentration auf die Hauptverkehrszeit und den Schülerverkehr insbesondere auf der RBA-Linie 9096.
- Geringes Angebot in der Nebenverkehrszeit und in den Schulferien, u.a im Raum Finningen.
- kaum Angebot in der Schwachverkehrszeit, außer im Wertinger Raum und an der DB-Achse.

Erreichbarkeit der zentralen Orte

- Unbefriedigende ÖPNV-Verbindungen (d.h unter 6 Fahrtenpaaren pro Tag) nach Dillingen für die Gemeinden Bissingen, Finningen, Lutzingen, Mödingen und Zöschingen.
- Nur bedingt befriedigende Fahrtenhäufigkeit (d.h. unter 10 Fahrtenpaaren pro Tag) nach Dillingen für die Gemeinden Aislingen, Bächingen, Glött, Holzheim, Medlingen und Syrgenstein.
- Unbefriedigende ÖPNV-Verbindungen (d.h unter 6 Fahrtenpaaren pro Tag): Aislingen – Lauingen, Glött – Holzheim, Lutzingen – Höchstädt, Mödingen – Wittislingen und Zöschingen – Syrgenstein.

Regelmäßigkeit und Merkbarkeit des Angebots

- Kein Taktangebot,
- Stark differierende Linienwege,
- Große Anzahl an Verkehrsbeschränkungen.

Anschlüsse und Übergänge

- Umsteigeverbindungen Bus - DB z.T. mehr zufällig als geplant,
- Kein ausgeprägter Umsteigeknoten.

Haltestellenausstattung

- Mangel an Überdachungen und Sitzgelegenheiten an vielen wichtigen Haltestellen,
- Fehlende Tarifinformationen,
- Mangelhafte Sauberkeit an vielen Haltestellen (fehlende Papierkörbe),
- Mangel an Fahrplanaushängen.

C ÖPNV-Konzept

1 Zielkriterien für ein ÖPNV-Konzept

Wichtige Kriterien, nach denen ein ÖPNV-Angebot von den Benutzern und den Betreibern beurteilt wird, sind: **(Abbildung C1)**

Von Seite der Benutzer:	Von Seite der Verkehrsunternehmen:	Von Seiten des Landkreises:
- Zugänglichkeit	- Anzahl an Fahrzeugen	- zusätzliche Verkehrsleistungen
- Zeitliche Verfügbarkeit	- Anzahl an Fahrern	- Betriebskostendefizit
- Direktheit	- Fahrplan- und Dienstplan wirkungsgrad	
- Handhabbarkeit		

Die benutzerbezogenen Zielkriterien beinhalten Aussagen über die Qualität des Verkehrsangebots, die Zielkriterien der Betreiber umfassen den Aufwand zur Erbringung des Verkehrsangebots.

So ist für den Benutzer beispielsweise die Zugänglichkeit der Haltestelle von Bedeutung, also wie weit ist seine Haltestelle von seinem Ausgangspunkt entfernt. Ebenso wichtig ist die zeitliche Verfügbarkeit, zum einen wie oft ein Bus an dieser Haltestelle hält und zum anderen wie lange man für diesen Weg zur Haltestelle benötigt. Weitere Kriterien sind die Direktheit, d.h. wie ist die Umsteigesituation, und die Handhabbarkeit des Angebotes. *(Wie gut sind die Informationen über das Angebot?)*

Auf der anderen Seite stellt sich der Betreiber Fragen über die Durchführung des Betriebes. Der Verkehrsunternehmer muss wissen, wie viele Fahrzeuge und Fahrer erforderlich sind und wie effektiv der Fahrplan- und Dienstwirkungsgrad ist.

Für den Landkreis ist auf der einen Seite die angebotene Qualität für seine Landkreisbürger relevant, auf der anderen Seite die Frage nach der Finanzierbarkeit bzw. der Höhe des Betriebskostendefizits.

Bezüglich der künftigen Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis muss im Landkreis Dillingen weiterhin als oberste Maxime gelten, dass der Finanzrahmen für den allgemeinen ÖPNV durch die verfügbaren Haushaltsmittel bestimmt wird.

2 Betriebsformen im ÖPNV

Der traditionelle, an feste Abfahrtszeiten, Linienwege und Haltestellen gebundene **konventionelle Linienverkehr** setzt eine ausreichend hohe Verkehrsnachfrage voraus, um wirtschaftlich betrieben werden zu können. Dies ist i.d.R. in Ballungsbieten und entlang von Verkehrsachsen zu den Hauptverkehrszeiten sowie im Schülerverkehr der Fall.

Eine Sonderform des Linienbetriebes stellt die sog. Schnellbus- oder Expresslinie dar. Diese Linien verkehren auf dem Weg zum Zielort (z.B. Kreisstadt) auf möglichst direkten Fahrtrouten und halten ausschließlich in den größeren Orten. Dadurch ergibt sich für wichtige, stärker nachgefragte Relationen eine wesentlich attraktivere Reisezeit. Um eine flächendeckende Erschließung sicherzustellen, werden die Schnellbuslinien zusätzlich durch mäandrierende Linienverkehre mit Sammelfunktion ergänzt, die auch die kleinen Ortsteile abseits der Hauptroute anbinden.

In Räumen und Zeiten geringer und disperser Verkehrsnachfrage, wie sie im ländlichen Raum überwiegt, ist der Linienbetrieb häufig unwirtschaftlich. Hier kann der Einsatz von **bedarfsgesteuerten Betriebsweisen** die Wirtschaftlichkeit verbessern. **(Abbildung C2)**

Die Betriebsformen des bedarfsgesteuerten ÖPNV sind der *Flächenbetrieb* (oder auch *reiner Bedarfsbetrieb*) und der *Richtungsbandbetrieb* (eine Mischform zwischen Bedarfsbetrieb und Linienbetrieb).

- Beim **Flächenbetrieb** sind weder die Abfahrtszeiten noch der Fahrweg definiert. Die in einer Bedienungseinheit bestehenden Haltestellen werden ohne feste Reihenfolge angefahren. Die Reihenfolge ergibt sich erst aus den dem betreffenden Fahrzeug zugeordneten Fahrtwünschen. Der Fahrgast muss bei der Fahrtwunschanmeldung deshalb sowohl die Einstiegs- als auch die Ausstiegshaltestelle angeben. Bei der Festlegung der Fahrtrouten wird versucht mehrere gleichgerichtete Fahrtwünsche auf ein Fahrzeug zusammenzufassen. Nachdem der Fahrtwunsch einem Fahrzeug zugeordnet wurde, informiert der Disponent den Kunden über die tatsächliche Abfahrtszeit. Bei einem Einsatz von zwei oder drei Fahrzeugen kann die Disposition manuell erfolgen. Bei einer größeren Anzahl von Fahrzeugen ist eine Rechnerunterstützung erforderlich.

Der Flächenbetrieb eignet sich, wenn in einem Gebiet mit vielen kleinen Orten ohne eindeutiges Zentrum disperse Fahrtwünsche vorherrschen. Solche Siedlungsstrukturen sind allerdings eher selten. Der Flächenbetrieb ist deshalb nur in Ausnahmefällen (z.B. Schwachverkehrszeiten) zweckmäßig. Seine praktische Bedeutung innerhalb der bedarfsgesteuerten Betriebsweisen ist gering.

- Der **Richtungsbandbetrieb** wird bei gerichteten Verkehrsbeziehungen eingesetzt, die sich nicht ausschließlich auf einer Verkehrsachse bündeln, sondern innerhalb eines Korridors oder Sektors verlaufen. Das Richtungsband fasst die Haltestellen des Korridors oder Sektors zu einer Bedienungseinheit zusammen. Die Haltestellen in wichtigen zentralen Orten, die eine höhere Verkehrsnachfrage besitzen, werden fest angefahren und die Haltestellen in Orten mit geringer Verkehrsnachfrage bedarfsabhängig bedient. Im Gegensatz zum Flächenbetrieb ist die Bedienungsreihenfolge der Haltestellen festgelegt und es bestehen feste Umläufe. Je nach Fahrtwünschen ergeben sich jedoch unterschiedliche Routen. Die Abfahrtszeiten von den Haltestellen sind in einem Fahrplan ebenfalls fest definiert. Sie liegen aber aufgrund der Bedarfsbedienung innerhalb eines Schwankungsbereichs, der durch die Form und die Länge des Richtungsbandes bestimmt wird. Das Richtungsband entspricht den Nachfragestrukturen außerhalb der Verkehrsachsen am ehesten und hat deshalb im ländlichen Raum die größte Bedeutung.

  Aus dem Grundprinzip des Richtungsbandbetriebes ergeben sich vier praxisrelevante Grundformen von Richtungsbändern, deren Ausprägungen je nach Raumstruktur und Bedarf untereinander mannigfaltig kombiniert werden können:

  - **Linienaufweitung**
  - **Linienabweichung**
  - **Korridor-Richtungsband**
  - **Sektor-Richtungsband**

Varianten des Richtungsbandbetriebs

Die einfachste Form des Richtungsbandbetriebs ist die ***Linienaufweitung***. Bei der Linienaufweitung wird eine Linie an der End-/Anfangshaltestelle mit einer flächigen Erschließung kombiniert. Dazu werden in verkehrsnachfrageschwachen Orten, die in der Verlängerung eines verkehrsanziehenden Ortes liegen, bedarfsabhängig bediente Haltestellen eingerichtet.

Die Abfahrtszeiten und Fahrzeiten und somit der Fahrplan besitzen im Bereich der Linienaufweitung einen gewissen Spielraum. Der Linienweg ist hier nicht mehr eindeutig definiert, sondern es kommen je nach eingegangenen Fahrtwünschen verschiedene Routen vor.

Bei der ***Linienabweichung*** besteht eine Stammroute mit fest bedienten Haltestellen, von der je nach Bedarf abgewichen wird. Fest bedient werden neben der Anfangs- und der Endhaltestelle des Richtungsbandes zum einen Haltestellen in Orten mit hoher Verkehrsnachfrage sowie in Orten, die das Fahrzeug aufgrund der Form des Straßennetzes zwangsläufig durchfährt. Eine typische, für diese Bedienungsform geeignete Siedlungsstruktur ist ein Siedlungsband entlang einer zentralen Verkehrsachse mit kleineren Siedlungen im Umfeld dieser Achse. Anstatt wie im Linienbetrieb üblich bei allen Fahrten um die Achse zu mäandrieren, weicht das Fahrzeug bei dieser Richtungsbandform über Schleifen- und Stichfahrten nur bei einem tatsächlichem Bedarf von der Stammroute ab. Die durchschnittliche Umlaufzeit des Richtungsbandes verringert sich deshalb im Vergleich zur Linie.

Das ***Korridor-Richtungsband*** kann als die klassische Richtungsbandform bezeichnet werden. Hier werden allein die Anfangs- und Endhaltestellen als fest bediente Haltestellen definiert. In den Orten innerhalb des dazwischen liegenden Korridors werden ausschließlich bedarfsabhängig bediente Haltestellen eingerichtet, die nur bei Fahrtwünschen bedient werden. Die Bedienungsfolge der Haltestellen im Korridor ist im Fahrplan genau festgelegt. Der bei einer Fahrt befahrene Linienweg zwischen Anfangs- und Endhaltestelle, die meist in zentralen Orten mit höherer Verkehrsanziehung/-erzeugung liegen, richtet sich jedoch nach der aktuellen Verkehrsnachfrage. Je mehr Haltestellen im Korridor eingerichtet werden, desto flächiger ist die Bedienung. Um möglichst viele Bedarfshaltestellen aufnehmen zu können und nicht zu umwegige Routen zu erhalten, muss das Straßennetz im Korridor neben den Längsverbindungen möglichst viele Querverbindungen aufweisen.

Eine für das Korridor-Richtungsband geeignete Siedlungsstruktur liegt vor, wenn sich innerhalb des bedienten Gebiets ausschließlich Orte mit schwacher Verkehrsnachfrage befinden, deren Verkehrsströme hauptsächlich auf die zentralen Orte gerichtet sind. In der Praxis lassen sich häufig zwei parallel verlaufende Linien mit niedriger Verkehrsnachfrage zu einem Korridor-Richtungsband zusammenfassen. Da beim Korridor-Richtungsband zwischen Anfangs- und Endhaltestelle keinerlei Fixpunkte bestehen, ist die Flächentiefe, die durch diese Richtungsband-Grundform abgedeckt werden kann, im Gegensatz zur Linienabweichung wesentlich größer.

Ein ***Sektor-Richtungsband*** entsteht, wenn die Verkehrsbeziehungen eines Gebietes hauptsächlich auf einen Punkt - z.B. die Haltestelle eines Schienenverkehrsmittels - ausgerichtet ist. Wie beim Korridor-Richtungsband ist die Bedienungsfolge vorbestimmt, d.h. es gibt eine Route, die alle Haltestellen berührt und die Abfahrtszeiten liegen innerhalb eines Intervalls. Das Sektorrichtungsband eignet sich ähnlich wie der reine Flächenbetrieb vorwiegend für die Schwachverkehrszeiten.

3 Verkehrszeiten im ÖPNV

Wenn man von Verkehrszeiten innerhalb des ÖPNV spricht, unterscheidet man generell folgende Zeiten: **(Abbildung C3)**

Die **Hauptverkehrszeit (HVZ)** ist werktags (Mo-Fr) von 6:00 bis 8:30 Uhr, 12:00 bis 14:00 Uhr und von 16:00 bis 18:30 Uhr.

Die **Normal- oder Nebenverkehrszeit (NVZ)** ist Werktags von 8:30 bis 12:00 Uhr und von 14:00 bis 16:00 Uhr.

Bei der **Schwachverkehrszeit (SVZ)** unterscheidet man zwischen zwei verschiedenen Zeitgruppen. Die SVZ 1 ist werktags von 19:00 bis 6:00 Uhr. Die SVZ 2 dagegen beinhaltet generell den Zeitraum an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen.

4 Prinzipielle Vorstellungen des Landkreises zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV

Gestaltungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Kooperation Landkreis mit dem heutigen RBA Regionalbus Augsburg GmbH sind seit Kooperationsbeginn die Betriebsleistungen optimiert worden. Kurz- und mittelfristig ist geplant, die Verkehre im „Verkehrsgebiet" in der bisherigen Form weiterzuführen. Bedarfsgerechte Verbesserungsmaßnahmen sind jedoch möglich. Hierzu gehört u.a. die Verwirklichung zusätzlicher Betriebsleistungen, die beispielsweise durch schulische Bedürfnisse bedingt sind, wie durch die Einführung des G 8. Hierzu zählt ferner die Umwandlung von noch vorhandenen freigestellten Schülerverkehren in Linienverkehre oder die Weiterentwicklung der Stadtverkehre Dillingen und Lauingen.

Langfristig wird jedoch eine Ausweitung des Bedienungsgebietes des Augsburger Verkehrsverbundes GmbH AVV auf den gesamten Landkreis Dillingen angestrebt. Dies legt auch die Zugehörigkeit zur Planungsregion Augsburg (9) nahe.

Es ist vorstellbar, dass vor einer Einbeziehung in das AVV-Gebiet eine Zusammenarbeit möglich ist, z.B. in der Herausgabe eines gemeinsamen Fahrplanbuches.

Auch der Nachbarlandkreis Donau-Ries strebt langfristig eine Einbeziehung in das AVV-Gebiet an.

Erschließungs- und Bedienungsformen

Hinsichtlich der Erschließung und des Verkehrsangebotes lassen sich die folgenden Vorstellungen formulieren:

- Durch ein dichtes Haltestellennetz ist das Untersuchungsgebiet möglichst flächendeckend zu erschließen.
- Alle Teilflächen mit mehr als 200 Einwohner sollen im allgemeinen ÖPNV angedient werden.
- Eine Mindestbedienung soll an Schultagen gewährleistet sein.
- Durch Umwandlung von bisher noch freigestellten Schülerverkehren in Linienverkehre soll insbesondere die Verbindung von Teilorten in den Gemeindehauptort verbessert werden.

5 Rahmenkonzept für die mittel- bis langfristige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Dillingen a.d.Donau

Die folgenden Konzepte für die Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeit zielen darauf ab, die Schwachstellen und Versorgungslücken des bereits bestehenden ÖPNV-Angebots im Landkreis Dillingen abzudecken und das Angebot insgesamt zu optimieren und zu erweitern.

Hauptverkehrszeit (HVZ)

In der HVZ mit seiner kontinuierlichen und hohen Verkehrsnachfrage ist der konventionelle Linienverkehr auch weiterhin das wichtigste ÖPNV-Element. Dabei ist zum einen vorgesehen, den Schwerpunkt auf weitgehend mäandrierende Buslinien mit Sammelfunktion in der Fläche zu setzen, die die Schülerbeförderung sicherstellen. Zum anderen sollten als neues Element zusätzlich Schnellbuslinien zwischen den zentralen Orten als Pendant zum DB-Angebot ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot auch für die Berufspendler bieten.

Als Schnellbusverkehre sind dabei folgende Linien angedacht (**Abbildung C5, C8**):

- Zwischen Staufen und Dillingen über Bachhagel, Wittislingen und Lauingen.
- Zwischen Bissingen, Lutzingen, Höchstädt und Dillingen.
- Zwischen Buttenwiesen, Blindheim/Wertingen und Dillingen.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Für die NVZ sind u.a. Busse mit Verteilerfunktion vorgesehen, die zum einen speziell den Schülerverkehr bedienen sollen. Anbieten würden sich zusätzlich Buslinien mit Bedarfselementen (z.B. ein Rufbus), die im 2-Stundentakt verkehren. Diese Angebotsergänzung ist insbesondere für den Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr (z.B. Arzt, Behördenbesuch...) interessant. Zur Mittagszeit muss dieser Verkehr durch ein zweites Fahrzeug ergänzt werden, um die Schülerbeförderung zu gewährleisten.

Mögliche Einsatzgebiete sind:

- im nördlichen Teil des Landkreises das Gebiet um Bissingen, Finningen, Dattenhausen und Syrgenstein.
- Im westlichen Raum wäre ein Rufbussystem im Raum Gundelfingen sinnvoll (Bächingen, Medlingen, Peterswörth)
- im Süden Aislingen, Glött, Weisingen und Holzheim sowie
- am östlichen Rand des Landkreises das Gebiet östlich von Höchstädt (Sonderheim, Blindheim, Schwenningen mit Gremheim)

(Abbildungen C6 und C9)

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Ein Rufbussystem eignet sich ebenso für die SVZ, also werktags bis 6:00 Uhr und ab 19:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags. Eine weitere wichtige Variante bzw. eine Ergänzung für die SVZ wären Anruf-Sammel-Taxis (AST).

Das Prinzip eines AST-Verkehrs stellt sich wie folgt dar:

- Bedienung durch **Taxis oder Kleinbusse;** Taxischild muss mit AST-Schild überdeckt werden.
- Beförderung **nur nach vorheriger Anmeldung** (i.d.R. telefonisch, ca. 30 min vor Fahrbeginn).
- **Abfahrtszeiten und Haltestellen** laut **Fahrplan**; Ausstieg kann auch an der **Haustür** erfolgen.
- Fahrgast zahlt einen **ÖPNV-Tarif** (i.d.R. etwas höher als der reguläre Bustarif, „Komfortzuschlag", aber deutlich niedriger als der Taxipreis).
- Der Verkehrsunternehmer bekommt die **Differenz zwischen dem gezahlten Fahrgeld und einer ausgehandelten Kernpauschale** (i.d.R. Taxi-km-Pauschale) bezahlt.

- Findet **keine Fahrt** statt, entstehen auch **keine Kosten**.
- Im Idealfall werden durch den Verkehrsunternehmer **keine Vorhaltekosten für Fahrzeug und Personal** geltend gemacht, da diese auch für den Taxibetrieb vorgehalten werden müssen.
- Als **Anmeldezentrale** für den AST wird eine vorhandene **Taxizentrale** genutzt.

AST-Verkehre könnten nahezu flächendeckend eingeführt werden und dienen entweder als Zubringer zur DB oder zu weiterführenden Buslinien, aber auch als generelle Verbindung kleinerer Orte und Gemeinden **(Abbildungen C7, C10).**

Im nachfolgenden Maßnahmenteil D wird detailliert auf die einzelnen Konzepte der verschiedenen Verkehrszeiten eingegangen.

D Maßnahmenpaket

D1 Maßnahmenpaket Leistungsangebot

1 Optimierung des Busangebots

Bevor weitreichende Neuplanungen angegangen werden, sollte in einem ersten Schritt das bereits bestehende Busangebot optimiert werden sowie über die Einführung zusätzlicher Fahrten nachgedacht werden, um das bestehende Angebot zu erweitern und zu verbessern.

Als weitgehend kostenneutrale Maßnahmenpakete zur Optimierung des derzeitigen Busangebots bieten sich mehrere Möglichkeiten an:

- kundenfreundlichere Signaturen für Verkehrsbeschränkungen soweit möglich (z.B. *Fr* für freitags statt „*62*")
- Reduzierung gegenläufiger Anfahrreihenfolge im Fahrplan z.B. durch Einfügen einer zusätzlichen Haltestellenzeile
- Zusammenfassung von Verkehrsbeschränkungen für identische Fahrten in einer Fahrplanspalte (evt. Signatur vor der Fahrzeit)
- Fahrzeitangleichung zwischen Haltestellen, sofern unterschiedliche Fahrzeiten nicht verkehrszeitbedingt (HVZ, NVZ)
- Einheitliche Abfahrtsminuten, soweit möglich gut merkbare Fahrtenfolgezeiten (bis hin zum Takt)
- Verlängerung des Linienwegs soweit sinnvoll und ohne Fahrzeugmehrung möglich
- Vereinheitlichung der Bedienung an Werktagen, Angebot durchgehend von Montag bis Freitag
- Ergänzungsfahrten in der Normalverkehrszeit (NVZ)

Zum anderen können bestehende Fahrpläne optimiert werden. Ein Beispiel hierfür wäre die Linie 9099. **(Abbildung D1.2)**

Zur Optimierung der Linie 9099 wurden beispielsweise die Abfahrtszeiten und der Linienweg, so weit wie möglich vereinheitlicht, um die Merkbarkeit des Fahrplanes zu verbessern.

Auch das Angebot in den Schulferien wurde verbessert. Nur wenn ein ÖPNV-Angebot kontinuierlich über das ganze Jahr angeboten wird, kann es auch stärker von Berufstätigen angenommen werden.

All diese Änderungen wurden immer unter dem Aspekt betrachtet, dass dadurch kein weiterer kostenintensiver Fahrzeug- und Fahrermehrbedarf entsteht und dass sich die Kilometerleistung nur minimal verändert.

2 Schnellbuslinien in der Hauptverkehrszeit

Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus den Landkreisgemeinden nach Dillingen bzw. Lauingen sind für Pendler teilweise sehr zeitintensiv und nur mit Umsteigen möglich. **(Abbildung B13, B14)** Diese relativ langen Reisezeiten von und nach Dillingen sind ein entscheidender Grund für die relativ geringe Annahme des ÖPNV-Angebots durch die Berufspendler.

Ziel der Planung ist daher, die Fahrzeiten speziell in der Hauptverkehrszeit für die Berufspendler zu minimieren. Ein bewährtes Mittel sind hierfür Schnellbuslinien, die den Vorteil haben, nicht umwegig und mäandrierend alle Haltestellen des Linienweges anzufahren, sondern (zentrale) Orte mit nur wenigen Zwischenhalten möglichst direkt miteinander zu verbinden.

Für den Landkreis Dillingen werden drei Schnellbuslinien, die das bestehende Linienangebot ergänzen, als verkehrlich sinnvoll erachtet:

Linie 1: Staufen – Syrgenstein – Landshausen – Bachhagel – Oberbechingen - Wittislingen – (Lauingen) – Dillingen **(Abbildung D1.3.1)**

Linie 2: Bissingen – Warnhofen – (Oberliezheim) – Unterliezheim – Lutzingen – (Höchstädt) – Dillingen **(Abbildung D1.3.2)**
Auf dieser Linie verkehrt bereits seit 1988 ein Schnellbus an Schultagen in der Früh zu Unterrichtsbeginn.

Linie 3: Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt – Dillingen bzw.

Wertingen – Binswangen – Kicklingen – Dillingen **(Abbildung D1.3.3)**

Die Kosten der Schnellbuslinien variieren je nach Fahrtenhäufigkeit, der Kilometerleistung und Anzahl der Fahrzeuge.

Für einen **Planfall 1** mit einem verdichteten Angebot in der HVZ (30-Minutentakt, 18 Fahrten pro Betriebstag), das mit zwei Standard-Überlandlinienbussen betrieben wird, ergibt sich für 249 Betriebstage (Mo-Fr) im Jahr folgende Kostenkalkulation:

- Feste Kosten (für Fahrzeuge): 73.000.- bis 78.000.- €/J
- Variable Kosten (für km): 58.000.- bis 68.000.- €/J
- Personalkosten: 63.000.- bis 70.000.- €/J

Daraus ergeben sich insgesamt **Betriebskosten zwischen rund 195.000.- € und 215.000.- € pro Jahr**.

Für einen **Planfall 2**, der lediglich einen 60-Minutentakt in der HVZ vorsieht (10 Fahrten pro Betriebstag) und mit einem Standard-Überlandlinienbus betrieben werden kann, ergeben sich für 249 Betriebstagen (Mo-Fr) im Jahr die folgenden Kosten:

- Feste Kosten (für Fahrzeuge): 36.000.- bis 39.000.- €/J
- Variable Kosten (für km): 33.000.- bis 38.000.- €/J
- Personalkosten: 33.000.- bis 38.000.- €/J

Die gesamten Betriebskosten belaufen sich in Planfall 2 auf **rund 100.000.- € bis 114.000.- € im Jahr**.

In den **Abbildungen E1.1 und E1.2** sind die Fahrplanprogramme und die Grunddaten der Kostenkalkulation detailliert dargestellt.

3 Rufbuslinien für die Normalverkehrszeit

3.1 Allgemeine Randbedingungen

Ziel eines Rufbusses ist es, die im ÖPNV unterversorgten Gebiete insbesondere während der Normalverkehrszeit mit vertretbarem Aufwand zu versorgen. Rufbusse verkehren dabei i.d.R. im Richtungsbandbetrieb als Korridor- oder Sektor-Richtungsband oder als Linienabweichung (siehe C2).

Voraussetzung für einen wirtschaftlicheren und effektiveren Betrieb innerhalb von Bedarfsverkehren ist, dass Fahrtwünsche vorher (i.d.R. telefonisch) angemeldet werden und die Fahrzeuge nur Haltestellen bzw. Orte anfahren, von denen ein Fahrtwunsch gemeldet wurde.

Technische Voraussetzung auf der Seite der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit der Entgegennahme von Fahrtwunschanmeldungen z.B. in einer Anmeldezentrale sowie die Weiterleitung der Fahrtwünsche an die Fahrer (per Funk oder Handy).

Randbedingung für den finanziellen Erfolg der Maßnahme ist, dass die Aufnahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen durch die Verkehrsunternehmen keine oder nur geringfügige zusätzliche Kosten neben den Betriebskosten verursacht.

3.2 Vorschläge für Rufbuslinien

Denkbare, verkehrlich sinnvolle Einsatzbereiche für Rufbuslinien im Landkreis Dillingen wären:

- der Bereich um Holzheim (Linien 9109, 9109/A, sog. Aschberggebiet)
- das Gebiet um Ziertheim (Linie 9097), Syrgenstein (Linie 9098) und Medlingen (Linie 9105)
- der Bereich Bissingen (Linie 9111), Lutzingen (Linie 9108) und Finningen (Linie 9096)

3.3 Mögliches Pilotprojekt Rufbus im Aschberggebiet

Als **Pilotprojekt** für einen Rufbus im Landkreis Dillingen wird das sog. **Aschberggebiet** vorgeschlagen.

Das Aschberggebiet befindet sich am südlichen Rand des Landkreises und ist weitgehend ländlich geprägt. Es wird von den drei Gemeinden Holzheim, Aislingen und Glött gebildet, die zum Teil sehr kleine und verstreut liegende Ortsteile aufweisen. In den Gemeinden gibt es außerhalb des Schülerverkehrs nur wenige ÖPNV-Verbindungen zum nächst größeren zentralen Ort (Dillingen/Lauingen).

Zur bestehenden ÖPNV-Situation im Gebiet kommt, dass sich die Städte Dillingen und Lauingen sowie die ländlichen Umlandgemeinden Holzheim, Wittislingen und Aislingen im November 2000 entschlossen haben, ein gemeinsames raumordnerische Entwicklungskonzept untersuchen zu lassen, um die nachhaltige Entwicklung des Gesamtraums unter den Gesichtspunkt der sozio-ökonomischen, der sozio-ökologischen und der sozio-kulturellen Entwicklungen zu stärken.

Im Zusammenhang mit diesem *Raumordnerischen Entwicklungskonzept* wäre nach Ansicht der Verkehrsplanung die Verbesserung des ÖPNV-Strukturen ein zusätzliches positives Element.

Das Rufbuskonzept für das Aschberggebiet sieht dabei eine *Stammstrecke* Lauingen – Dillingen - Holzheim – Weisingen – Lauingen vor, deren Haltestellen weiterhin fest und ohne Anmeldung bedient werden. Zusätzlich wird das Bedienungsgebiet je nach Bedarf um folgende Wege bzw. kleinere Ortsteile und Haltestellen erweitert:

im südwestlichen Teil um:

- Baumgarten,
- Glött und
- Altenbaindt.

im östlichen Teil um:

- Ellerbach,
- Fultenbach,
- Eppisburg,
- Fristingen und
- Kicklingen.

Das genannte Konzept bietet den Vorteil, dass (Rück-)Fahrten von den zentralen Orten in die kleineren Orte mit Bedarfshaltestellen nicht vorab telefonisch angemeldet werden müssen, sondern eine unmittelbare Anmeldung beim Fahrer beim Einstieg in den Bus erfolgen kann.

Lediglich Fahrten von den Bedarfshaltestellen müssen immer angemeldet werden (Daueraufträge möglich), was insgesamt den Aufwand für den Fahrgast, aber auch den Dispositionsaufwand für das eingesetzte Verkehrsunternehmen im Rahmen hält.

Eine genaue Darstellung des Streckenverlaufs ist in der **Abbildung D1.4** ersichtlich.

3.4 Kosten

Die Kosten für einen Rufbus-Verkehr setzen sich aus den reinen Betriebskosten für die Bedienung und den Nebenkosten für Anmeldung und Disposition zusammen.

Die **Betriebskosten** (feste, variable Kosten und Personalkosten) variieren je nach Streckenlänge, Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, Fahrten pro Betriebstag und anderen Faktoren.

Die Betriebskosten pro Jahr für einen Rufbus im Landkreis Dillingen belaufen sich bei einer Betriebszeit von zehn Stunden an Werktagen (Mo-Fr) und jeweils acht Stunden am Wochenende (Sa, So/F) auf insgesamt rund **140.000,- €**. Die genaue, aufgeschlüsselte Aufteilung dieser Kosten für einen Rufbus-Verkehr im Landkreis Dillingen ist in der **Abbildung E2.2** dargestellt.

Die **Nebenkosten** für den Rufbusbetrieb unterliegen je nach Umsetzungsmodus und der Anzahl der Rufbuslinien, die realisiert werden einer gewissen Bandbreite. So wird bei der Umsetzung einer einzigen Rufbuslinie mit Sicherheit ein - zwar rechnergestütztes – aber weitgehend manuelles Dispositionssystem eingesetzt. Außerdem muss für die Anmeldung eine bestehende Einrichtung gefunden werden, die die Fahrtwunschanmeldungen annimmt und an die Fahrer weitergibt, ohne große Kosten geltend zu machen (das Vorhandensein eines PC wird vorausgesetzt).

Aktuelle Kostenschätzungen für den Betrieb einer Rufbuslinie mit Anmeldung und Disposition über den Betriebshof und Fahrtwunschweitergabe per Betriebsfunk oder Handy (je nach bestehender Ausrüstung) ergeben pro Linie **Nebenkosten zwischen 25,- und 30,- € pro Betriebstag** (bei 365 Betriebstagen rund 10.000,- €). Da höhere Nebenkosten den Einsparungseffekt des Bedarfsverkehrs hinfällig machen können, muss bei der Umsetzung dieser Punkt als erstes im Detail abgeprüft werden.

Bei der Einführung eines Rufbussystems mit mehr als zwei bzw. drei Linien kann es sinnvoll sein, das Anmelde- und Dispositionssystem weiter zu professionalisieren. Evtl. kann / sollte eine einheitliche Zentrale eingerichtet werden (sollte allerdings möglichst innerhalb einer bestehenden Einrichtung erfolgen), die mit einem PC, einem Datenfunk und einem ISDN-Anschluss ausgestattet ist.

Auch die Fahrzeuge sollten generell mit demselben Kommunikationssystem ausgerüstet werden (Datenfunkgeräten mit Modem oder Handy).

Des Weiteren fallen Kosten an für:

- Software für Buchung, Routenbildung, Abrechnung und Statistik,
- Softwarepflege und –wartung,
- Kommunikation per Datenfunk,
- Schulung der Mitarbeiter der Zentrale und der Fahrer.

(Abbildung E2.1)

Die durchschnittlichen Nebenkosten pro Linie und Einsatztag sollten dabei jedoch die genannten Kosten von 25,- bis 30,- € pro Einsatztag und Linie nicht überschreiten, sondern eher darunter liegen.

4 AST-Verkehre in der Schwachverkehrszeit

Für einen Anruf-Sammeltaxi (AST) Verkehr treffen ähnliche Voraussetzungen wie für einen Rufbus zu. Auch das AST ist ein Bedarfsverkehr; der nur durch telefonische Anmeldung zustande kommt. Im Gegensatz zum Rufbus, der gewisse Grundkosten unabhängig von der Nachfrage verursacht, fallen bei einem AST-Verkehr in der idealtypischen Form nur dann Kosten an, wenn tatsächlich Fahrgäste befördert werden.

Die Versorgungsdefizite, die das aktuelle ÖPNV-Angebot vor allem in der Schwachverkehrszeit für den Landkreis Dillingen aufweist, können durch die in **Abbildung D1.5** dargestellten Bedienungskorridore ausgeglichen werden. Die Bedienungskorridore sind in Prioritätenstufen eingeteilt.

- An erster Priorität stehen die Bedienungskorridore um Dillingen/Lauingen und von dort in den Süden ins Gebiet der Gemeinden Aislingen, Glött und Holzheim.

- Prioritätenstufe 2 erhalten der Korridor Gundelfingen, der Korridor Finningen-Höchstädt-Schwenningen sowie drei Gebiete im Altlandkreis Wertingen, d.h. die Wertinger Stadtteile Roggden und Hettlingen sowie die Gemeinden Villenbach und Zusamaltheim, die Wertinger Stadtteile Geratshofen, Bliensbach und Prettelshofen sowie die Gemeinde Laugna, schließlich die Wertinger Stadtteile Hohenreichen, Hirschbach und Possenried sowie die Gemeinde Buttenwiesen.

- An letzter Umsetzungsstelle stehen die Korridore im nördlichen Teil des Landkreises, d.h. die Lauinger Stadtteile Frauenriedhausen und Veitriedhausen sowie die Gemeinde Haunsheim, Bachhagel und Syrgenstein.

Im Landkreis Dillingen wäre ein AST-Verkehr eine ideale Ergänzung des ÖPNV-Angebots für die Abendstunden.

Ein mögliches zeitliches Bedienungskonzept wäre:

- eine werktägliche Bedienung zwischen 19:00 Uhr und 22:30 Uhr sowie

- freitags und samstags eine Erweiterung der Bedienung auf 0:30 Uhr.

Die **Kosten für einen AST-Verkehr** belaufen sich je nach Fahrtstrecke zwischen **25.000,- € und 35.000,- € pro Jahr**.

Eine genaue Zusammensetzung der Kosten ist in den **Abbildung E3.1 und E3.2** zu sehen. Im Gegensatz zur Bedienung durch die Rufbusse fallen im AST-Verkehr nur Kosten an, sofern eine Bedienung stattfindet. Ein Aufwand für Zentrale und Fahrzeugausstattung fällt nicht an, da bei den Taxibetrieben die notwendige Infrastruktur bereits existiert.

D2 Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen

1 Qualitätsstandards für Busse und Haltestellen

Der regionale Omnibusverkehr im Landkreis Dillingen wird zu weiten Teilen von dem RBA *Regionalbus Augsburg GmbH* und deren Subunternehmern bedient. Andere Unternehmer sind *Schwarzer Reise- und Verkehrsbüro*, *Regionalbus Stuttgart GmbH RBS*, *Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH HVG* und der Firma *Mindel-Reisen Dirr*. Bedingt durch die Vielzahl der agierenden Unternehmen kommen Fahrzeuge mit sehr unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen und vielfältigen Lackierungen zum Einsatz, die die Erkennbarkeit des ÖPNV bzw. die Orientierung für den Fahrgast wenig fördern.

Wenngleich bereits heute im Landkreis Dillingen durch die Verkehrsunternehmen vielfach moderne und attraktive Fahrzeuge eingesetzt werden, ist als Manko festzuhalten, dass für die Kunden derzeit keine einheitliche Qualität der Leistungserbringung im Landkreis Dillingen gewährleistet ist.

Gemeinsam sollten das Landratsamt und die Verkehrsunternehmer über die sukzessive Einführung von einheitlichen Qualitätsstandards nachdenken. Die Qualitätsstandards umfassen die Ausstattung und Gestaltung von Fahrzeugen sowie der Haltestellen. Dabei sollte mittel- bis langfristig auch ein einheitliches Design für die Busse im Landkreisverkehr angestrebt werden **(Beispiel siehe Abbildung D2.4).**

1.1 Ausstattung der Fahrzeuge

Die Standards für die Fahrzeugausstattung berücksichtigen den aktuellen Stand der Technik und beinhalten die vorgegebenen Kriterien der RZ-ÖPNV für die Zuwendungsfähigkeit von Omnibussen des *Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie*.

Die Standards beinhalten u.a. eine dem **Gleichstellungsgesetz** folgende **behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge**. Damit wird der barrierefreie ÖPNV-Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen erreicht.

Konkret sind Niederflurbusse mit Rampe oder sonstigen Vorrichtungen anzustreben, die insbesondere Rollstuhlfahrern einen Einstieg in den Bus ermöglicht. Außerdem sollten Stellflächen für Rollstühle und Kinderwagen sowie Klappsitze für Begleitpersonen vorhanden sein. **(Abbildung D2.3)**

Ferner sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage verfügen, um – wie in modernen PKW längst üblich – zu jeder Jahreszeit eine angenehme Raumtemperatur zu gewährleisten.

Elektronische Fahrausweisdrucker ermöglichen den Kauf des gesamten Tarifsortiments auch beim Fahrer. Eine Funkuhr informiert die Passagiere im Innenraum über die genaue Zeit und elektronische Helfer zeigen die Haltestellen optisch und akustisch an. Darüber hinaus sollte das Fahrpersonal generell Dienstkleidung tragen. Dem Umweltschutz wird durch lärmarme und umweltfreundliche Motoren (jeweils höchst mögliche Euro-Norm) Rechnung getragen.

Reisebusse sollten mittelfristig im öffentlichen Busverkehr nur als Verstärker in der Hauptverkehrszeit und im Schülerverkehr eingesetzt werden.

1.2 Ausstattung der Haltestellen

Auch bei den Haltestellen sollte eine einheitliche Grundausstattung bzw. Gestaltung gegeben sein. Innerhalb des ÖPNV-Systems kommt nämlich der einzelnen Haltestelle eine besondere Bedeutung zu. Als System-Einstiegspunkt ist sie eine Art „Visitenkarte".

Bei der einzelnen Haltestelle ist zu unterscheiden zwischen

- dem Haltestellenmast mit seinen Fahrgastinformationen, für den der Verkehrsunternehmer in der Verantwortung steht, und
- dem Aufenthaltsbereich der Haltestelle, für die die jeweilige Kommune zuständig ist.

Jede Haltestelle bzw. jeder Haltestellenmast muss über ein Haltestellenschild verfügen. Außerdem sollten stets aktuelle Fahrpläne sowie möglichst auch Tarifinformationen aushängen. Die Fahrgastinformationen sollten zudem gegen Witterungseinflüsse geschützt sein bzw. bei Verbleichen etc. ersetzt werden. Diese Ausstattung ist durch den jeweiligen Verkehrsunternehmer zu gewährleisten.

Bei Haltestellen ab 50 Ein- und Aussteigern/Werktag sollte eine Überdachung, Sitzgelegenheit und ein Abfalleimer vorhanden sein. Soweit möglich sollte die Haltestelle beleuchtet sein. Wichtig ist des Weiteren, dass genügend Raum als Aufstellfläche zur Verfügung steht, dieser Wartebereich befestigt ist und den Sicherheitsansprüchen genügt. Bei Bedarf sind Fahrrad-Abstellmöglichkeiten zu verwirklichen.

Veranlasser und Finanzier der Maßnahmen im Bereich und Umfeld der Haltestellen sind die jeweiligen Gemeinden, in deren Gebiet die Haltestellen liegen. Gemäß einem Durchschnittkostensatz wären pro Haltestellenausstattung mit Überdachung und Sitzgelegenheiten rund 3.000,-- bis 5.000,-- € zu investieren. Die Art der Wartehäuschen ist den Kommunen überlassen, wobei auf eine möglichst gute Einbindung in das Landschafts- bzw. Ortsbild geachtet werden sollte.

Die relevanten Ausstattungsmerkmale sind in den **Abbildungen D2.1 und D2.5** zusammenfassend dargestellt. Die Haltestellen, für die Verbesserungen der Ausstattung konkret anzustreben sind, sind in der **Anlage F5** aufgelistet.

Die **Anlage F6** bietet eine namentliche Auflistung der Haltestellen im Kreisgebiet, gegliedert in den Altlandkreis Dillingen sowie in das AVV-Gebiet des Landkreises Dillingen.

An SPNV-Haltestellen sollten zusätzlich Fahrkartenautomaten und eine Telefonzelle vorhanden sein und die Haltestelle mit einer Lautsprecheranlage ausgerüstet sein.

Für den Omnibusverkehr im Landkreis Dillingen sollten die o.g. Standards sukzessive verbindlich zur Anwendung kommen.

2 ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen

Eine Problematik des straßengebundenen ÖPNV liegt in der Behinderung bzw. Störanfälligkeit bei hohem Verkehrsaufkommen, insbesondere in der Hauptverkehrszeit, was zu Unregelmäßigkeiten und Unpünktlichkeiten bis hin zu verpassten Anschlüssen führt.

Förderfähig durch GVFG-Mittel sind i.d.R. folgende Maßnahmen:

Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sind Maßnahmen auf Bestandslinien, die den Betriebsablauf von öffentlichen Nahverkehrssystemen erheblich beschleunigen und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen.

Technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sind Einrichtungen, die den öffentlichen Personennahverkehr an Lichtsignalanlagen bevorrechtigen und zur Regelmäßigkeit und Verkürzung der Reisezeit beitragen.

Für den Landkreis Dillingen wird empfohlen, die Fahrtstrecken aller Linien detailliert auf den möglichen Einsatz der folgenden Maßnahmen **(Abbildung D2.2)** zu prüfen:

- Busspuren: ab etwa 12 Bussen/h in der HVZ ist ein durchlaufender eigener Fahrstreifen sinnvoll.
- Busschleusen: zur Vorbeiführung an Staubereichen macht ein kurzer eigener Busfahrstreifen Sinn.
- Grünzeitverlängerung/-anforderung für den ÖPNV: Der Bus meldet sich automatisch bei einer Lichtsignalanlage an, damit die Grünphase entweder verlängert oder auch vorgeschaltet werden kann.
- Haltestellencaps: erleichtern im Vergleich zu Haltestellenbuchten erheblich das Wiedereingliedern in den Verkehrsfluss.

Eine Problematik der Bevorrechtigung von Bussen im Straßenraum liegt aber darin, dass der zur Verfügung stehende Straßenraum nur wenig Spielraum für Verbesserungsmaßnahmen lässt.

Außerdem ist der Zeitraum der Behinderung der Busse vielfach auf lediglich eine halbe bis eine volle Stunde in der Hauptverkehrszeit begrenzt, so dass Aufwand und Ergebnis im Einzelfall genau abgeprüft werden müssen.

3 Anschlusssicherung/-verbesserung

Eine zusätzliche Optimierung des Angebots und Steigerung des ÖPNV-Anteils im Landkreis kann durch eine bessere Abstimmung zwischen den Anschlüssen von Bus und Bahn sowie Bus und Bus erfolgen sowie durch ein gutes Störfallmanagement. **(Abbildung D2.8)**

Anschluss Bus – Bahn:

- Verstärkte Abstimmung der Busabfahrts- und –ankunftszeiten auf DB, insbes. bei pendlerrelevanten Kursen.
- Information der Busse über Verspätungen der Züge (durch DB). Hier wäre insbesondere eine Ausstattung der wichtigen Bahnhöfe bzw. angeschlossenen Bahnhöfe mit sog. DEFA-Informationsanzeigern anzustreben, die Echtzeitdaten über Verspätungen anzeigen können.

Anschluss Bus – Bus:

- Abstimmung von Buslinien um insbesondere Landkreisverbindungen zu verbessern.
- Abstimmung/Verspätungsinfo per Betriebsfunk auch zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmern.
- Rechtzeitige Information über Verspätungen an die Betriebszentrale.
- Informationsweitergabe durch die Betriebszentrale an entsprechende Anschlusskurse.

Die Ziele eines Störfallmanagements liegen sowohl in der erwähnten Anschlusssicherung als auch im Abbau von Verspätungen, der Rückkehr in den Normalbetrieb, ein schnelles Erkennen von systematischen Störungen als auch in der Fahrgastinformation.

Die dafür erforderlichen Maßnahmen sind neben den bei der Anschlusssicherung bereits erwähnten:

- Klare Vorgaben über mögliche Wartezeiten einzelner Kurse.
- Unmittelbare Fahrgastinformation zur Anschlusssituation.
- Maßnahmenkatalog zum Abbau von Verspätungen (zus. Fahrzeug, vorzeitige Wende, Überleitung von Fahrzeugen auf andere Linien...).

4 Tarifsystem

Ein Tarifsystem, das den speziellen Bedürfnissen verschiedener Benutzergruppen Rechnung trägt, ist ein wichtiges Instrument für die Akzeptanz des ÖPNV. Verständliche und in verschiedenen Verkehrsmitteln gültige Tarife sind wichtige Marketing-Elemente, die den Zugang des potenziellen Nutzers erleichtern.

Die Harmonisierung des Tarifsystems bei nicht zu vermeidenden schienenparallelen Verkehren, etwa von Gundelfingen bis Schwenningen, ist ein wichtiges Ziel.

Ein Bespiel für ein mögliches, entfernungsabhängiges Tarifzonenmodell im Landkreis Dillingen ist in der **Abbildung D2.9** dargestellt.

Das Fahrkartensortiment sollte außerdem verkehrsunternehmensübergreifend um zusätzliche Tarifangebote, z.B. um eine Mehrfahrtenkarte, ein Job-Ticket und/oder eine Familienkarte erweitert werden.

Langfristig wird eine Ausweitung des Bedienungsgebietes des Augsburger Verkehrsverbundes GmbH AVV auf den gesamten Landkreis Dillingen als sinnvoll erachtet. Dies legt auch die Zugehörigkeit zur Planungsregion Augsburg (9) nahe.

5 Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV-Information

Die Bedeutung der Fahrgastinformation wird vielfach unterschätzt. Eine von Socialdata durchgeführte Untersuchung verdeutlichte nämlich, das durch fehlende Informationen ein Anteil an Bürgerinnen und Bürgern den ÖPNV nicht nutzt, der „nahezu doppelt so groß ist wie die existierende Nachfrage" (1994, S. 29).

Häufig meinen die Verkehrsunternehmer: „Wir müssen nicht mehr informieren. Unser Fahrgast kennt sein Angebot". Dies mag zwar wohl für Stammkunden zu treffen, aber weniger für den Gelegenheitsfahrgast. In der Regel zeigt es sich, dass das Angebot aus Unkenntnis oder Mangel an Informationen häufig deutlich schlechter bewertet wird als es wirklich ist. Entsprechend wichtig sind deshalb kommunikative Maßnahmen, um schon kurzfristig Anteile von vorhandenen Fahrgastpotentialen abzuschöpfen.

Die Kundeninformation gliedert sich dabei in:

- Information vor Fahrtantritt über Fahrplanhefte, Internet,
- Information an der Haltestelle und
- Information im Bus bzw. während der Fahrt.

Die für den Landkreis Dillingen anzustrebenden Informationsstandards betreffen zum einen die Kundeninformation an den Haltestellen in Form von Umgebungsplänen, Umsteigeinformationen und Informationen über aktuelle Änderungen.

Zum anderen sind Neuerungen der Kundeninformation in den Fahrzeugen anzustreben. Hierzu dienen visuelle und akustische Informations- und Organisationssysteme.

Des Weiteren zählen zum Informationsstandard die Kundeninformation (vor Fahrtantritt) über Fahrplanhefte. Hier sollte der bestehende Landkreisfahrplan, mit Sicherheit eines der wichtigsten ÖPNV-Informationsmedien, durch Gemeindefahrpläne, Ortsfahrpläne, Internet-Informationen und eine telefonische Auskunft über ein Kundencenter bzw. eine Mobilitätszentrale ergänzt werden. **(Abbildung D2.6.1)**

5.1 Internet

Vor allem das Internet wird als Informations- und Datenquelle immer bedeutender. Informationen zu Veranstaltungen, Öffnungszeiten von Behörden und öffentlichen Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser) werden immer mehr per Internet abgefragt. Die Internetseite des Landkreises Dillingen (www.landkreis-dillingen.de) bietet Informationen zum gesamten ÖPNV-Angebot im Landkreis und verweist zudem auf den Bay-

ernfahrplan und die EFA im Rahmen von BayernInfo. Jedoch sollte dem weiteren Ausbau der Seite noch mehr Aufmerksamkeit beigemessen werden.

Als erste Verbesserungsmaßnahme wird daher vorgeschlagen die Rubrik „ÖPNV" auf der Landkreis-Homepage zu ergänzen. Die ÖPNV-Rubrik sollte soweit noch nicht vorhanden folgende Informationen enthalten **(Abbildung D2.6.2)**:

- Ein Link zur Fahrplanauskunft (EFA) (wie bisher),
- Ein Link zur Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn (wie bisher),
- Links zu Internetseiten von Verkehrsunternehmen (z.B. RBA, insbesondere für Informationen zu landkreisübergreifenden Linien, wie bisher),
- Ansprechpartner zum ÖPNV im Landkreis Dillingen,
- Übersichtspläne des ÖPNV-Netzes (wie bisher),
- Informationen zu allen Personenverkehren im Landkreis,
- Aktuelle Informationen zum ÖPNV im Landkreis Dillingen (z.B. Neuerungen zum Fahrplanwechsel),
- Tarifübersicht.

Des Weiteren wird angeregt, die Informationen zu Einrichtungen und Behörden um Informationen über deren ÖPNV-Erreichbarkeit zu ergänzen.

Vorgeschlagen wird diese Maßnahme u.a. für:

- das Landratsamt und Rathäuser im Landkreis,
- das Kreiskrankenhaus (und sonstige Kliniken),
- Alten- und Pflegeheime und
- Jugendeinrichtungen (Jugendzentren).

5.2 Marketing

Der ÖPNV im Landkreis sollte mit all seinen neuen Änderungen und Optimierungen der Öffentlichkeit vorgestellt und dadurch der Bekanntheitsgrad erhöht werden. Dazu können verschiedene Marketing-Maßnahmen gezielt eingesetzt werden.

Wie bereits empfohlen, sollte dazu die Landkreis-Homepage verstärkt genutzt werden. Auch durch Plakat-, Radio- und Zeitungswerbung kann ein großer Bevölkerungsteil erreicht werden.

Auch „Ein Tag des ÖPNV" wäre eine gute Gelegenheit, den ÖPNV den Bürgern näher zu bringen. Speziell für Kinder und Jugendliche könnte man noch ein ÖPNV-Schülertraining anbieten. **(Abbildung D2.7)**

5.3 Fahrpläne

Für viele nachgefragte Relationen genügt es nicht, den Fahrplan einer Linie zu kennen, da entweder die Relation durch mehrere Linien bedient wird oder die Verbindung nur mit einem Umsteigevorgang zwischen zwei oder mehreren Linien bewerkstelligt werden kann.

In diesen Fällen bietet es sich an, zusätzlich zu den herkömmlichen Fahrplänen **verbindungsspezifische Fahrpläne oder auch Gemeindefahrpläne** zu erstellen, in denen die Linien- und Fahrplaninformationen linienübergreifend in einer Fahrplantabelle zusammengefasst sind. Diese Fahrpläne sollen einfach und übersichtlich sowie gut lesbar für Sehbehinderte sein. Die (vollständig) barrierefreien Linien sollen durch ein Rollstuhlsymbol gekennzeichnet werden.

Diese zusätzliche Form des Fahrplanangebots erleichtert dem Fahrgast die Information und macht das Gesamtspektrum des Angebots auf bestimmten Relationen wesentlich besser deutlich.

Auch die bestehenden **Aushangfahrpläne an den Haltestellen** genügen häufig den Anforderungen der Fahrgäste nur sehr bedingt. Hauptansatzpunkt bzw. Hauptforderung insbesondere von älteren und sehbehinderten Personen ist die geringe Schriftgröße der Fahrpläne und die witterungsbedingten Beeinträchtigungen der Aushänge, die die Lesbarkeit der Fahrplaninformation an der Haltestelle stark einschränken.

Lösungsansätze sind hier zum einen der Ausdruck auf witterungsbeständigem Papier sowie die Umstellung auf Fahrplanaushangsysteme, die eine bessere und größere Darstellung der Fahrplaninformationen erlauben.

D3 Umsetzung bzw. Realisierungsstufen

Für die Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen wird die folgende zeitliche Abfolge vorgeschlagen:

- Stufe 1: kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2005/2006 bzw. 2006/2007
- Stufe 2: mittelfristige Umsetzung innerhalb der nächsten fünf bis sechs Jahre
- Stufe 3: langfristige Zielsetzungen, Umsetzungshorizont ca. 10 Jahre

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen geht natürlich immer mit den finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers einher. So müssen dem Beschluss des **Nahverkehrsplanes als Gesamtkonzeption** mit seinen avisierten Umsetzungsstufen immer davon unabhängige Einzelbeschlüsse zur konkreten Realisierung der Einzelmaßnahmen folgen, die mit den jeweiligen Einzel-Finanzierungsmodellen in Einklang stehen.

1 Kurzfristige Umsetzung (Stufe 1)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für eine erste Umsetzungsstufe zum Fahrplanwechsel 2005/2006 bzw. 2006/2007 teilen sich auf in:

1. Maßnahmen zur Optimierung des Angebots,
2. Maßnahmen mit deutlicher Auswirkung auf die Verkehrsleistung und
3. Begleitende Maßnahmen.

Maßnahmen zur **Angebotsoptimierung**, wie unter D1.1 (S. 51 f vorgeschlagen, sind weitgehend kostenneutral und könnten unmittelbar für alle Landkreislinien im Detail angegangen werden. Zu den Maßnahmen der Optimierung zählen des Weiteren die planerischen Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlüsse zwischen Buslinien sowie zwischen Buslinien und dem DB-Angebot (D2.3, S. 64).

Deutliche Auswirkungen auf die Verkehrsleistung und damit auf die Kosten haben die folgenden Maßnahmenpakete:

- Schnellbuslinien,
- Rufbus-Verkehre und
- Anruf-Sammeltaxis.

Im Bereich der **leistungs- bzw. kostenintensiven Maßnahmen** wird vorgeschlagen, in einer ersten Umsetzungsstufe für einen Probezeitraum nachfolgende Angebote zu testen:

- **Schnellbuslinie 3**, (Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt – Dillingen bzw. Buttenwiesen – Wertingen – Binswangen – Kicklingen – Dillingen, **Abbildung D1.3.3**), da diese Maßnahme die Verbindung des Zusamtales in Richtung Dillingen wesentlich aufwertet und die Verkehrsnachfrage auf dieser Relation positiv eingeschätzt wird.

- **Rufbuspilotbetrieb Aschberggebiet (Abbildung D1.4)** im Rahmen der Umsetzung des *Raumordnerische Entwicklungskonzepts* (ROEK).

- **Anruf-Sammeltaxi-Verkehr Dillingen / Lauingen mit Aislingen und Holzheim, (Abbildung D1.5),** da diesem Bedienungsgebiet bezüglich der Umsetzungsmöglichkeiten (Taxigewerbe) und der Nachfrage die größten Chancen eingeräumt werden.

Im Bereich der **begleitenden Maßnahmen** werden in einer ersten Realisierungsphase nachfolgende Arbeitsbereiche als sinnvoll erachtet:

- Stufenweise Einführung von einheitlichen **Qualitätsstandards im Busbereich** auf allen Landkreislinien in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen.

- Sukzessive **Verbesserung der Haltestellenausstattung** im Einvernehmen mit den zuständigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen.

- Voruntersuchungen zur Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit von konkreten **Bevorrechtigungsmaßnahmen für Busse** durch die Verwaltung und die Verkehrsunternehmen.

- Verbesserungen im Bereich der **Kundeninformation** (D2.5, S. 66 f) wie Ausbau der Internetinformation sowie diverse Marketingaktionen.

2 Mittelfristige Umsetzung (Stufe 2)

Ausweitung der neuen Angebotsformen

Entsprechend dem Erfolg der planerischen Maßnahmen in der ersten Umsetzungsstufe sollten die Schnellbuslinien, die Rufbus- und die Anruf-Sammeltaxi-Verkehre in einer zweiten Umsetzungsstufe zeitlich und/oder räumlich ausgedehnt werden.

Umsetzung von Bevorrechtigungsmaßnahmen im ÖPNV

Ebenso sollten nach den Ergebnissen der Voruntersuchungen zur Busprioriserung die Erfolg versprechenden Maßnahmen realisiert werden.

Begleitende Maßnahmen

Die Umsetzung der **Qualitätsstandards bei den Fahrzeugen** sollte weiter vorangetrieben werden und mittel- bis langfristig auch die heute als Verstärker eingesetzten Reisebusse umfassen. Auch ein verkehrsunternehmenübergreifendes Landkreisdesign der Busse sollte angegangen werden.

Im Bereich der Kundeninformation sollte - soweit möglich - die Verbesserung der Aushangfahrpläne angestrebt werden. Auch die in 5.3, S. 68, dargestellten Erweiterungen der Fahrplaninformation durch Verbindungsfahrpläne und gemeindespezifische Fahrpläne sollten ein weiterer Bestandteil dieser Phase sein.

3 Langfristige Zielsetzungen (Stufe 3)

Weitere langfristige Zielsetzung sollte die **flächenhafte und zeitliche Ausweitung** des ÖPNV-Angebots auf den gesamten Landkreises mittels eines abgestimmten Systems aus Linienverkehren, Rufbussen und AST-Verkehren sein.

Dabei sollte verstärkt Augenmerk auf die Neben- und Schwachverkehrszeiten (nach 19.00 Uhr und am Wochenende) gelegt werden.

Tariflich sollte eine Integration des gesamten Landkreis Dillingen in das Bedienungsgebietes des **Augsburger Verkehrsverbundes** GmbH AVV angestrebt werden.

Bezüglich der Kundeninformation ist die Einführung einer **Mobilitätszentrale** für den Landkreis anzustreben. Dabei könnten durchaus Synergieeffekte durch eine gemeinsame Einrichtung für mehrere Landkreise genutzt werden.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abh.	Abhandlung
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
AG	Aktiengesellschaft
Anl.	Anlage
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
AST	Anrufsammeltaxi
Aufl.	Auflage
AVV	Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV
B	Bundesstraße
Bayer.	Bayerisch
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
Bd.	Band
Bearb./bearb.	Bearbeiter/bearbeitet
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bek.	Bekanntmachung
BEKA	Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH
bes.	besonders
Bf	Bahnhof
BfA	Bundesanstalt für Arbeit
BGBl. I	Bundesgesetzblatt, Teil I
Bgm.	Bürgermeister
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personennahverkehr
BZU	Bildungszentrum für Umweltschutz [in Lauingen (Donau)]
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CD	compact disc
cm	Zentimeter
Co.	Compagnie
d.	der, die, das
DB	Deutsche Bahn AG
d.h.	das heißt
Die	Dienstag
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DLG	Dillingen a.d.Donau
DM	Deutsche Mark
Do	Donnerstag
DV	Durchführungsverordnung
DZ	Donau Zeitung
€	Euro
ebd.	ebenda
ehem.	ehemalig
Einw.	Einwohner
EU	Europäische Union
e.V.	eingetragener Verein
Ew	Einwohner
f	folgend(e)
Fa.	Firma
FAG	Finanzausgleichsgesetz
Fr	Freitag
Fzg	Fahrzeug
ggf.	gegebenenfalls
GKSt.	Große Kreisstadt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Grundschule
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Gemeindezentrum
h	hora [Stunde]
H.	Heft
Hbf	Hauptbahnhof
HF	Hinfahrt
Hrsg./hrsg.	Herausgeber/herausgegeben von
H-Schild	Haltestellenschild
HS	Hauptschule
HVG	Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH HVG
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IR	Interregio
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
i.V.m.	in Verbindung mit
J	Jahr
Jg.	Jahrgang
Jh.	Jahrhundert
JHVD	Jahrbuch des Historischen Vereins Dillingen a.d.Donau
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
Klz	Kleinzentrum
km	Kilometer
km²	Quadratkilometer

LEP	Landesentwicklungsprogramm [Bayern]
Lkr.	Landkreis
LRA	Landratsamt
M.	Markt
m	Meter
MdL	Mitglied des Landtages
Mi	Mittwoch
Min.	Minute(n)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
MZ	Mittelzentrum
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
Nwkm	Nutzwagenkilometer
OHG	offene Handelsgesellschaft
o. J.	ohne Jahresangabe
o. O.	ohne [Verlags]ort
OZ	Oberzentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
o. V.	ohne Verfasser[angabe]
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PC	Personalcomputer
Pkw	Personenkraftwagen
Pl.-Nr.	Plannummer
P+B	Park and Bike
PR	Publicrelations
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RF	Rückfahrt
RE	RegionalExpress
RBA	RBA Regionalbus Augsburg GmbH
RBS	Regionalbus Stuttgart GmbH RBS
RE	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau [Ausgabe 1985]
RegBus	Regionalbus
RvSchw	Regierung von Schwaben
RzN	Richtlinie zur Nahverkehrsplanung
S.	Seite
Sa	Samstag
SNV	Studiengesellschaft Nahverkehr mbH
So	Sonntag
sog.	sogenannt
Sp.	Spalte
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
St.	Stadt
StAnz.	[Bayerischer] Staatsanzeiger
Str.	Straße
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
Tab.	Tabelle
u.	und, unter
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
UZ	Unterzentrum
v.	vom
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
VÖV	Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe e.V.
VG	Verwaltungsgemeinschaft
vgl.	vergleiche
VS	Volksschule
vsl.	voraussichtlich
VZ	Volkszählung
WZ	Wertinger Zeitung
z.B.	zum Beispiel

Zeichen

[ ]	erschlossen; Zusätze des Verfassers
-	nichts vorhanden
§	Paragraf

Quellen- und Literaturverzeichnis

1. Gedruckte Quellen

1.1 *Gesetze und Verordnungen, rechtliche Vorgaben*

Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hrsg.): Landesentwicklungsprogramm Bayern. München 1994.

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Juli 1998. [München 1998].

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Erläuterungsband [München 1999].

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Anlage zum Erläuterungsband. Formblätter. [München 1999].

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (Bayer. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 30.08.1996, Nr. 17 S. 336).

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521).

Regionaler Planungsverband Augsburg (Hrsg.): Region Augsburg (9). Regionalplan. Augsburg 1997.

Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) (AllMBl Nr. 11/2003 S. 489).

1.2 *Fahrpläne*

Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV (Hrsg.): Verbund-Fahrplan. Augsburg 1991 ff.

Landkreis Dillingen a.d.Donau (Hrsg.): Fahrplan Landkreis Dillingen a.d.Donau. Fahrplan für unsere Bahnen und Busse im Nahverkehr. Dillingen a.d.Donau 1996 ff.

Landkreis Donau-Ries (Hrsg.): Fahrplan. Busse und Bahnen im Landkreis Donau-Ries. Donauwörth 1996 ff.

Landratsamt Heidenheim (Hrsg.): Kreisfahrplan. Landkreis Heidenheim 1988 ff.

VVM-Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH. (Hrsg.): VVM-Verbundfahrplan. Landkreis Günzburg. Krumbach 1996 ff.

1.3 *Weitere gedruckte Quellen*

Arnold, Ingenieurbüro: [Haltestelle] Dillingen a.d.Donau, Rosenstraße. Augsburg 1998.

Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV: Regionaler Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg. Augsburg 1998.

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Schienennahverkehrsplan 2001/2002. München 2001.

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg. v.): Gesamtverkehrsplan Bayern 2002. München [2003].

Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg. v.): Bayer. Gemeinde- statistik 1987. Bd. 4: Pendlerströme. Die Auspendler nach Wohnsitz- und Ziel- gemeinden in Bayern. Ergebnisse der Volkszählung am 25. Mai 1987 (H. 444 der Beiträge zur Statistik Bayerns). München 1990.

Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg. v.): Bayer. Gemeindestatistik 1987. Bd. 5: Pendlerströme. Die Einpendler nach Ziel- und Wohnsitzgemeinden in Bayern. Ergebnisse der Volkszählung am 25. Mai 1987 (H. 445 der Beiträge zur Statistik Bayerns). München 1990.

Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH: Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Dillingen a.d.Donau. München 1977.

Omnipart Verkehrsdienstleistungen Krumbach: Nahverkehrsplan für den Landkreis Günzburg. Krumbach 2001.

PTV System: Nahverkehrsplan für den Landkreis Heidenheim. Karlsruhe [1997].

PTV System: Nahverkehrsentwicklungsplan - Teil Tarif. Karlsruhe [1997].

Schaechterle, Karlheinz; Siebrand, Helmut: Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries 1996. Ulm/Donau 1996.

2. Literaturverzeichnis

Andersen, Arthur: Öffentlicher Personennahverkehr im Wettbewerb. Reformwege im deutschen und europäischen ÖPNV-Markt. Marktstudie 2001. Berlin 2001.

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg.): Regionale Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern 1996 bis 2010. München 1996.

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (StMLU) (Hrsg.): Landesentwicklung in ausgewählten Teilräumen Bayerns. Landkreis Dillingen a.d.Donau. München 1988.

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.) Maßnahmen zur Sicherung des Wettbewerbs auf dem ÖPNV-Markt in Bayern. [München] 2001.

Beckmann, Klaus: Kommunale Verkehrspolitik zwischen Krisenmanagement und Zukunftsgestaltung. In: Gründler, Ursula/Walcha, Henning (Hrsg.): Verkehrspolitik zwischen Krisenmanagement und Zukunftsgestaltung. [Sankt Augustin bei Bonn 1992], S. 173 - 182.

Brög, Werner: Wertewandel im Nahverkehr - Akzeptanz und Vorurteile. In: SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (Hrsg.): ÖPNV 2000. Nahverkehr im Wertewandel (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 78). Bielefeld 1990, S. 90 - 95.

Bundesministerium für Verkehr, Verkehrspolitische Grundsatzabteilung (Hrsg. v.): Fahrrad und ÖPNV/Bike & Ride. Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV (direkt. Verbesserung de Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, H. 50) Bonn 1997.

Bundesministerium für Verkehr, Verkehrspolitische Grundsatzabteilung (Hrsg. v.): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (direkt. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, H. 51). Bonn-Bad Godesberg 1997.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Planungshandbuch für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche. Bonn 1998.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Niederflur-ÖPNV in historischen Bereichen (direkt. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, H. 55). Berlin 2000.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Computergestützte Erfassung und Bewertung von Barrieren bei vorhandenen oder neu zu errichtenden Gebäuden, Verkehrsanlagen und Umfeldern des öffentlichen Bereiches. (direkt. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, H. 56). Berlin 2001.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Mobil mit Bus und Bahn: Kinder und Jugendliche entdecken den ÖPNV. Modell eines Kommunikationsspiels für Verkehrsunternehmen und Träger der Jugendarbeit. (direkt. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, H. 57). Berlin 2002.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V. (Hrsg. v.): ÖPNV-Leitfaden 1996. Erläuterungen und Definitionen zu wesentlichen Neuerungen und Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen, insbesondere des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), im System des regionalisierten ÖPNV ab 01.01.1996. Bonn ²1996.

Burmeister, Jürgen: Mit dem ÖPNV in Freizeit und Urlaub. In: nahverkehrspraxis Nr. 3/1996, S. 19 – 23 (Teil 1); Nr. 4/1996, S. 30 - 32 (Teil 2); Nr. 9/1997, S. 26 - 28 (Teil 3).

Cerwenka, Peter: Zuckerbrot und/oder Peitsche zum Umsteigen auf den ÖPNV? In: Internationales Verkehrswesen 48 (1996). H. 6, S. 27 - 30.

Deutscher Städtetag; Deutscher Landkreistag u.a. (Hrsg.): Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr. Köln 1999.

Fiedler, Jürgen; Baumgärtner, Michael: Die Nebenbahn Mertingen - Wertingen - ein Stück bayerische Lokalbahngeschichte. In: JHVD 92 (1990), S. 277 -295.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zum Fahrradparken. Köln 1995.

Freitag, Alexander: Wettbewerb und Ausschreibung: Stand der Entwicklungen. In: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH MVV (Hrsg.): Praxisforum 2000. Neue Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum. München [2000], o.S.

Frisch, Ralf: Entwicklung eines Bedienungskonzeptes für den Landkreis Dillingen a.d.Donau. München 2000. [Unveröffentlichte Diplomarbeit].

Grain, Ernst: AST-Verkehre in der MVV-Praxis. In: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH MVV (Hrsg.): Praxisforum 2000. Neue Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum. München [2000], o.S.

Groß, Sven Thorsten: Mobilitätsverhalten von Jugendlichen. Empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl und ihrer Determinanten als Beitrag zur Bindung Jugendlicher an den ÖPNV in Dortmund. Dortmund 1998.

Haller, Markus: Wirkungsanalyse von Verbesserungen des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum durch bedarfsgesteuerte Bussysteme am Beispiel des Landkreises Erding (Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München, Heft 8). München 1999.

Hartinger, Mandy: Ein Marketingkonzept für Regionen mit wenig entwickeltem Tourismus dargestellt am Beispiel des Landkreises Dillingen a.d.Donau. Eichstätt 2002. [Unveröffentlichte Diplomarbeit].

Hasch, Rudolf: Geographie des Landkreises Dillingen. In: Landkreis Dillingen a.d.Donau (Hrsg.): Der Landkreis Dillingen a.d.Donau ehedem und heute. Dillingen a.d.Donau 1982, S. 12 - 51.

Heinze, Gert Wolfgang u.a.: Verkehr im ländlichen Raum (Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Abhandlungen, Bd. 82). Hannover 1982.

Hoffmann, Peter: Flexible Bedienungsform im ÖPNV. Elemente einer mehrstufig differenzierten Verkehrserschließung (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 80). Berlin - Bielefeld - München 1993.

Hoppe, Rolf: Nachfragegesteuerte Linienverkehre im ländlichen Raum. Wege zum finanzierbaren 60-Minuten-Takt mit dem TaxiBus. In: Der Nahverkehr 3/98, S. 2 - 6.

HVV Hamburger Verkehrsverbund (Hrsg.): Der bessere Weg - Leitfaden für die Einführung einer betrieblichen Parkraumbewirtschaftung. Hamburg 1997.

Intraplan Consult GmbH; Heimerl, Gerhard: Kommunaler Nutzen des ÖPNV. Anwen- derleitfaden zur Ermittlung des kommunalen Nutzens im ÖPNV in städtischen Räumen (Bd. 3 des Schlußberichts zum Forschungsvorhaben (Kommunaler Nutzen des ÖPNV). Köln 1996.

Kapfer, Martin: Untersuchung der Rahmenbedingungen für ein Rufbus-System im Aschberggebiet im Landkreis Dillingen a.d.Donau. München 2003. [Unveröffentlichte Diplomarbeit].

Kieslich, Wolfgang: ÖDIBUS – ein Betriebsleitsystem für den ÖPNV im ländlichen Raum. In: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH MVV (Hrsg.): Praxisforum 2000. Neue Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum. München [2000], o.S.

Kill, Heinrich H.; Reinhold, Tom: Verkehrspolitische Beurteilung des Modellversuchs „Jobticket". In: Internationales Verkehrswesen 46 (1994), H. 7 + 8, S. 393 - 400.

Kirchhoff, Peter: Kosteneinsparung durch eine optimale Nahverkehrsplanung. In: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH MVV (Hrsg.): Praxisforum 2000. Neue Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum. München [2000], o.S.

Kunofsky, Jürgen: ÖPNV im ländlichen Raum - Probleme, Chancen, Verbesserungen - Beispiel Landkreis Donau-Ries. Tapfheim-Brachstadt 2000.

Monheim, Heiner: Wertewandel. Veränderung gesellschaftlicher Leitbilder und Einflußfaktoren für den Verkehrsmarkt und die Verkehrsplanung. In: SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (Hrsg.): ÖPNV 2000. Nahverkehr im Wertewandel (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 78). Bielefeld 1990, S. 71 - 82.

Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung: Entwicklungsperspektiven und Herausforderungen der regionalen Struktur- und Standortpolitik für Bayerisch-Schwaben. Gutachten zur Vorbereitung eines „Zukunftsforum Bayerisch-Schwaben 2002" im Auftrag der Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben. Hannover 2002.

Prognos: Der ÖPNV als Standortfaktor. Untersuchung im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen von 16 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden sowie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – in Zusammenarbeit mit CP/Compartner. Basel/Essen 2000.

Reinkober, Norbert; Fahrgemeinschaften und Mobilitätszentrale. Bestandteile eines zukunftsorientierten öffentlichen Personennahverkehrs (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 81). Berlin - Bielefeld - München 1994.

Scheder, Thomas: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG). Kommentar. München 1997.

Schad, Helmut u.a.: Oft unterschätzt: Der ÖPNV als Standortfaktor – Wie wichtig sind Bahnen und Busse für die Wirtschaft in den Städten und Gemeinden? In: Der Nahverkehr, H. 6 (2000), S. 21-25.

Seidel, Peter H.: Wertewandel und Kommunikation - Veränderte Bedingungen für die Marketing-Kommunikation für Nahverkehrssysteme. In: SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (Hrsg.): ÖPNV 2000. Nahverkehr im Wertewandel (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 78). Bielefeld 1990, S. 83 - 89.

Steppich, Manuela: Evaluation und Modifikation des Stadtbus-Systems in Dillingen. Augsburg 2003. [Unveröffentlichte Diplomarbeit].

Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. – STUVA: Investitionsbedarf des ÖPNV 2003 bis 2012. Untersuchung im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Köln 2004.

Topp, Hartmut: Sozial- und umweltverträgliche Verkehrskonzepte für Stadt und Umland. In: Gründler, Ursula/Walcha, Henning (Hrsg.): Verkehrspolitik zwischen Krisenmanagement und Zukunftsgestaltung. [Sankt Augustin 1 bei Bonn 1992], S. 45 - 58.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Die Mobilitätsberatung im ÖPNV – ein integraler Bestandteil des Mobilitätsmanagements. Köln 2001.

VDV/Socialdata: Chancen für Busse und Bahnen. Köln 1993.

VDV/Socialdata: Mobilität in Deutschland. Köln 1991.

Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV); Deutsche Bundesbahn (DB) (Hrsg.): Zeit zum Umdenken. Busse & Bahnen. Eine Information des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe und der Deutschen Bundesbahn. Köln 1989.

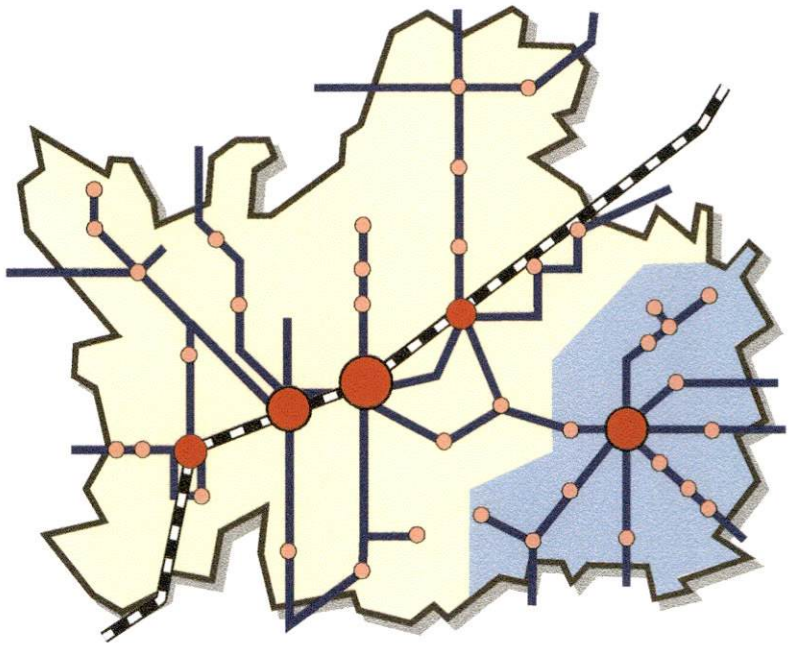
Walter, Norbert: „Kopfarbeit" als Bedingung für Wertewandel. In: SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (Hrsg.): ÖPNV 2000. Nahverkehr im Wertewandel (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 78). Bielefeld 1990, S. 136 - 139.

Wiesheu, Otto: Strategien des Freistaates für den ÖPNV. In: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (Hrsg.): 3. Bayerischer Nahverkehrskongress „Zukunftsorientierter Nahverkehr: Strategien für ein mobiles Bayern" 2004. München 2004, S. 8 – 13.

Nahverkehrsplan

für den Landkreis

Dillingen a.d.Donau



Graphischer Teil

2004

Inhalt:

A Strukturanalyse

A1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

A2 Einwohnerentwicklung in den Landkreisgemeinden

A3 Einwohnerdichte in den Landkreisgemeinden

A4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreisgemeinden

A5 Ein- und Auspendler in den Landkreisgemeinden

A6 Berufspendlerströme im Landkreis-Binnenverkehr

A7 Berufspendlerströme zwischen Landkreis und Umland

A8 Pkw-Bestand und Motorisierungsquote

A9 Schulstandorte in den Landkreisgemeinden

A10 Schülerzahlen an Schulen im Landkreis

A11 Überörtliche Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen

A12 Infrastruktureinrichtungen mit regionaler und überregionaler Bedeutung

B ÖPNV-Analyse

B1 Lage und Angebot des Landkreises im Schienenverkehr an Werktagen (Mo-Fr)

B2 Durchschnittliche Zahl der Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen pro Werktag (Mo-Fr)

B3 Infrastruktur der Bahnhaltepunkte (Bestand und Planung)

B4 Bestehendes Busliniennetz im Landkreis

B5 Linienangebot im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B6 Fahrpreise nach Dillingen (Orte über 200 Einwohner)

B7 Verkehrsnachfrage im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau pro Schultag (Mo-Fr)

B8 Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Fahrt je Linie im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau an Schultagen

B9 Anzahl der Fahrten und Linienwege je Linie im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B10 Verkehrsbeschränkungen im Fahrplan: Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B11 Durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle (Orte ab 200 Einwohner) im Landkreis

B12 Zeitliche Verfügbarkeit des Bus-Angebots (Orte ab 200 Einwohner) im Landkreis

B13 Erreichbarkeit von Dillingen a.d.Donau

B14 Erreichbarkeit von Lauingen (Donau)

B15 Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes

B16 Übergangszeiten an den Bahnhöfen (alle Richtungen)

B17 Übergangszeiten an den Bahnhöfen bei Zügen von bzw. nach Dillingen a.d.Donau

B18 Nachfrage an den Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau pro Schultag

B19 Ausstattungsniveau und Zustand der 50 am stärksten frequentierten Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B20 Schwachstellen des Angebots im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

C ÖPNV-Konzept für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

C1 Zielkriterien bei der Konzeption und Planung eines ÖPNV-Angebots

C2 Betriebsformen im ÖPNV

C3 Verkehrszeiten im ÖPNV

C4 ÖPNV-Konzept für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

C5 Linienkonzept für die Hauptverkehrszeit (HVZ)

C6 Linienkonzept für die Normalverkehrszeit (NVZ)

C7 Bedienungskonzept für die Schwachverkehrszeit (SVZ)

C8 Taktkonzept für die HVZ (Grundangebot ohne Verstärker)

C9 Taktkonzept für die NVZ (Grundangebot ohne Verstärker)

C10 Taktkonzept für die SVZ (nach 19.00 Uhr)

D Maßnahmenpaket

D1 Maßnahmenpaket Leistungsangebot - Übersicht

D1.1 Optimierung des Busangebots

D1.2 Optimierung des Busangebots - Beispiele

D1.3 Schnellbuslinien in der HVZ (D1.3.1 bis D1.3.3)

D1.4. Untersuchungsgebiet Rufbus

D1.5 Bedienungskorridore für AST-Verkehre in der SVZ

D2 Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen – Übersicht

D2.1 Haltestellen

D2.2 ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen

D2.3 Fahrzeuge (1)

D2.4 Fahrzeuge (2)

D2.5 Kundeninformation im Bus und an der Haltestelle

D2.6.1 Kundeninformation und Mobilitätsberatung

D2.6.2 Kundeninformation über Internet (Beispiel)

D2.7 Marketing (PR-Maßnahmen)

D2.8 Anschlusssicherung

D2.9 Mögliches Tarifzonenmodell (Fahrpreise von/nach Dillingen von Orten über 200 Einwohner)

E Kosten

E1.1 Kosten Schnellbus – Planfall 1

E1.2 Kosten Schnellbus – Planfall 2

E2 Kosten Rufbus

E3.1 Kosten AST – Beispielkalkulation 1

E3.2 Kosten AST – Beispielkalkulation 2

F Anhang

F1 Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der Buslinien im Bereich des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau

F2 Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

F3 Abbildungen der Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag

F4 Im Landkreis Dillingen a.d.Donau tägliche Verkehrsunternehmen

F5 Ausstattung der Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

F6 Haltestellenverzeichnis für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

A Strukturanalyse

A1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

A2 Einwohnerentwicklung in den Landkreisgemeinden

A3 Einwohnerdichte in den Landkreisgemeinden

A4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreisgemeinden

A5 Ein- und Auspendler in den Landkreisgemeinden

A6 Berufspendlerströme im Landkreis-Binnenverkehr

A7 Berufspendlerströme zwischen Landkreis und Umland

A8 Pkw-Bestand und Motorisierungsquote

A9 Schulstandorte in den Landkreisgemeinden

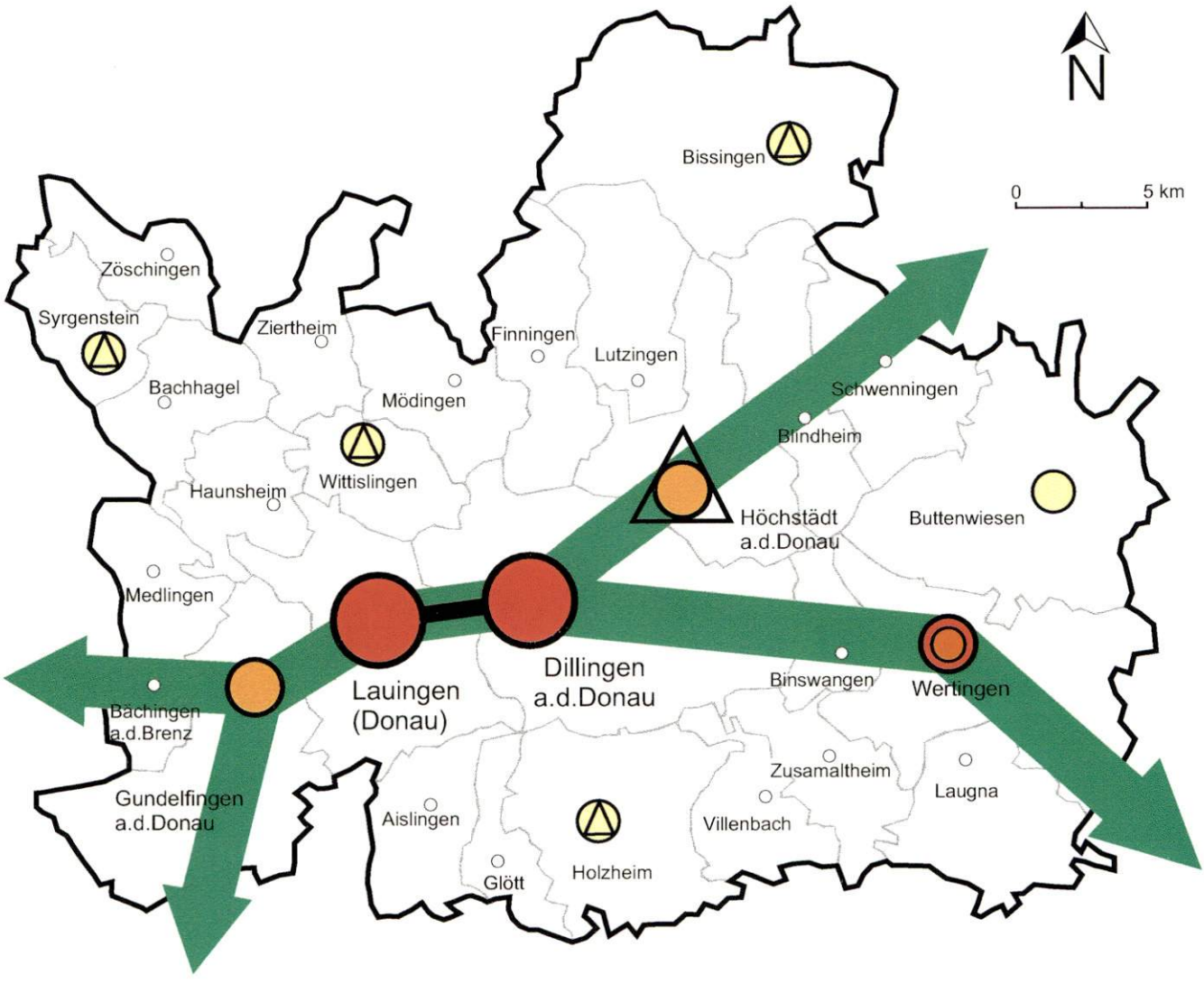
A10 Schülerzahlen an Schulen im Landkreis

A11 Überörtliche Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen

A12 Infrastruktureinrichtungen mit regionaler und überregionaler Bedeutung

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



- Bevorzugt zu entwickelndes Kleinzentrum
- Kleinzentrum
- Bevorzugt zu entwickelndes Unterzentrum
- Unterzentrum
- Mögliches Mittelzentrum
- Doppel-Mittelzentrum
- Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenze

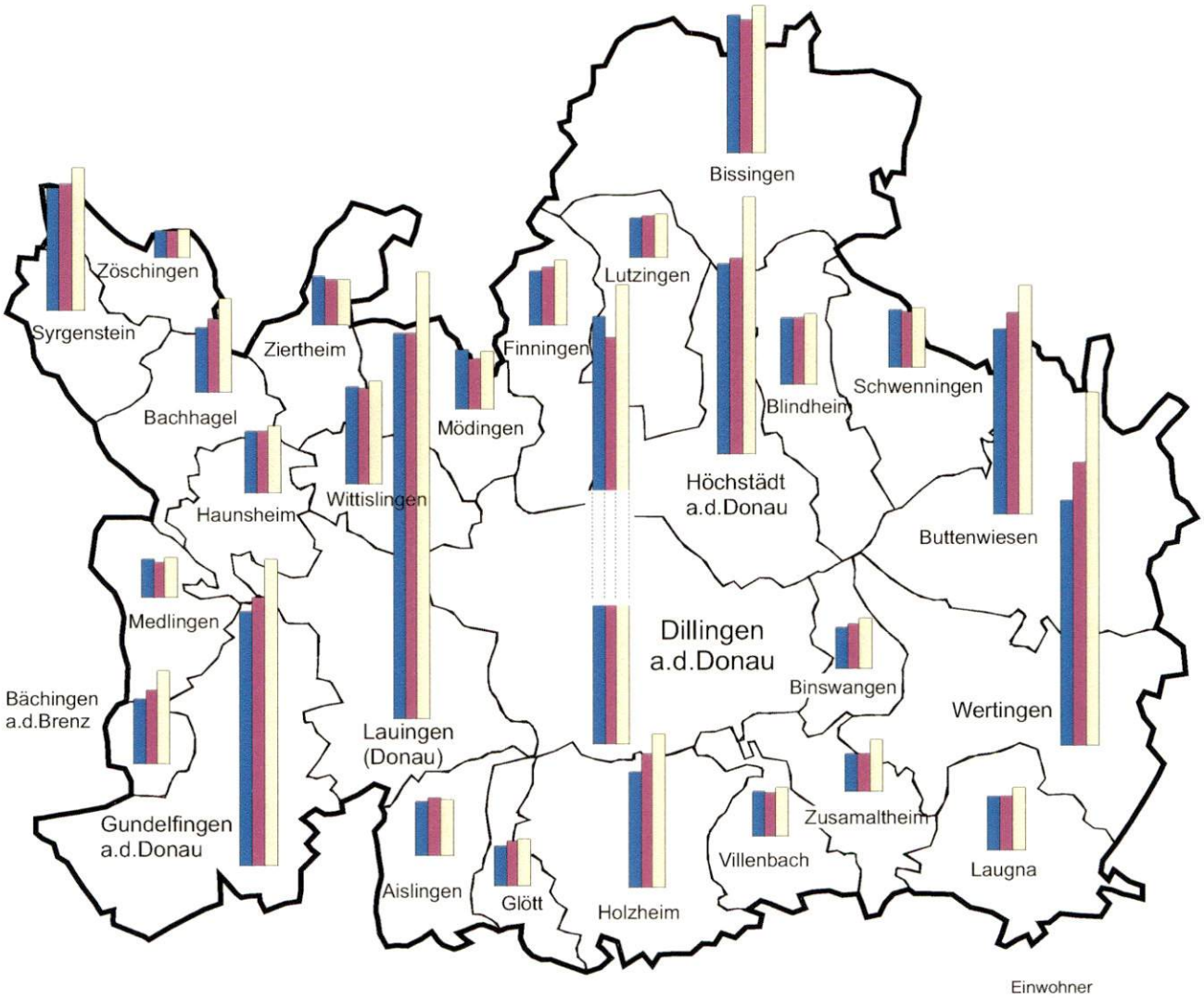
Raumstruktur Landkreis Dillingen: Gebiet, dessen Struktur zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig gestärkt werden soll.

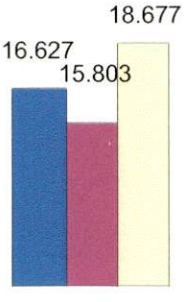
Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, 1994
Regionalplan Region Augsburg, 1996

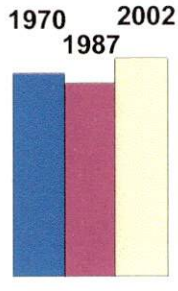
A1: Ziele der Raumordnung und Landesplanung

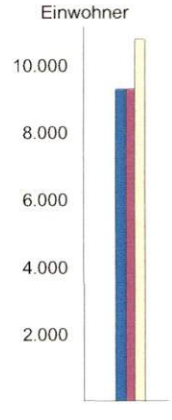
Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting







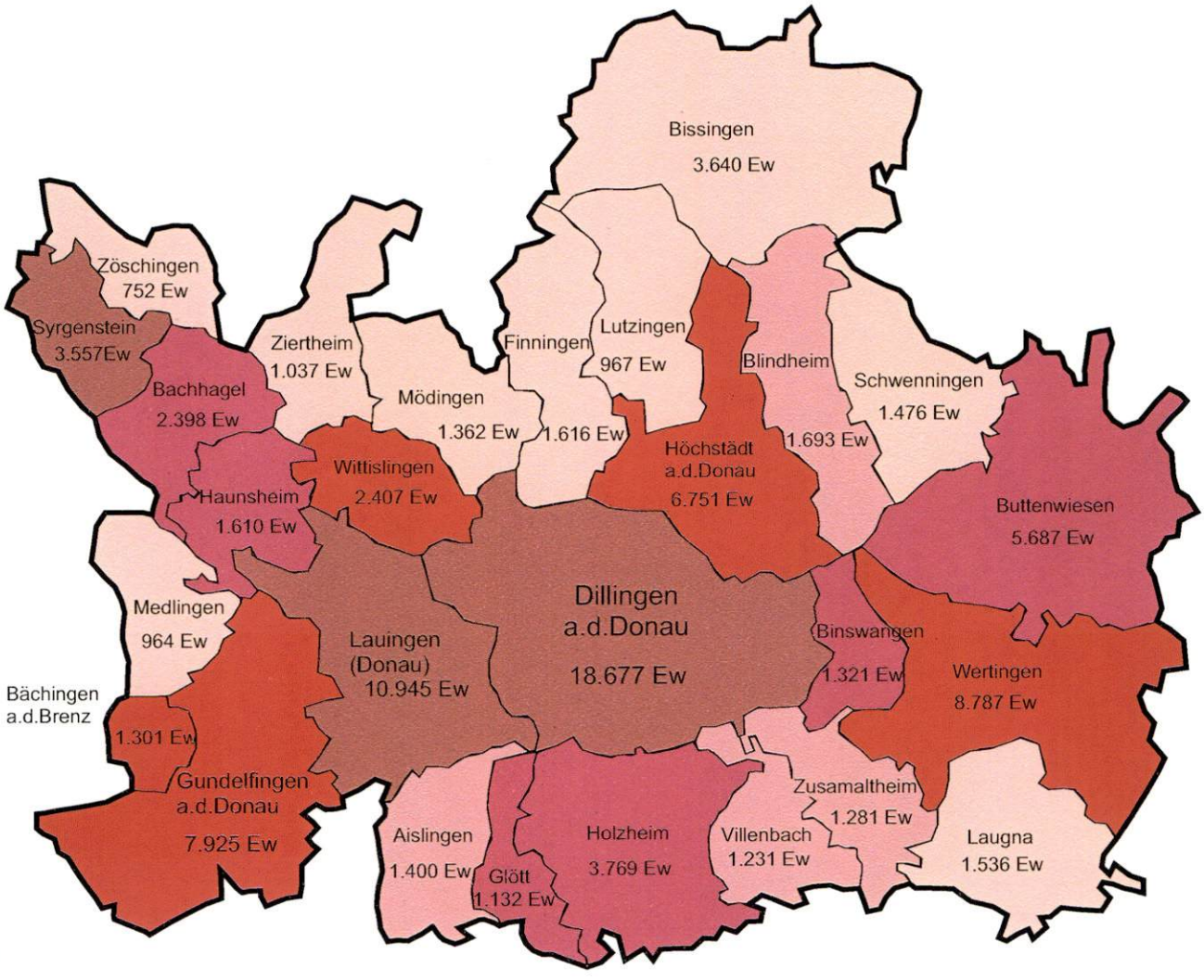


Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten

A2: Einwohnerentwicklung in den Landkreisgemeinden 1970-2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Einwohnerdichteklassen

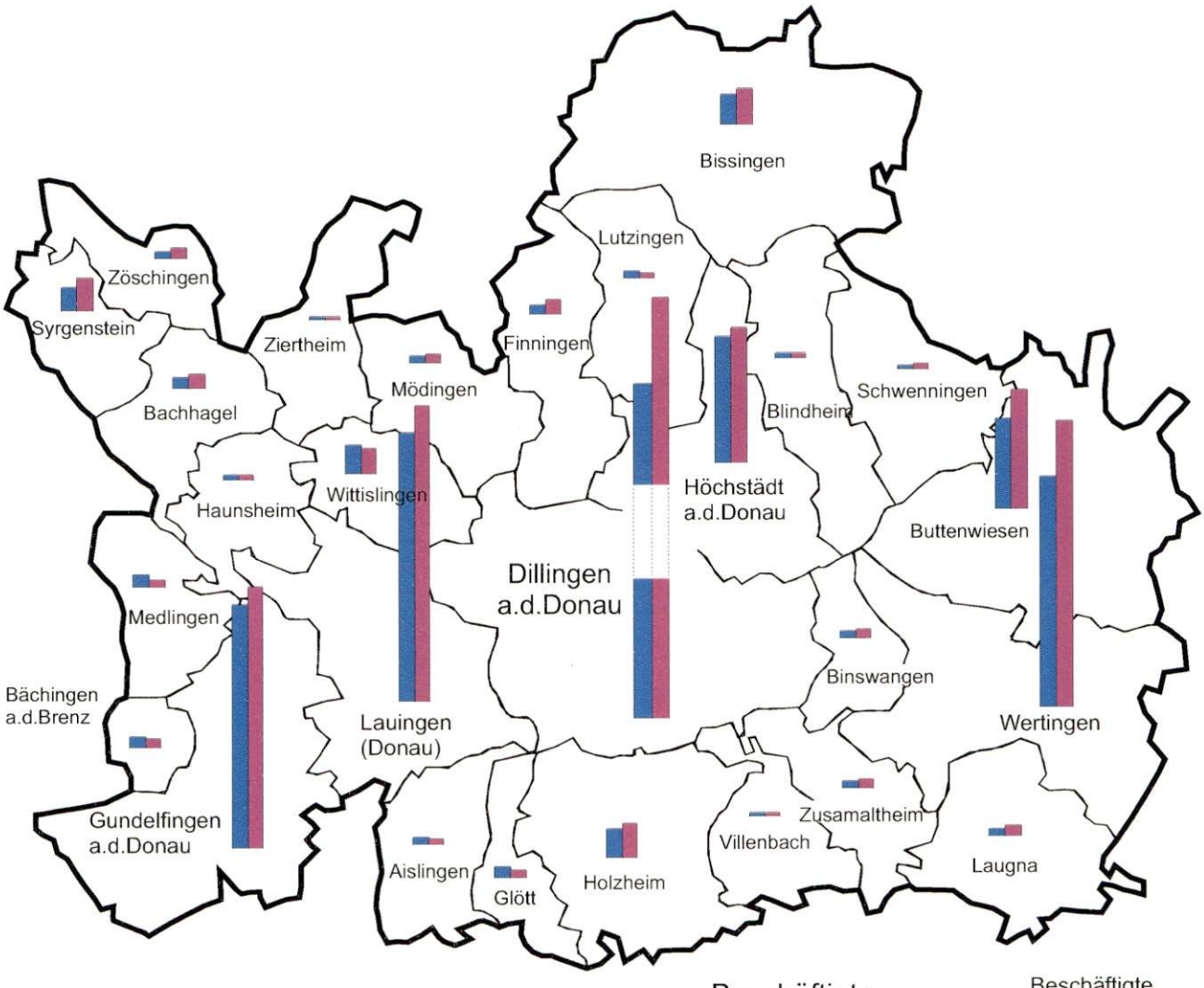
-60	Ew pro km^2
-90	Ew pro km^2
-120	Ew pro km^2
-200	Ew pro km^2
+200	Ew pro km^2

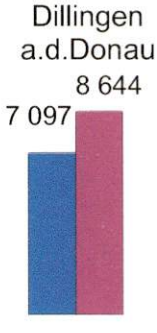
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

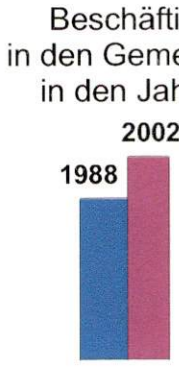
A3: Einwohnerdichte in den Landkreisgemeinden 2002

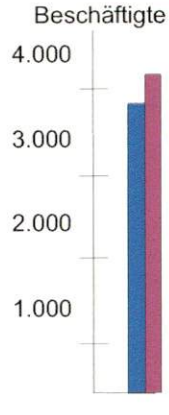
Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting







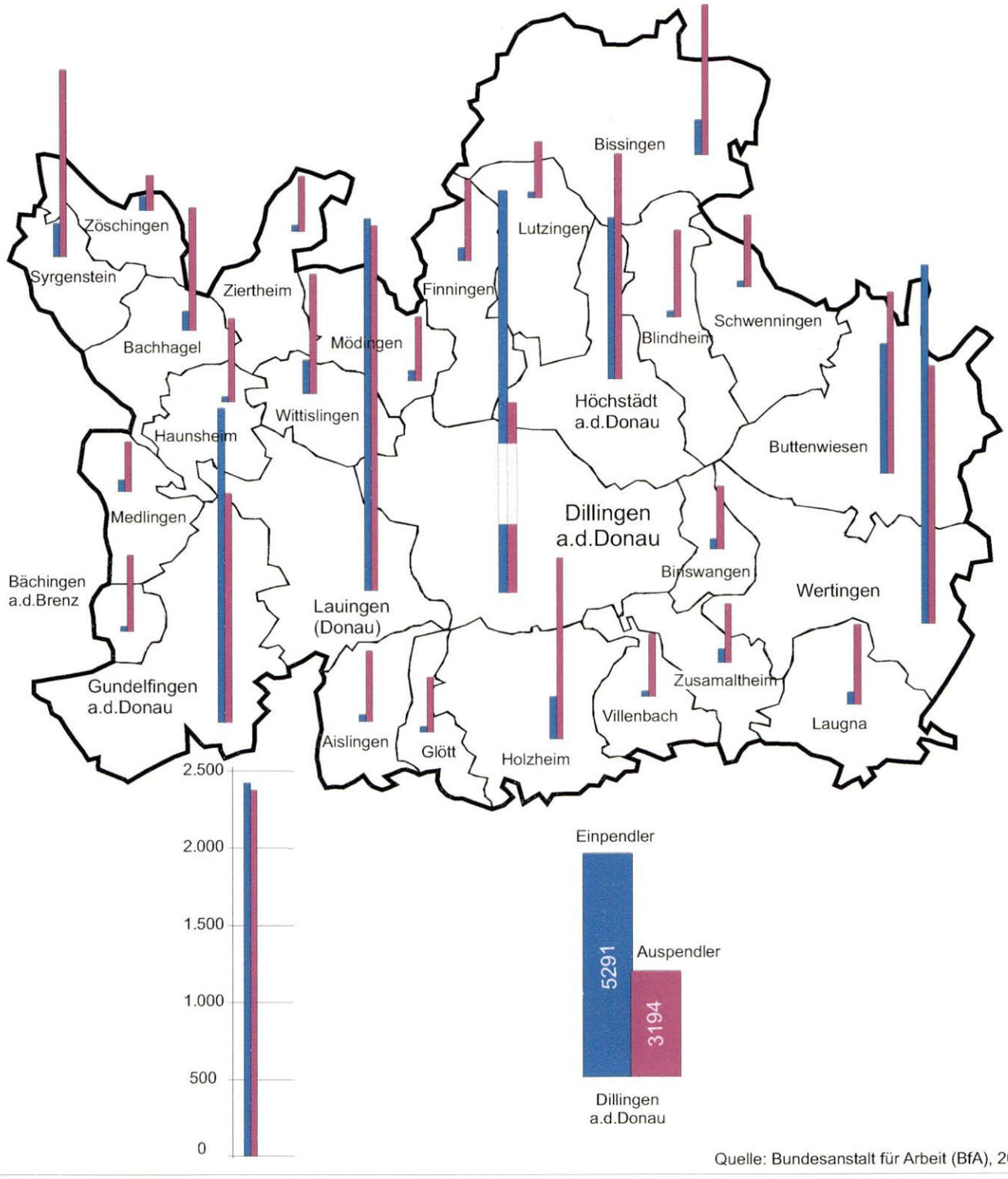


Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten

A4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreisgemeinden 1988 und 2002

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

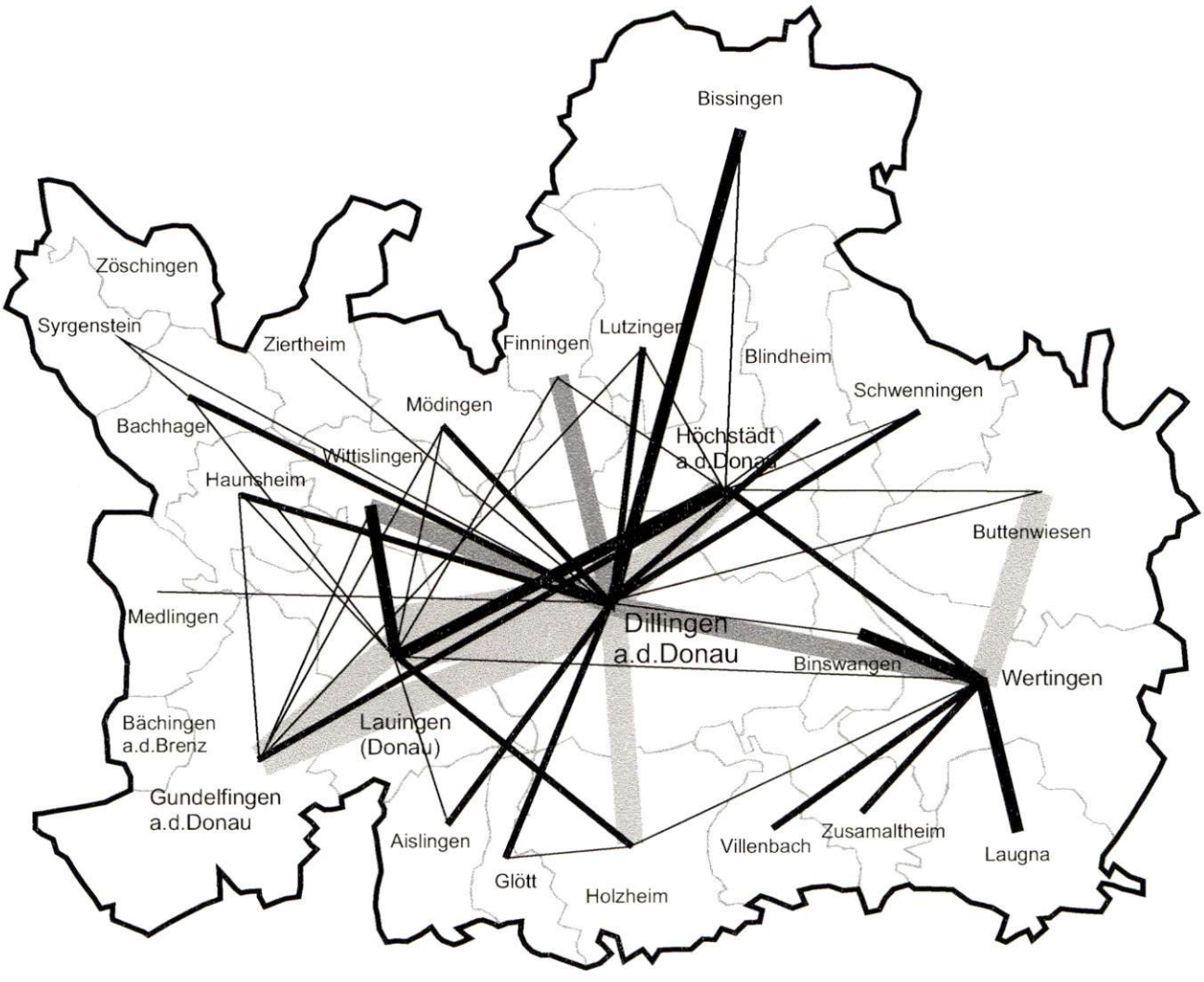


Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 2002

A5: Ein- und Auspendler in den Landkreisgemeinden 2002

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Pendlerbeziehungen

50 - 100 Pendler	über 400 Pendler
101 - 150 Pendler	Dillingen - Holzheim 408 Pendler
151 - 250 Pendler	Lauingen - Gundelfingen 557 Pendler
251 - 400 Pendler	Wertingen - Buttenwiesen 626 Pendler
	Dillingen - Gundelfingen 732 Pendler
	Dillingen - Höchstädt 811 Pendler
	Dillingen - Lauingen 1.439 Pendler

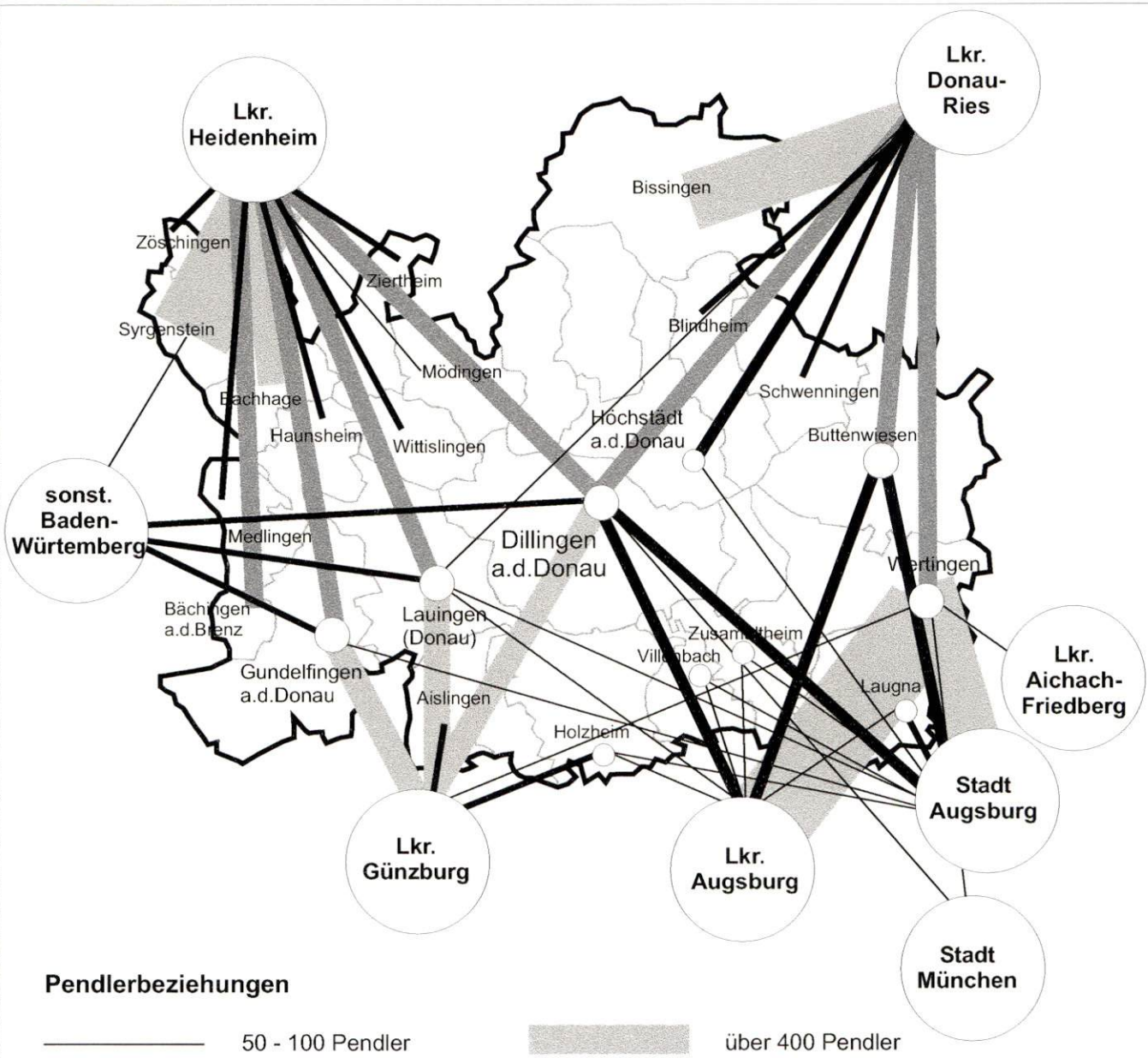
Ausschließlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte!

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 2002

A6: Berufspendlerströme im Landkreis-Binnenverkehr 2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Pendlerbeziehungen

50 - 100 Pendler	über 400 Pendler
101 - 150 Pendler	
151 - 250 Pendler	
251 - 400 Pendler	

Dillingen - Lkr. Günzburg 556 Pendler
Bissingen - Lkr. Donau-Ries 716 Pendler
Wertingen - Lkr. Augsburg 892 Pendler
Wertingen - Stadt Augsburg 595 Pendler
Bachhagel - Lkr. Heidenheim 542 Pendler
Lauingen - Lkr. Günzburg 526 Pendler
Gundelfingen - Lkr. Günzburg 617 Pendler
Syrgenstein - Lkr. Heidenheim 1006 Pendler

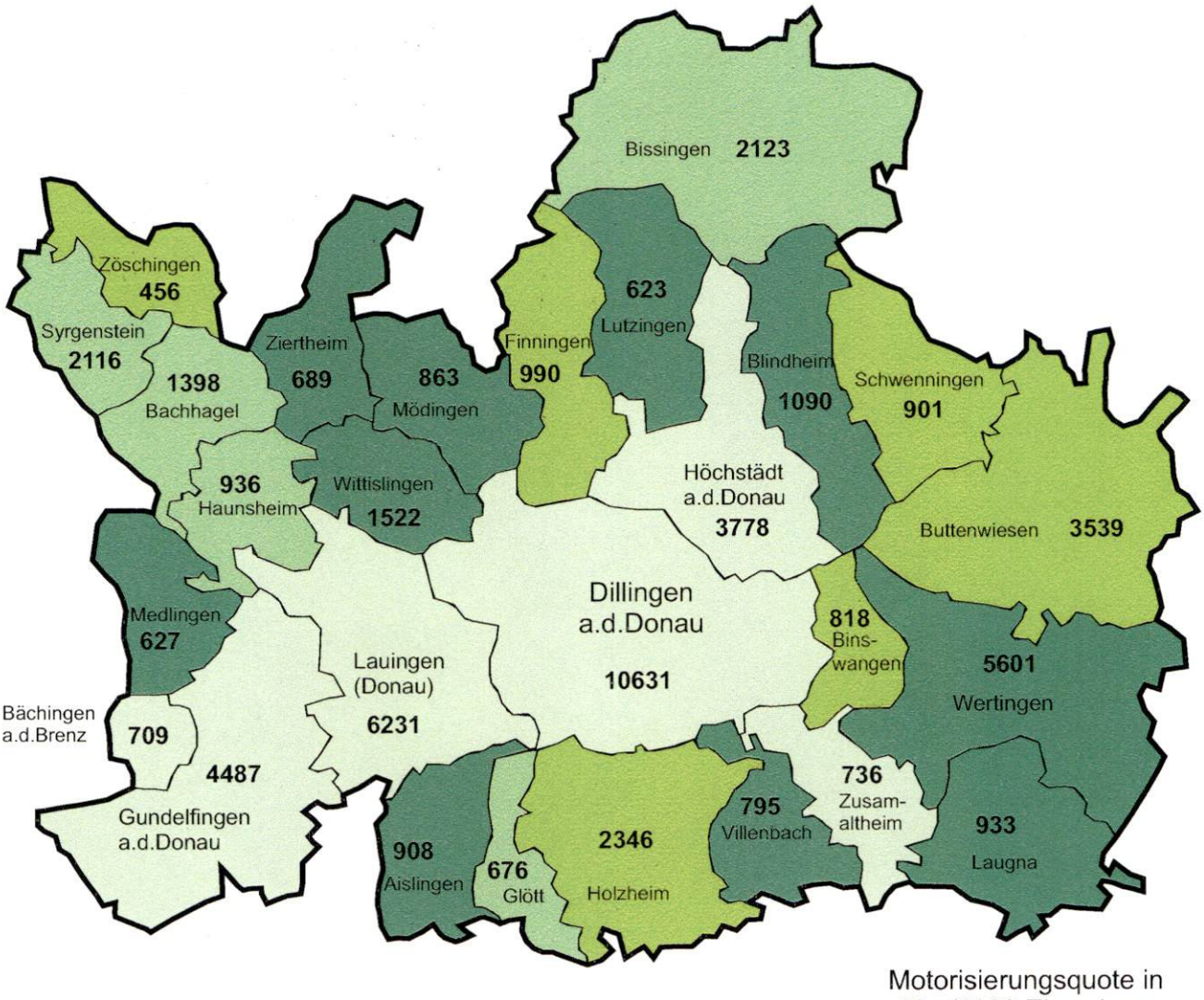
Ausschließlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte!

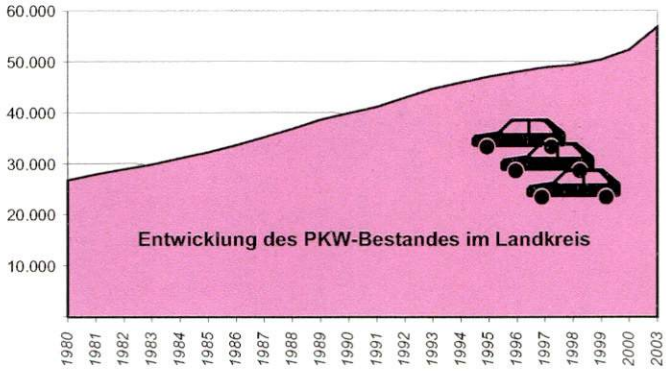
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 2002

A7: Berufspendlerströme zwischen Landkreis und Umland 2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting





Bestand Pkw 30.12.03

56.921

Motorisierungsquote in Pkw/1000 Einwohner (zugelassene + vorübergehend stillgelegte Pkw)

<575	
<600	
<625	
>625	

Lkr. Dillingen ges. 608 Pkw /1000 Ew

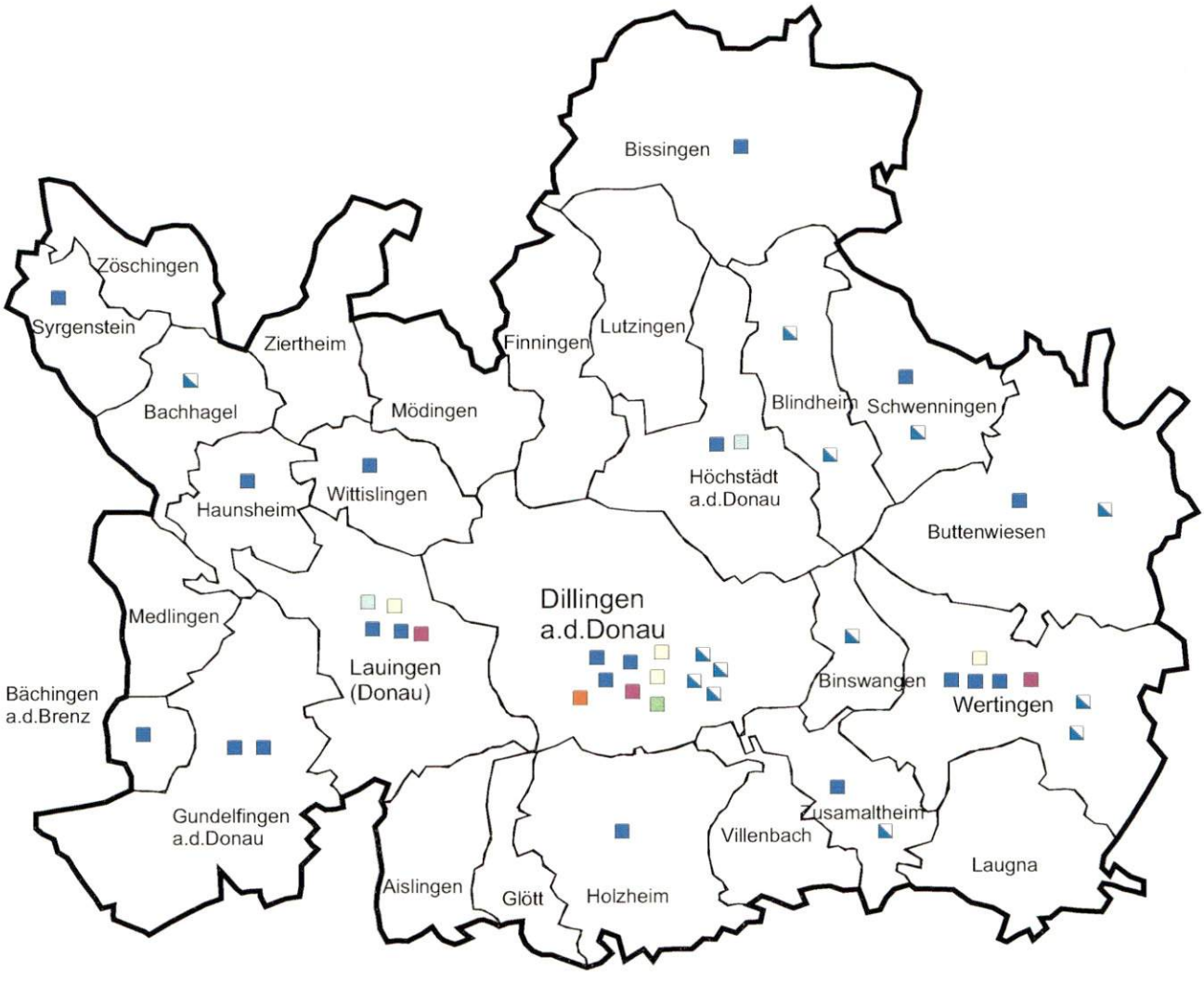
deutsche Landkreise
im Durchschnitt 535 Pkw /1000 Ew
ges. Bundesgebiet 508 Pkw /1000 Ew

Quelle: Landratsamt Dillingen, Zulassungsstelle
Kraftfahrt-Bundesamt, 2003

A8: Pkw-Bestand und Motorisierungsquote 2003

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



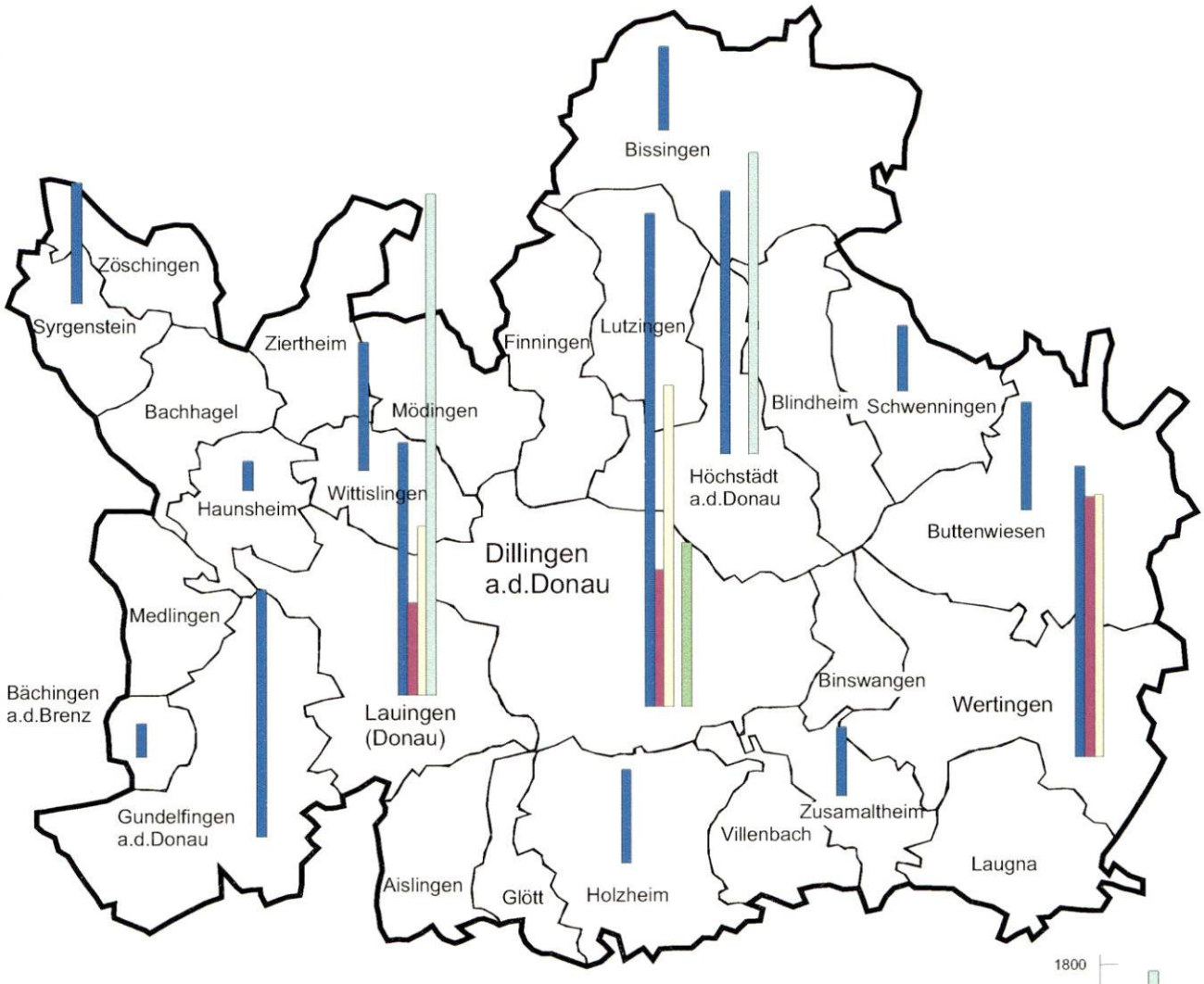
- Volksschulen
- Volksschulen - Außenstelle
- Realschulen
- Gymnasien
- Berufsschulen
- Regens-Wagner-Schulen
- Fachakademie für Sozialpädagogik

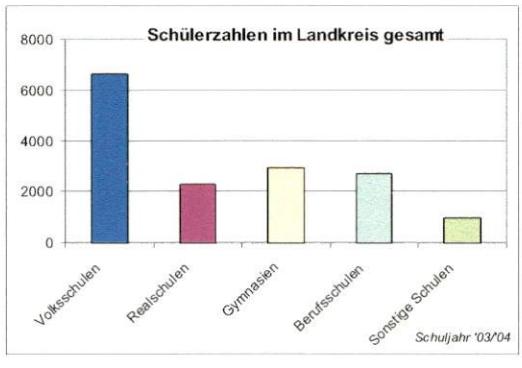
Quelle: Landratsamt Dillingen, 2003

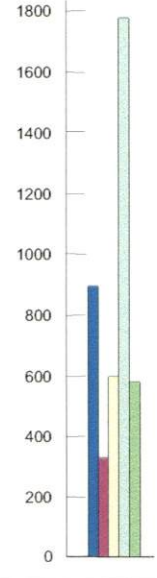
A9: Schulstandorte in den Landkreisgemeinden 2003

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting







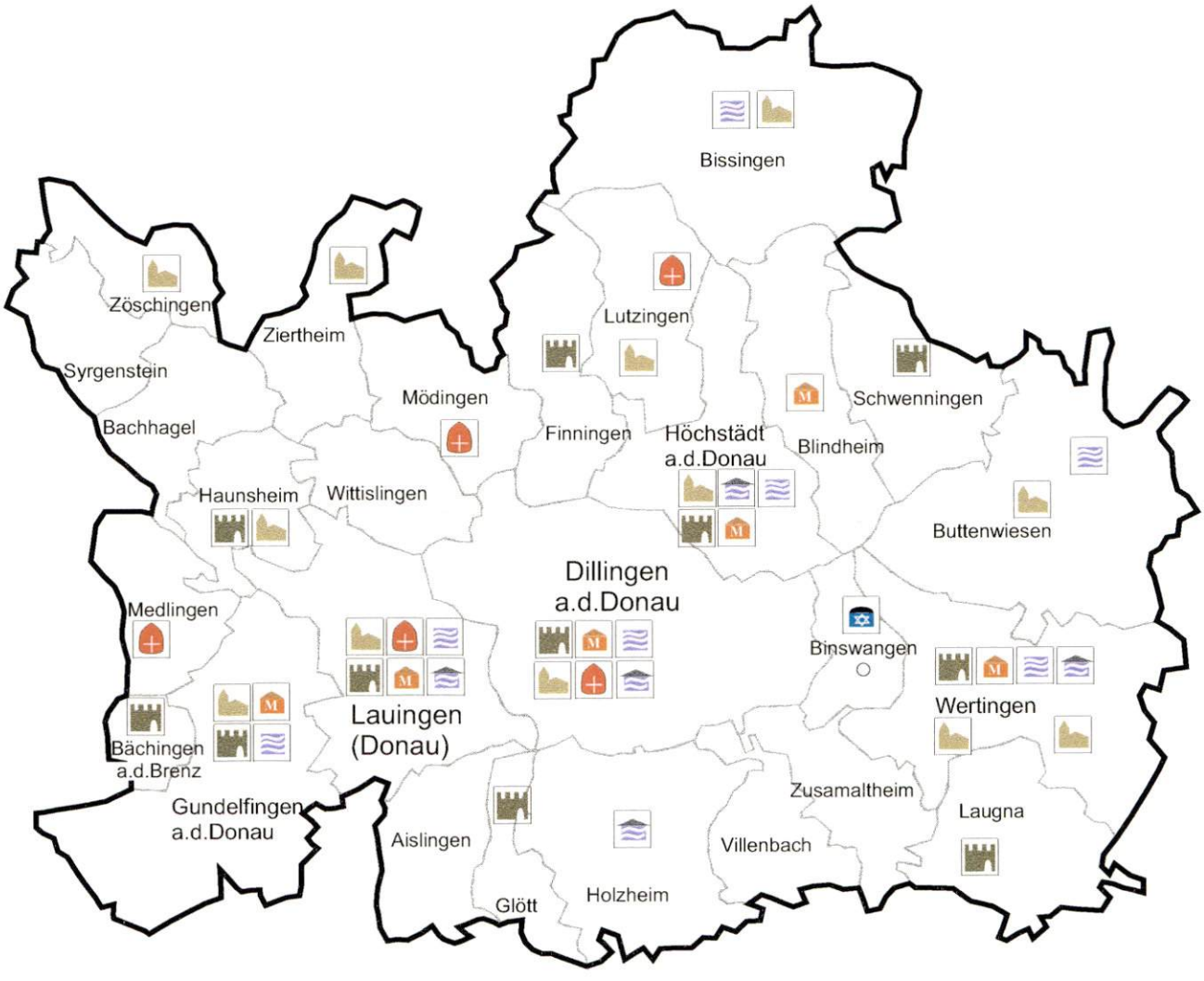
Die Schülerzahlen der verschiedenen Außenstellen sind beim Schulsitz enthalten.

Quelle: Staatl. Schulamt i. Lkr. Dillingen a.d.Donau, Schuljahr 2003/2004

A10: Schülerzahlen an Schulen im Landkreis 2003/2004

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Schloß, Burg

(Ehem.) Kloster mit Kirche

Kirche

Museum

Legoland Günzburg

Freibad

Hallenbad

Synagoge

A11: Überörtliche Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen 2003

Einrichtungen zur beruflichen Weiterbildung

Regionales Einzugsgebiet

Fortbildungszentrum der Bayer. Arbeitgeberverbände (bfz)	Dillingen a.d.Donau
IHK-Computer-Lernstudio	Dillingen a.d.Donau
Kolping-Bildungswerk	Dillingen a.d.Donau
Volkshochschule	Dillingen a.d.Donau
Volkshochschule	Lauingen (Donau)
Volkshochschule	Gundelfingen a.d.Donau
Volkshochschule (Außenstelle)	Höchstädt a.d.Donau
Volkshochschule Zusamtal	Wertingen/Buttenwiesen

Überregionales Einzugsgebiet

Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung	Dillingen a.d.Donau
Fortbildungszentrum des Fachverbandes Deutscher Floristen	Gundelfingen a.d.Donau
Technologiezentrum	Lauingen (Donau)
Bildungszentrum für Umweltschutz (BZU)	Lauingen (Donau)
Schullandheim	Wertingen-Bliensbach

Einrichtungen der medizinischen Versorgung

Krankenhaus St. Elisabeth (privat)	Dillingen a.d.Donau
Kreiskrankenhaus	Wertingen

Überörtliche Einrichtungen des Einzelhandels

Kaufland	Dillingen a.d.Donau

Einrichtungen der Bundeswehr

Kaserne	Dillingen a.d.Donau

B ÖPNV-Analyse

B1 Lage und Angebot des Landkreises im Schienenverkehr an Werktagen (Mo-Fr)

B2 Durchschnittliche Zahl der Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen pro Werktag (Mo-Fr)

B3 Infrastruktur der Bahnhaltepunkte (Bestand und Planung)

B4 Bestehendes Busliniennetz im Landkreis

B5 Linienangebot im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B6 Fahrpreise nach Dillingen (Orte über 200 Einwohner)

B7 Verkehrsnachfrage im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau pro Schultag (Mo-Fr)

B8 Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Fahrt je Linie im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau an Schultagen

B9 Anzahl der Fahrten und Linienwege je Linie im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B10 Verkehrsbeschränkungen im Fahrplan: Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B11 Durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle (Orte ab 200 Einwohner) im Landkreis

B12 Zeitliche Verfügbarkeit des Bus-Angebots (Orte ab 200 Einwohner) im Landkreis

B13 Erreichbarkeit von Dillingen a.d.Donau

B14 Erreichbarkeit von Lauingen (Donau)

B15 Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes

B16 Übergangszeiten an den Bahnhöfen (alle Richtungen)

B17 Übergangszeiten an den Bahnhöfen bei Zügen von bzw. nach Dillingen a.d.Donau

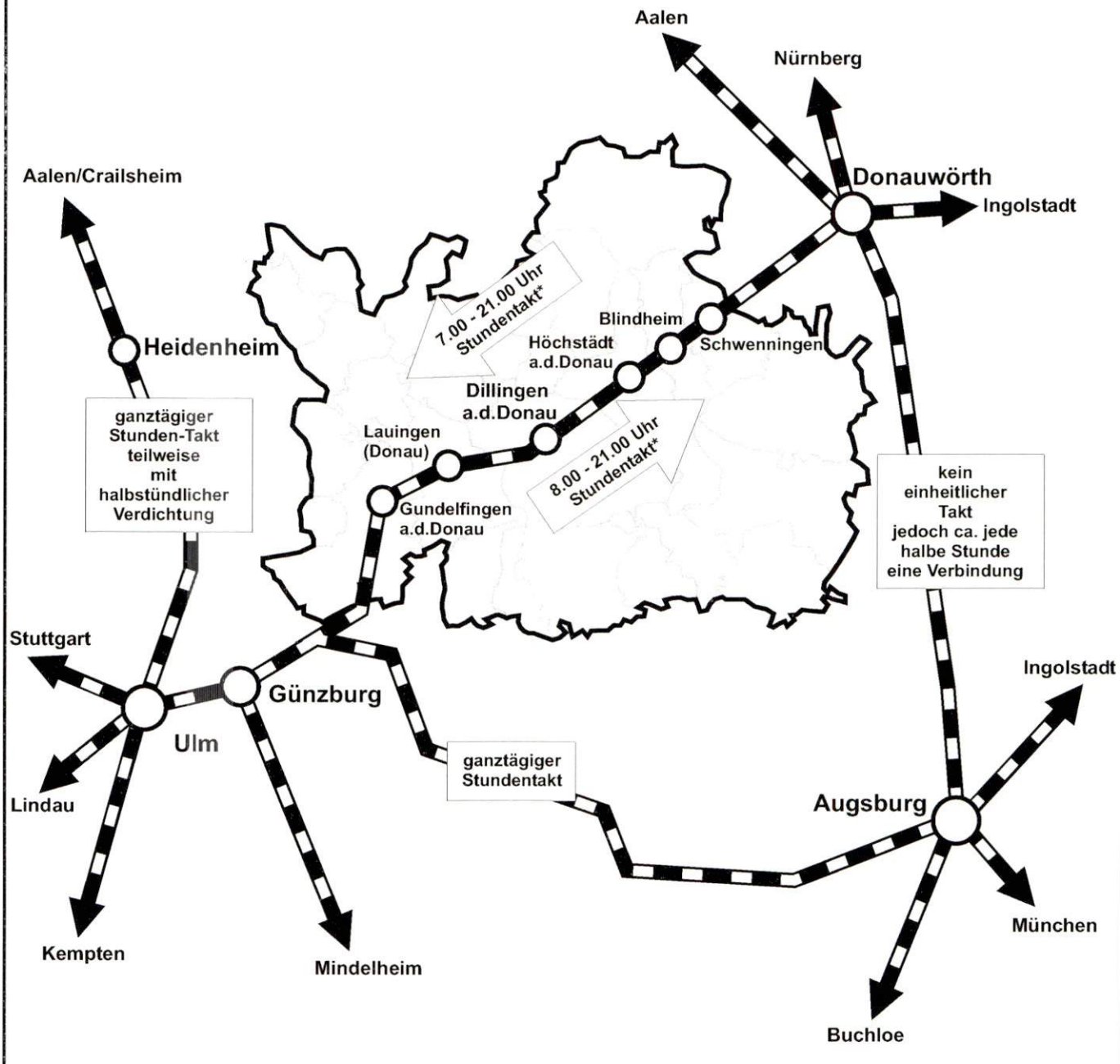
B18 Nachfrage an den Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau pro Schultag

B19 Ausstattungsniveau und Zustand der 50 am stärksten frequentierten Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

B20 Schwachstellen des Angebots im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



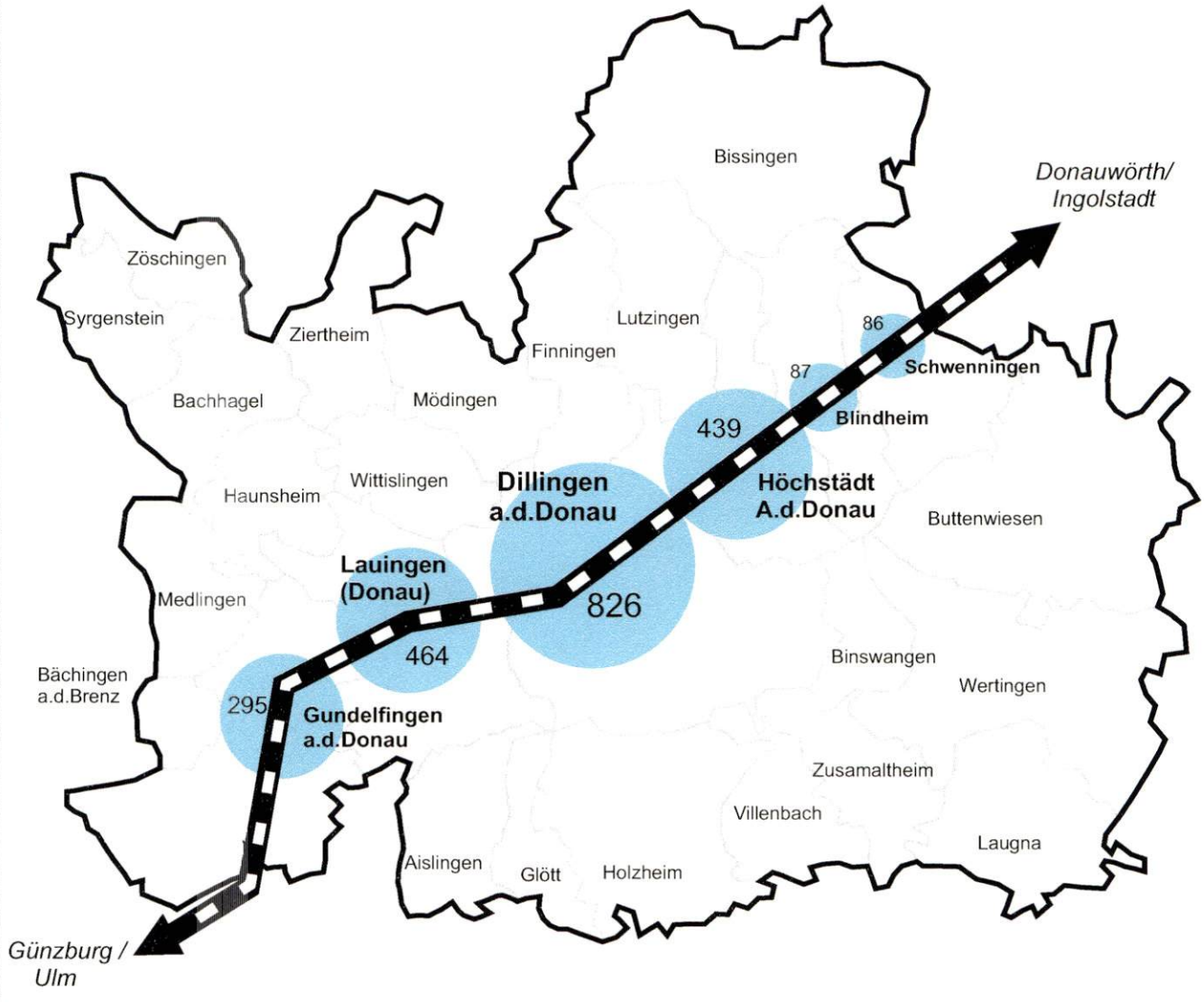
* Vor 7.00 bzw. 8.00 Uhr bedarfsorientierte Fahrten

Quelle: DB-Regio 2003

B1: Lage und Angebot des Landkreises im Schienenverkehr an Werktagen (Mo-Fr) 2003

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



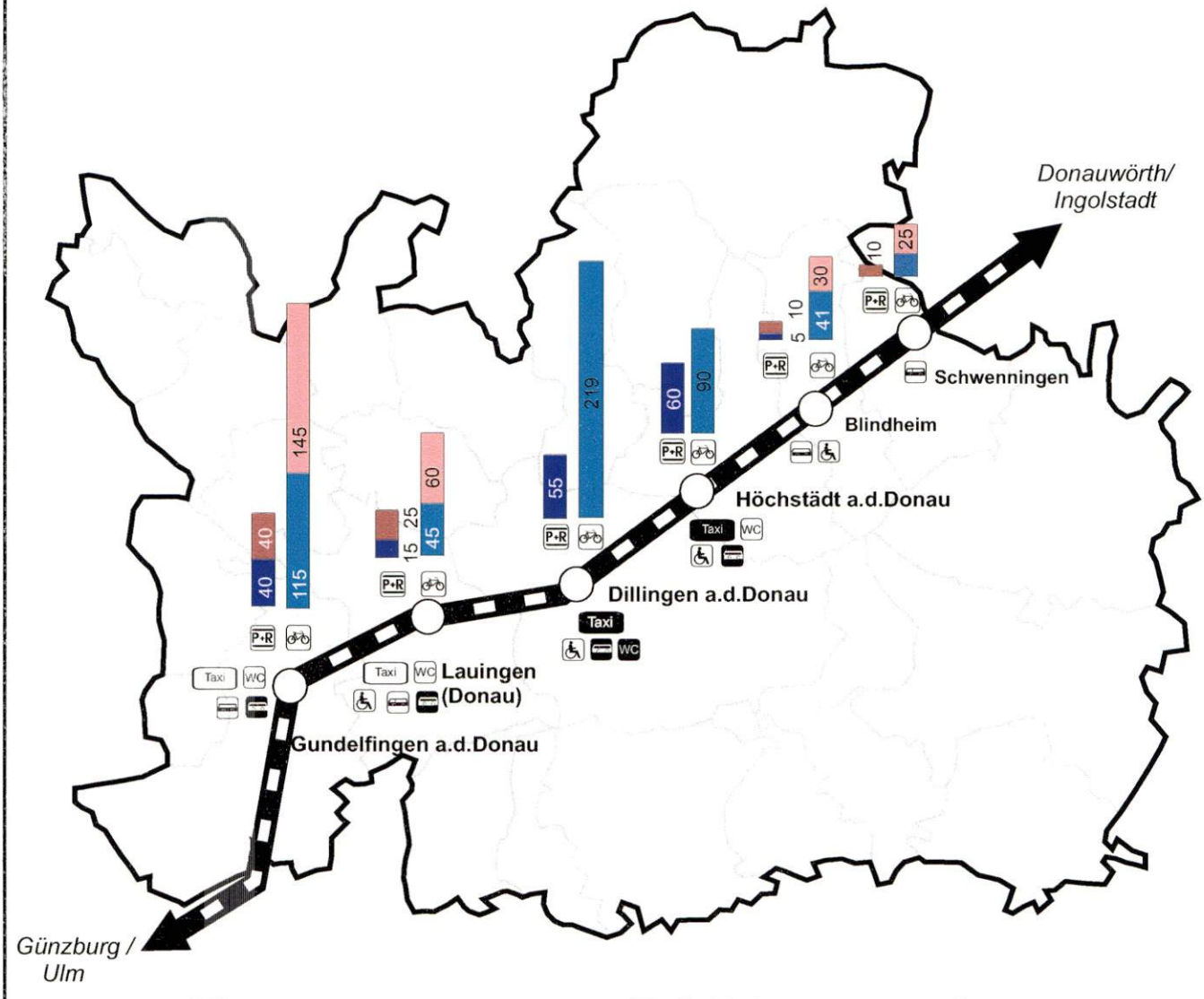
200 *Ein- und Aussteiger an Werktagen*

Quelle: DB-Regio 2003

B2: Durchschnittliche Zahl der Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen pro Werktag (Mo-Fr) 2003

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Taxistellplätze geplant

Taxistellplätze vorhanden

Toilettenanlage geplant

Toilettenanlage vorhanden

Bushaltestelle geplant

Bushaltestelle vorhanden

Behindertenzugang geplant

Behindertenzugang vorhanden

Planung 40 / 40

Bestand 30 / 41

Park & Ride

Bike & Ride

Quelle: Landratsamt Dillingen, 2002

B3: Infrastruktur der Bahnhaltepunkte (Bestand und Planung) 2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

landkreisübergreifende Buslinie
vorwiegende Bedeutung für Nachbarlandkreis

Quelle: Lkr. Dillingen a. d. Donau, Fahrplan 2002/3

B4: Bestehendes Busliniennetz im Landkreis 2002/2003

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Nr.	Linienweg (*kursiv* = nicht Landkreis Dillingen) **Regionalverkehr**	Fahrten in Lkr. Dillingen Hin/Rück Mo -Fr ges.	% S	9-12	% S	14-16	% S	nach 19	Ferien ges.	Sa ges.	So/F ges.	Betriebsleistung Nwg.-km/Jahr (Lkr.-Anteil)	Konzessionär/ Betriebsführer	Genehmigungsdauer
		Schulzeit												
8826	*Nördlingen* - Bissingen - *Schaffhausen* und zurück	**4/4**	0	0		0	0	0	4/4	1/1	0	11.184	RBA/RBA	30.06.2008
9095	Stadtverkehr Dillingen a.d. Donau	**7^{2}/12^{22}**	95	1/2	100	1/-	100	0	-/1	0	0	22.998	Lkr. DLG/RBA	31.07.2011
9095	Stadtbus Dillingen a.d. Donau	**7^{2}/12^{22}**	95	1/2	100	1/-	100	0	-/1	0	0	119.807	Lkr. DLG/RBA	31.07.2011
9096	Dillingen - Mörslingen - Unterfinningen und zurück	**5/5^{5}**	90	0		0		0	2^{55}/2^{55}	0	0	23.644	RBA/RBA	30.06.2008
9097	Dillingen - Lauingen - Wittislingen - *Dischingen* und zurück	**11^{4}/11**	55	1/1	50	1/2	33	0	5/6	2/2	0	114.084	Lkr. DLG/RBA	31.07.2011
9098	Dillingen - Lauingen - Staufen/Zöschingen - Syrgenstein und zurück	**33^{3}/23**	46	5/2	29	3/3	50	0	19/16	2/2	0	207.739	Lkr. DLG/RBA	31.07.2011
9099	Gundelfingen - Mödingen und zurück	**11/9**	55	1/-	100		50	0	5/7	0	0	66.737	Stricker/RBA	31.07.2011
9100	Stadtverkehr Lauingen	siehe extra		=ges.o.S		2/-	100	0	extra	0	0	24.842	(2)/(2)	30.06.2008
9101	Wertingen - Höchstädt/Fristingen - Dillingen - Gundelfingen und zurück	**17^{11}/ 19^{11}**	64	-/1		2/1	100	0	6/7	4/3	0	99.788	RBA/RBA	30.06.2008
9105	*Donauwörth* - Dillingen - Gundelfingen - *Sontheim* und zurück	**32^{2}/29^{1}**	62	2/3		2/3^{2}	20	1/1	18/20	5/4	1/1	231.882	RBA/RBA	30.06.2008
9108	Lauingen - Dillingen - Bissingen	**5/5**	70	0		1/1	50	0	2/2	1/1	0	57.319	RBA/RBA	30.06.2008
9109	Dillingen - Aislingen - Lauingen und zurück	**8/7**	60	1/-	100	0		0	5/3	1/1	0	100.961	RBA/RBA	30.06.2008
9109/A	Rieder/Eppisburg - Weisingen (Aschberg-Schule)	**6/8^{1}**	100	0		-/1^{1}		0		0	0	24.063	RBA/(2)	30.06.2008
9111	*Donauwörth* - Bissingen und zurück	**6/6**	17	0		-/1		0	5/5	2/2	0	11.470	RBA/RBA	30.06.2008
62	*Giengen* - Bachhagel - Staufen und zurück	**13/11**	21	2/2		1/1		0	10/9	2/2	0	75.256	Lkr. DLG/HVG	31.07.2008
892	*Jettingen* - Lauingen und zurück	**1/2**	100	0		0		0		0	0	5.970	Mindel-Reisen	31.12.2010
7694	*Heidenheim* - *Dischingen* - *Demmingen* und zurück	**18/19**	49	2/1	33	2/0	50	-/1	13/15	4/4	2/2	14.810	RBS	31.05.2005
505	Diemantstein - *Hohenaltheim* - *Nördlingen* u. z.	**6/5**	18	-/1		0		0	5/4	1/1	0	28.750	Schwarzer (1)	30.11.2005

HVG	Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH	1	Eine Fahrt nicht Freitag	11	2 Fahrten nicht Freitag
RBS	Regional Bus Stuttgart GmbH	2	Eine Fahrt nicht Mittwoch +Freitag	22	2 Fahrten nicht Mittwoch + Freitag
(1)	Schwarzer Reise- und Verkehrsbüro GmbH	3	Eine Fahrt nur Donnerstag	55	2 Fahrten nur Dienstag + Freitag
(2)	Schwabenbus	4	Eine Fahrt nur Dienstag + Donnerstag	S	nur an Schultagen
RBA	Regionalbus Augsburg GmbH	5	Eine Fahrt nur Dienstag + Freitag		

	Mo		Di		Mi		Do		Fr	
	ges.	% S	ges.	% S	ges.	% S	ges.	% S	ges.	% S
9100 in S	9/5	79	8/6	79	7/6	85	6/5	100	8/8	69
9100 in F	3/5		2/1		1/1		0		3/3	

B5: Linienangebot im Altlandkreis Dillingen 2002/2003

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Bustarife RBA (Einzelfahrschein)

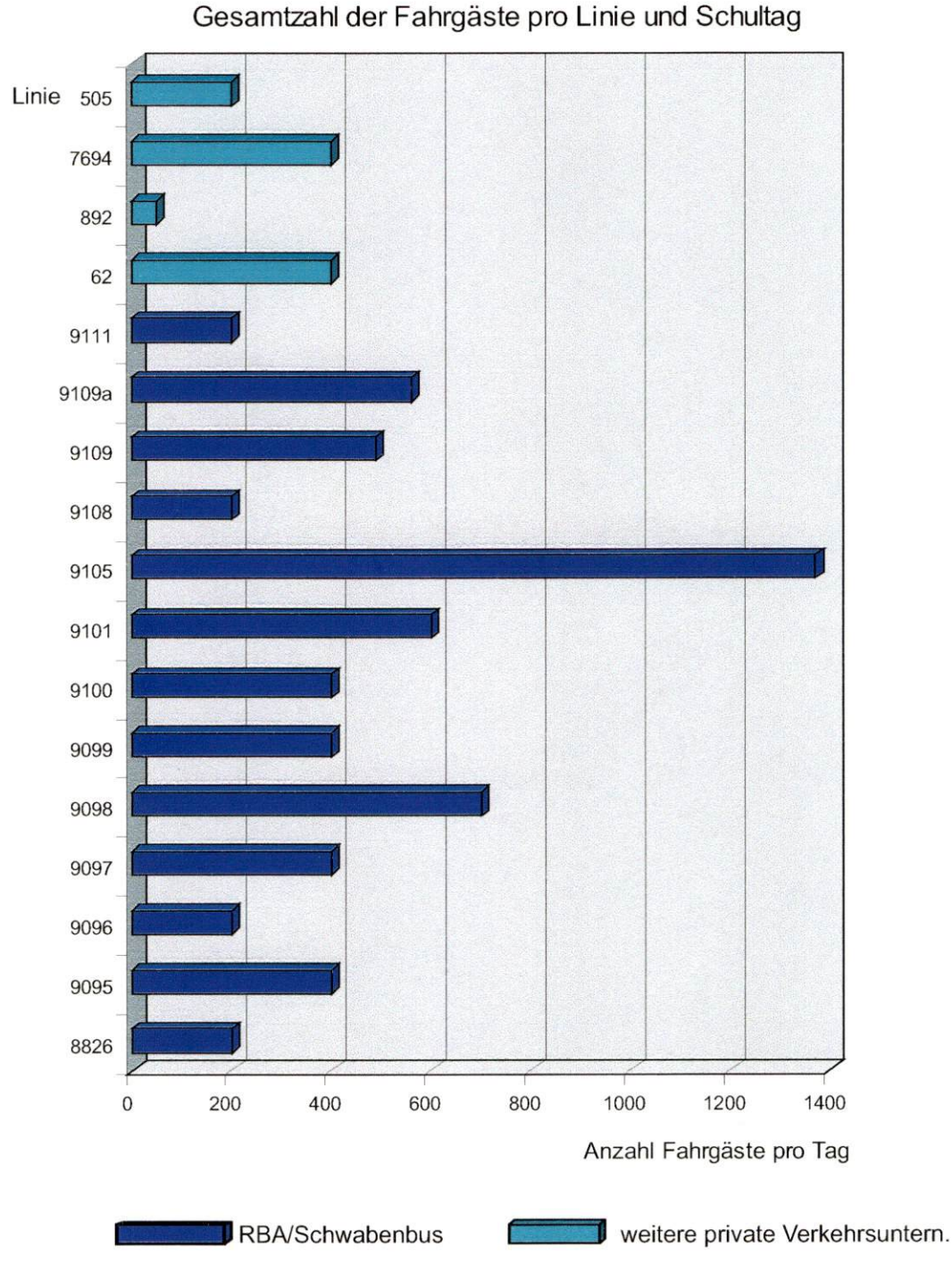
- 1,20 €
- 1,60 €
- 1,80 €
- 2,20 €
- 2,70 €
- 3,40 €
- 4,00 €
- 4,30 €
- 4,50 €
- 5,20 €
- 5,30 €
- 5,50 €
- Stadtbustarif

DB-Tarife (2. Klasse)

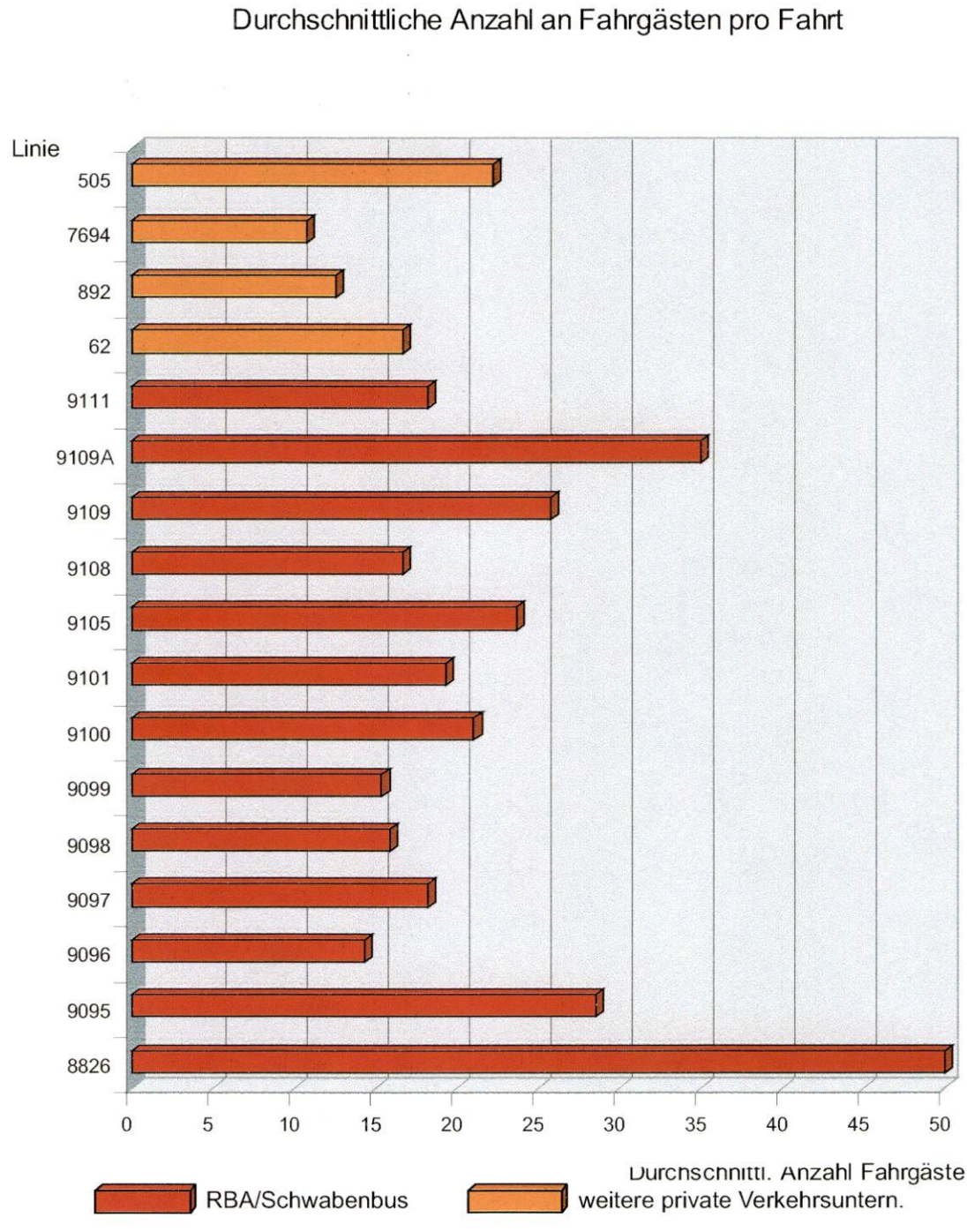
- 1,20 €
- 1,60 €
- 2,50 €

Quellen: RBA, 2002, DB AG, 2002

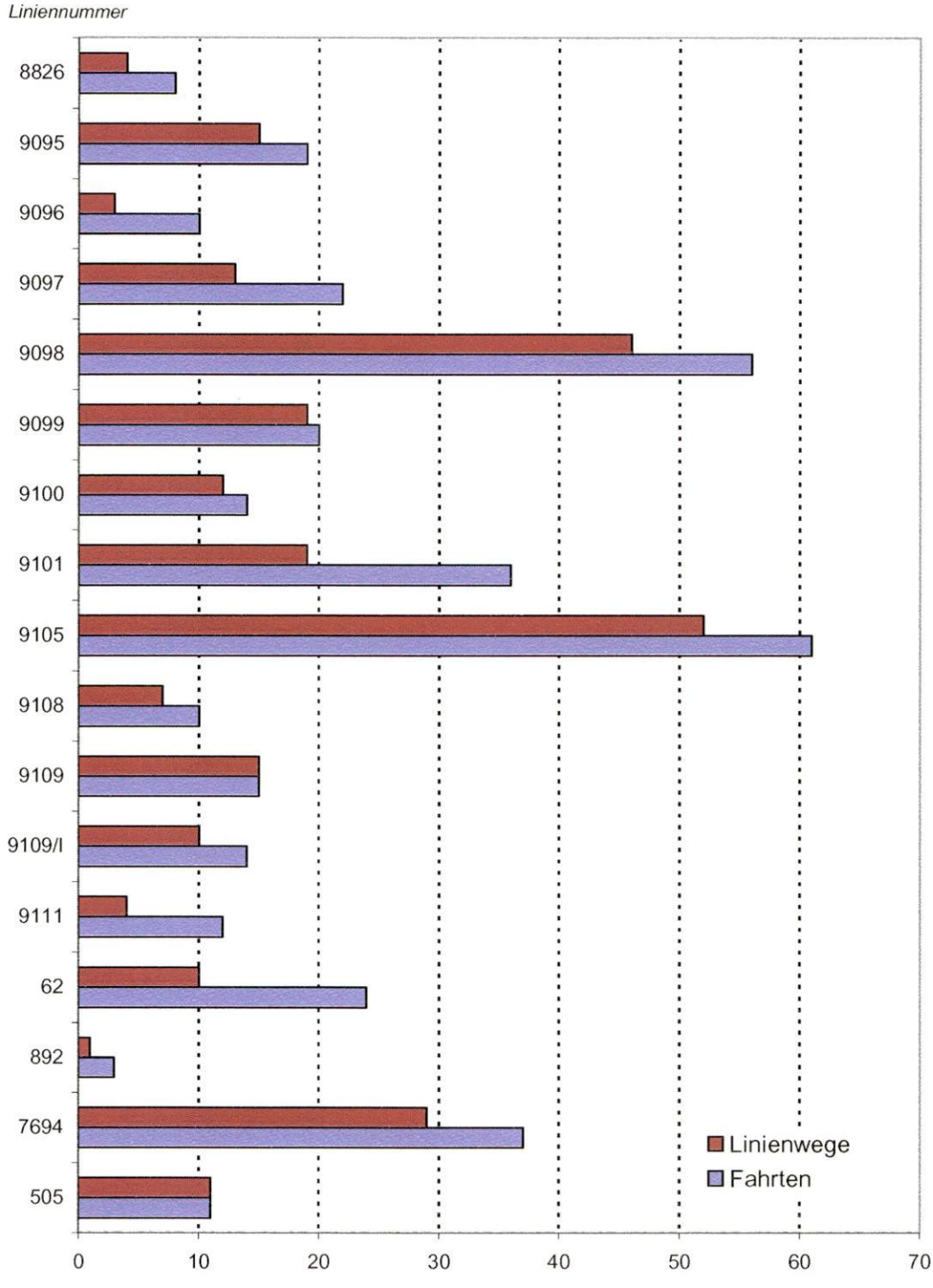
B6: Fahrpreise nach Dillingen 2001/2002 (Orte über 200 Einwohner)



B7: Verkehrsnachfrage im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau pro Schultag (Mo-Fr) 2000



B8: Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Fahrt je Linie im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau an Schultagen 2000



Quelle: Fahrplan 2001/2

Erklärung: Linie an einem durchschnittlichen Betriebstag (Schultag) , X Fahrten auf Y Linienwegen

B9: Anzahl der Fahrten und Linienwege je Linie im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau 2001/2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Signatur	Bezeichnung	Linien
F	Ferien und schulfreie Tage	
F 36	Di Fr an schulfreien Tagen	9096
F 84	Mo Mi Fr an schulfreien Tagen	9099
FX	an schulfreien Tagen	505
S	Vekehr nur an Schultagen	505
S	an Schultagen	
S 32	Di an Schultagen	9109
S 36	Di Fr an Schultagen	9096
S 40	Di Do an Schultagen	
S 41	Di Do an Schultagen in Bayern	9097
S 45	Di Fr an Schultagen in Bayern	9097
S 46	Mo Mi Do an Schultagen in Bayern	9097
S 84	Mo Mi Fr an Schultagen	
S 92	Mo Mi Do Fr an Schultagen	
S 104	Mo Di Do an Schultagen	
S 120	Mo Di Mi Do an Schultagen	
J	an Schultagen in Bayern	
J 1	an schulfreien Tagen in Bayern	9097
J 8	Do an Schultagen in Bayern	9098
J 16	Mi an Schultagen in Bayern	9098
J 32	Di an Schultagen in Bayern	9098
J 72	Mo Do Fr an Schultagen in Bayern	9098
T	an Schultagen in Baden-Württemberg	9098
Q	nicht 31.V., 15.VIII., 3.X., 25.,26.XII., 1.I., 2.,4.IV., 1., 23.V.	9105
X	nicht am 25.12 und 01.01.	
V 01	nur an Schultagen	892
V 09	nur Mo bis Do an Schultagen	892
V 32	nur Fr an Schultagen	892
4	Fr	
20	Mi Fr	9100
36	Di Fr	
64	Mo	9100
80	Mo Mi	9100
120	Mo Di Mi Do	9099
->	Anschluß siehe rechts	9098
<-	Anschluß siehe links	9098
Busbild	Kleinbus (8 Fahrgastplätze)	9111
*	Schienenfahrausweis wird im Rahmen der Vereinbarung anerkannt	
<	Hält nur zum Aussteigen	505
x	wird mit Bus Amerdingen Hürnheim bedient	505

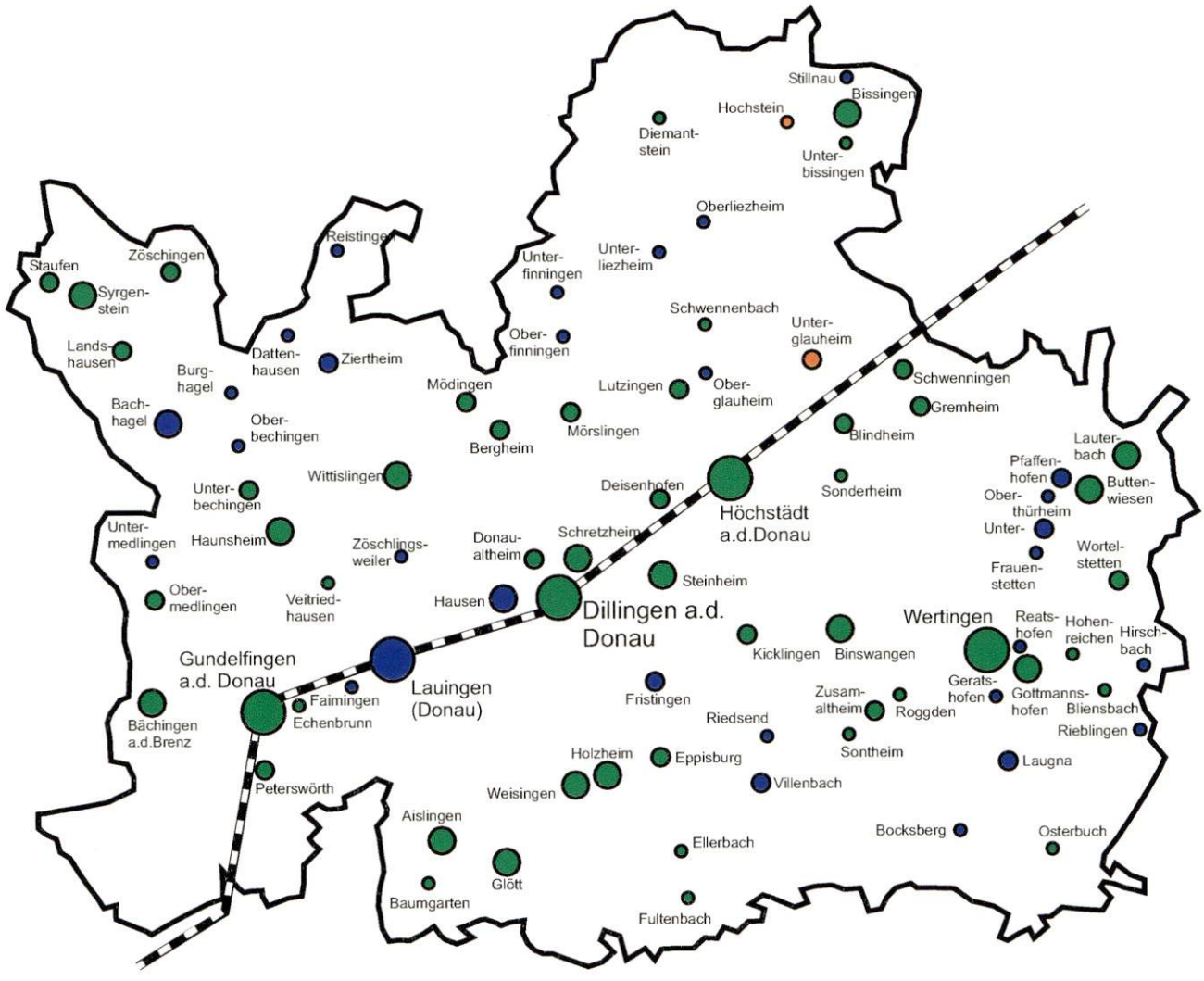
keine Linienangabe = betrifft mehrere Linien

Quelle: Fahrplan 2001/2

B10: Verkehrsbeschränkungen im Fahrplan 2001/2002: Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Ortsgröße

- 200-500 Ew.
- 501-1.000 Ew.
- 1.001-5.000 Ew.
- über 5.000 Ew.

Durchschnittliche Haltestellenentfernung

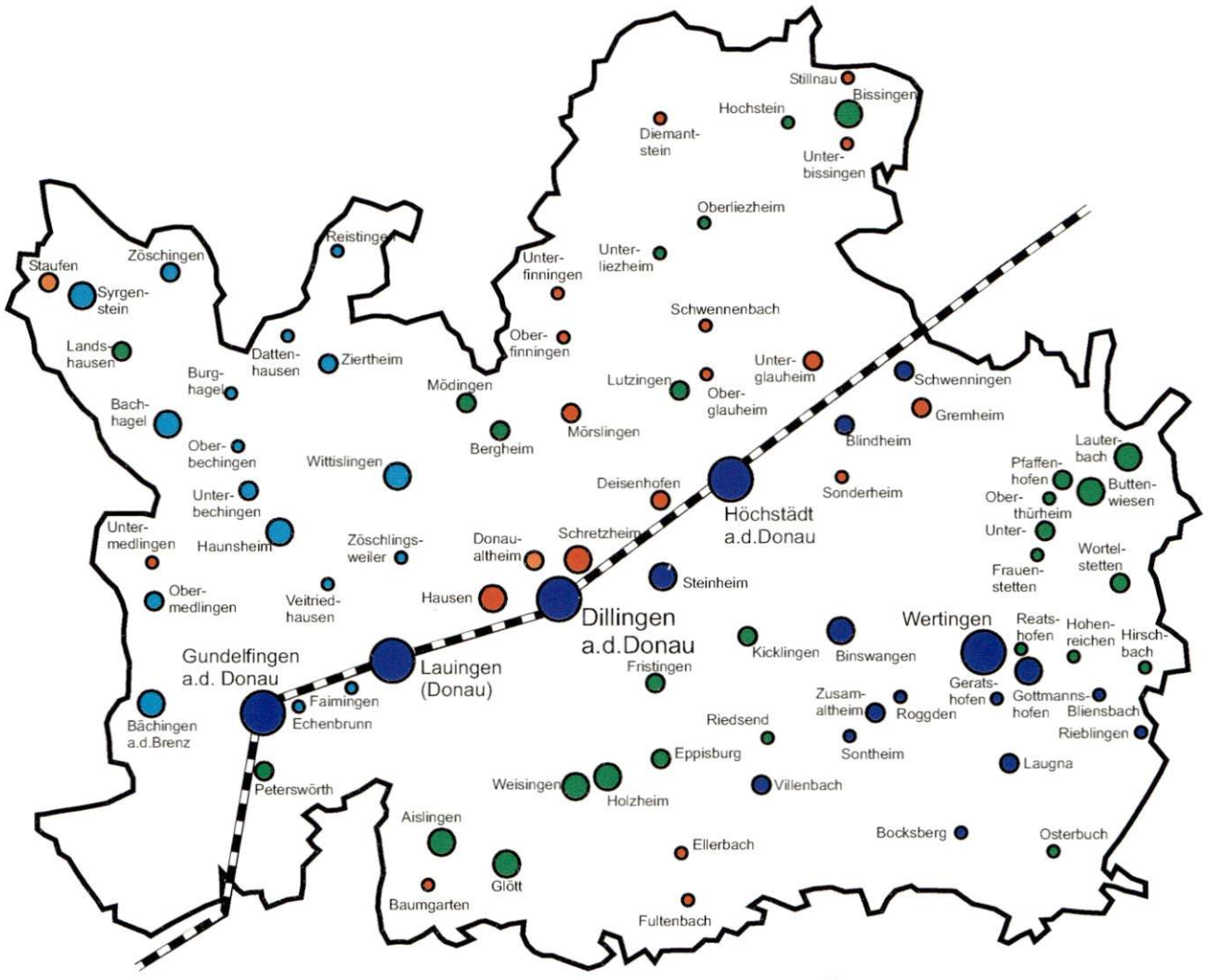
- bis 300 Meter
- 301 bis 600 Meter
- 601 bis 1.000 Meter
- über 1.000 Meter

Quelle: Lkr. Dillingen a.d.Donau, Fahrplan 2001/2

B11: Durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle (Orte über 200 Einwohner) im Landkreis 2001/2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



HVZ = Hauptverkehrszeit
06:00-09:00 Uhr
12:00-14:00 Uhr
16:00-19:00 Uhr

NVZ = Normalverkehrszeit
09:00-12:00 Uhr (1)
14:00-16:00 Uhr (2)

SVZ = Schwachverkehrszeit
nach 19:00 Uhr

Ortsgröße

- 200-500 Ew.
- 501-1.000 Ew.
- 1.001-5.000 Ew.
- über 5.000 Ew.

ÖPNV-Angebot in

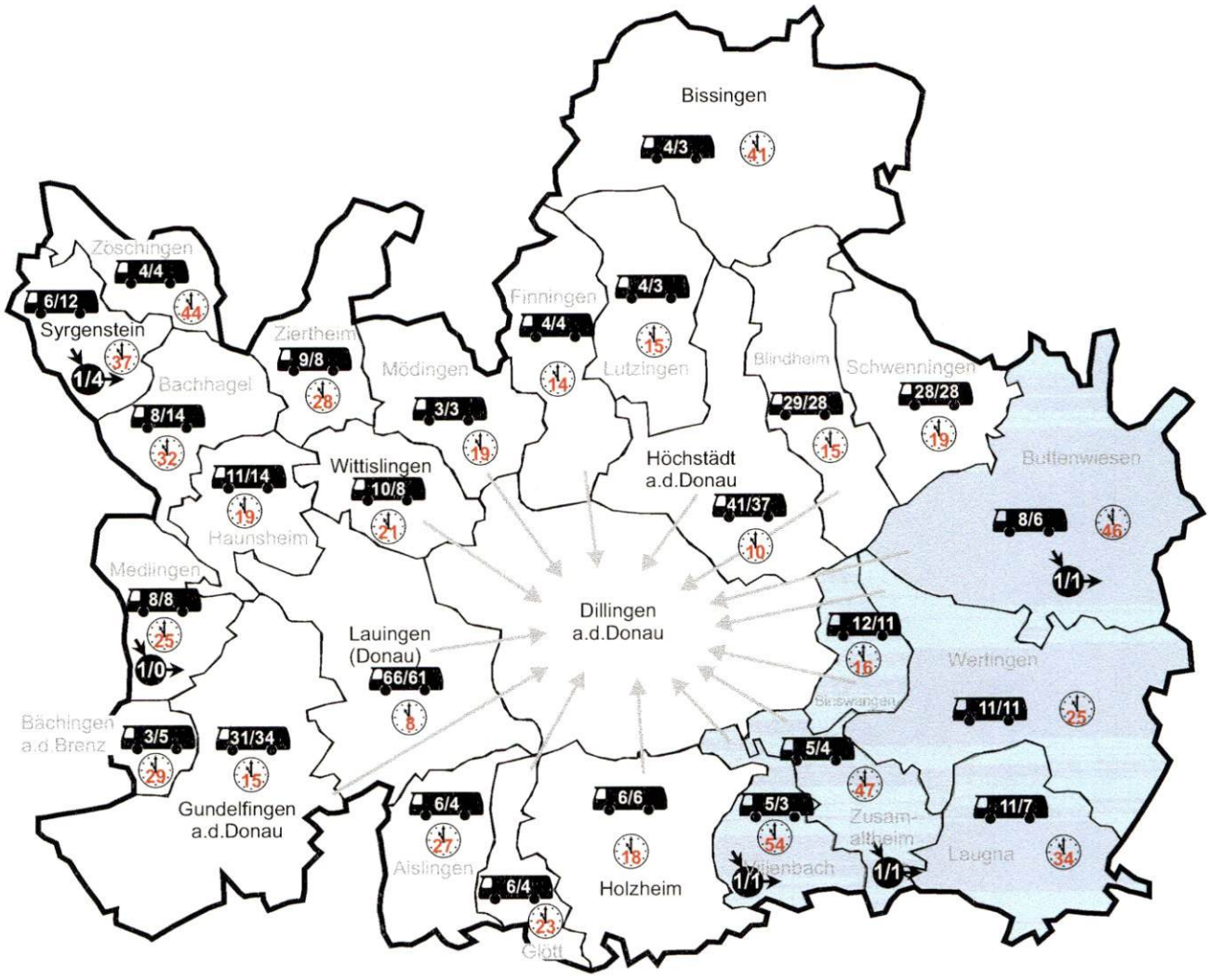
- HVZ, NVZ, SVZ
- HVZ, NVZ gesamt
- HVZ, NVZ (1) oder (2)
- HVZ, NVZ nur an Schultagen
- HVZ, Schülerverkehr
- kein Angebot

Quelle: Lkr. Dillingen a.d.Donau, Fahrplan 2001/2

B12: Zeitliche Verfügbarkeit des Bus-Angebots (Orte ab 200 Einwohner) im Landkreis 2001/2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



11/12 **Verbindungen nach/von (RegBus + DB)**

45 **durchschnittliche Reisezeit**

1/2 **Fahrten mit Umsteigen (ohne Symbol = kein Umsteigen)**

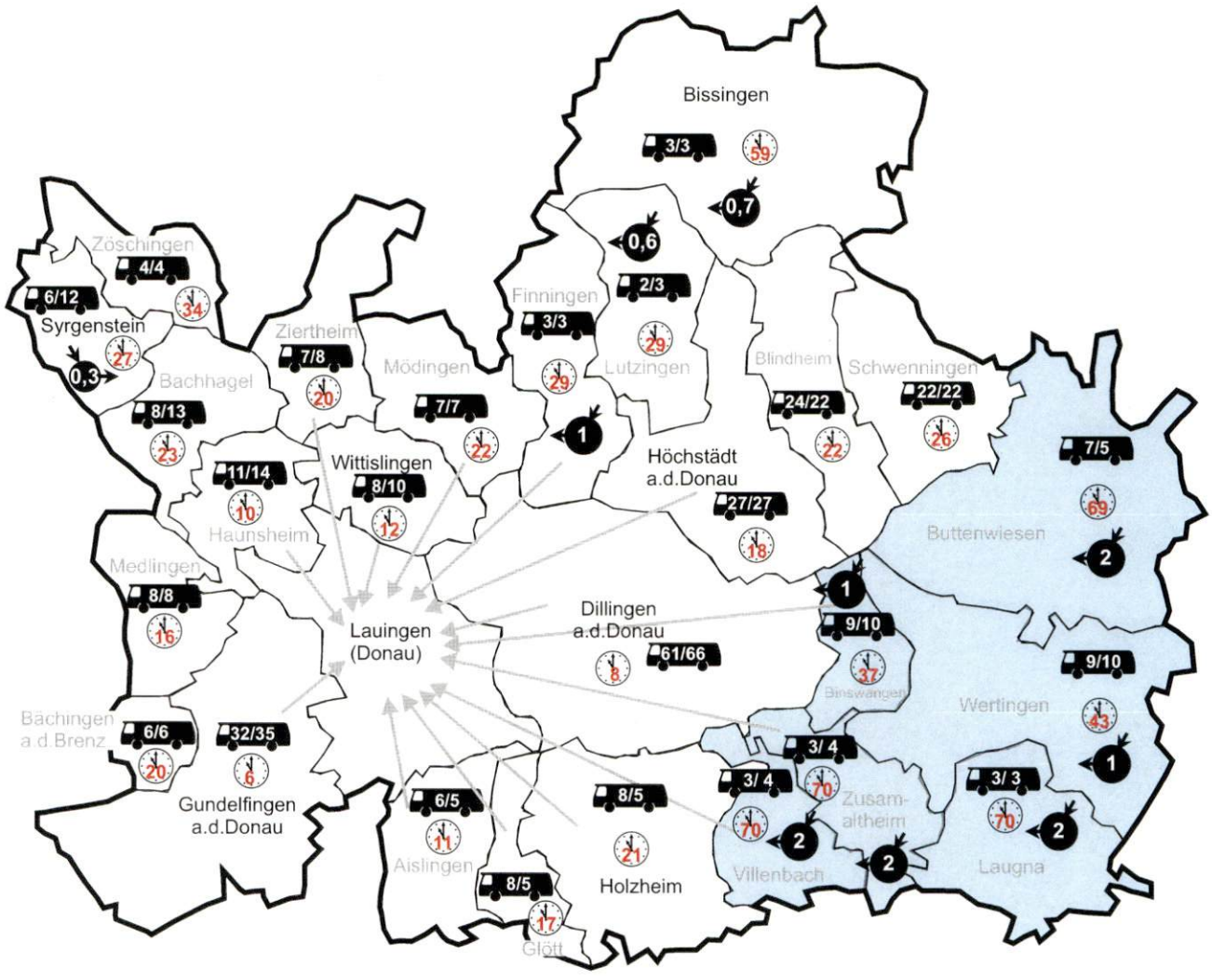
Quelle: Fahrplan 2001/2

B13: Erreichbarkeit von Dillingen a.d.Donau 2001/2002

(an Schultagen; Montag bis Freitag)

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



11/12 Verbindungen nach/von (RegBus + DB)

45 durchschnittliche Reisezeit

0,5 Durchschnittliche Umsteigehäufigkeit (ohne Symbol = kein Umsteigen)

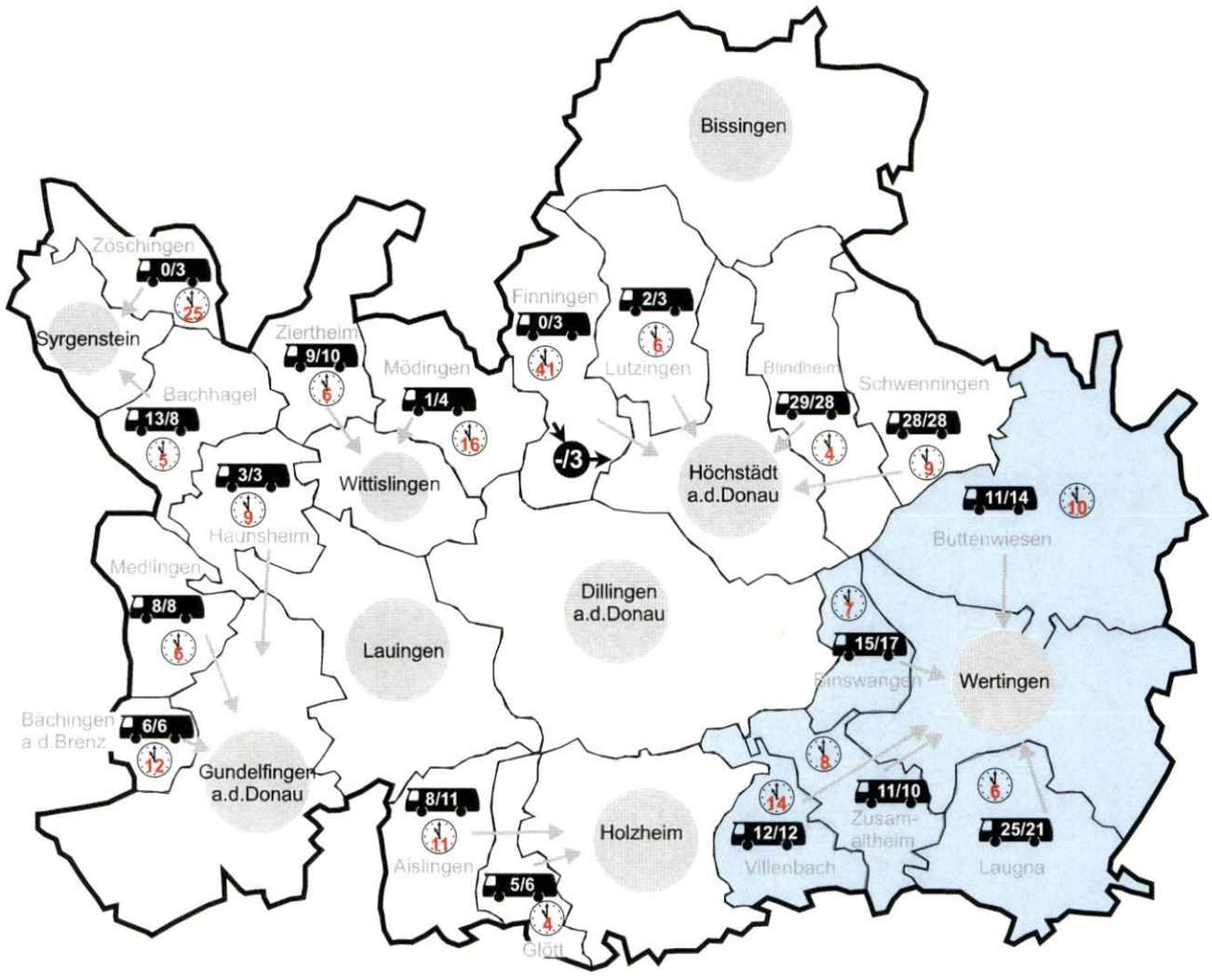
Quelle: Fahrplan 2001/2

B14: Erreichbarkeit von Lauingen (Donau) 2001/2002

(an Schultagen; Montag bis Freitag)

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

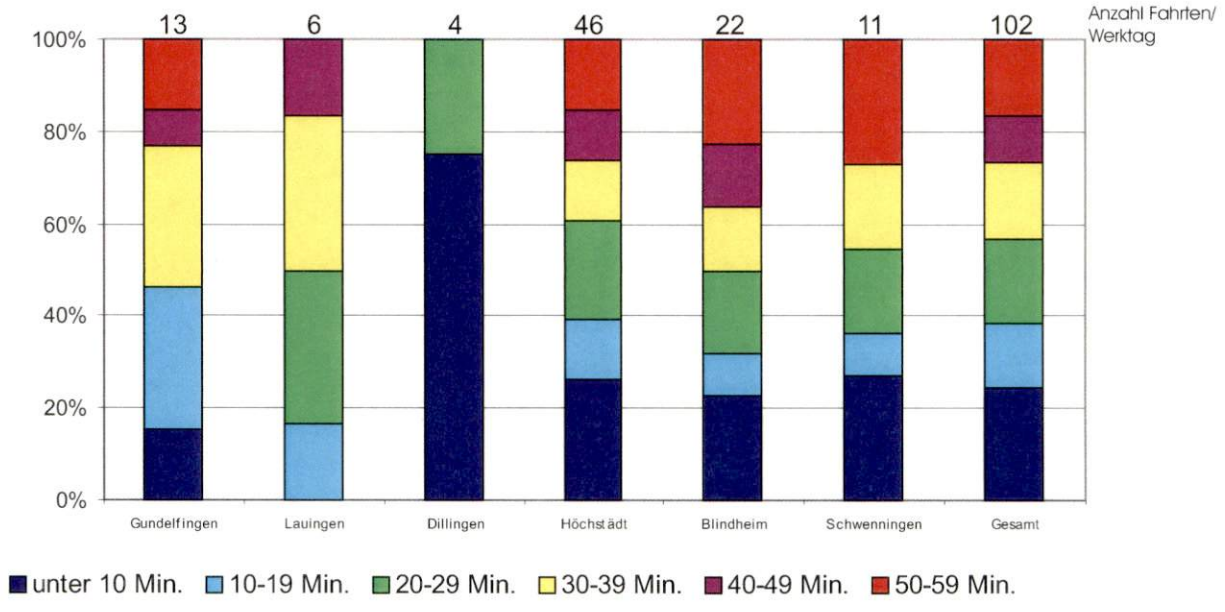


Quelle: Fahrplan 2001/2

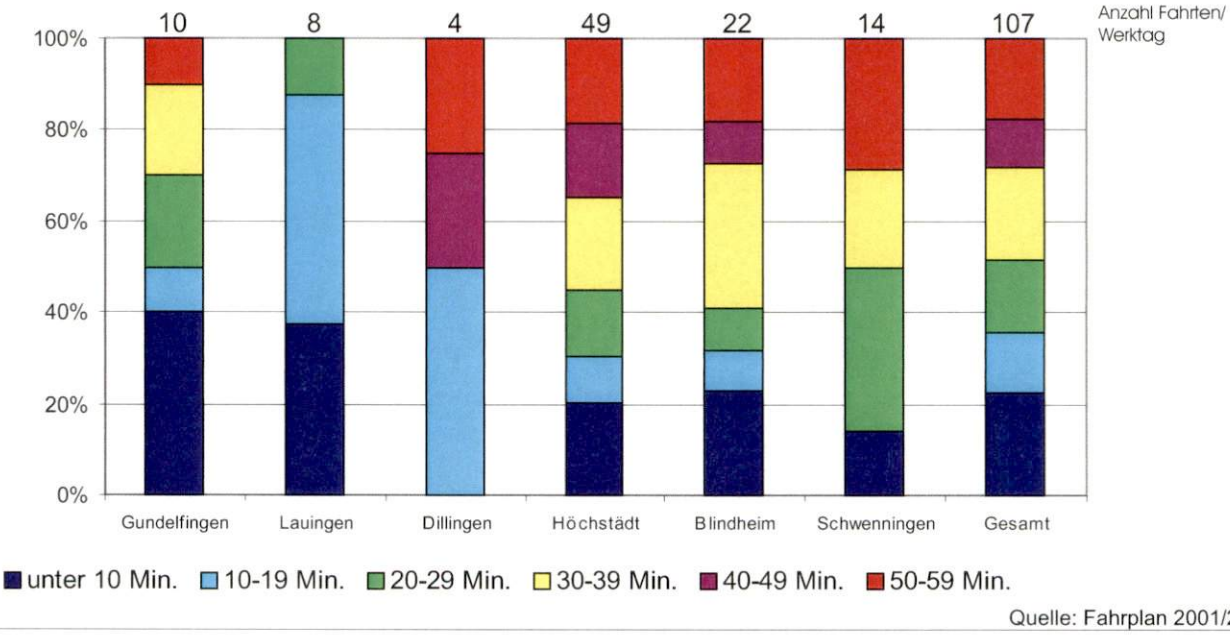
B15: Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes 2001/2002

(an Schultagen; Montag bis Freitag)

Übergangszeit Bus zu DB



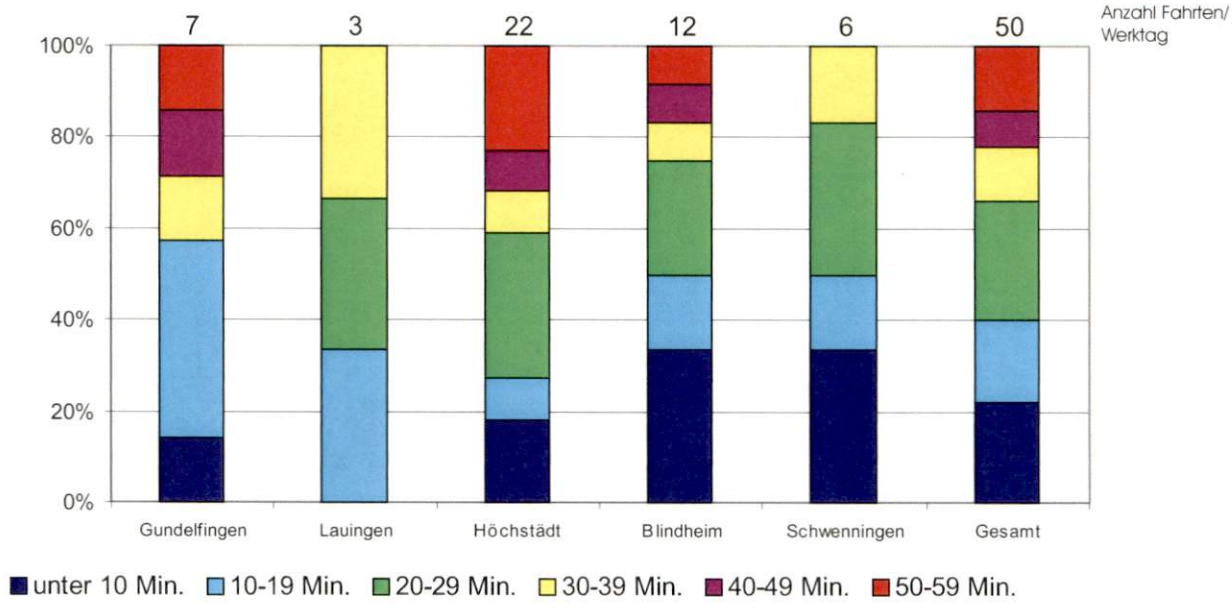
Übergangszeit DB zu Bus



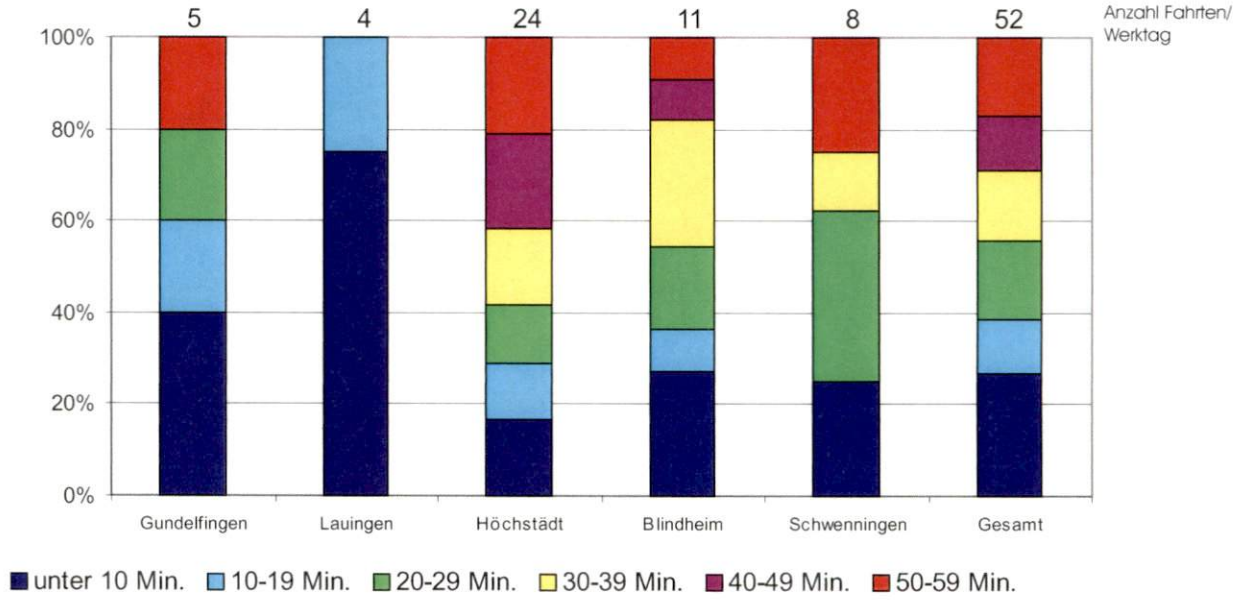
Quelle: Fahrplan 2001/2

B16:Übergangszeiten an den Bahnhöfen (alle Richtungen) 2001/2002

Übergangszeit Bus zu DB nach Dillingen



Übergangszeit DB von Dillingen zu Bus

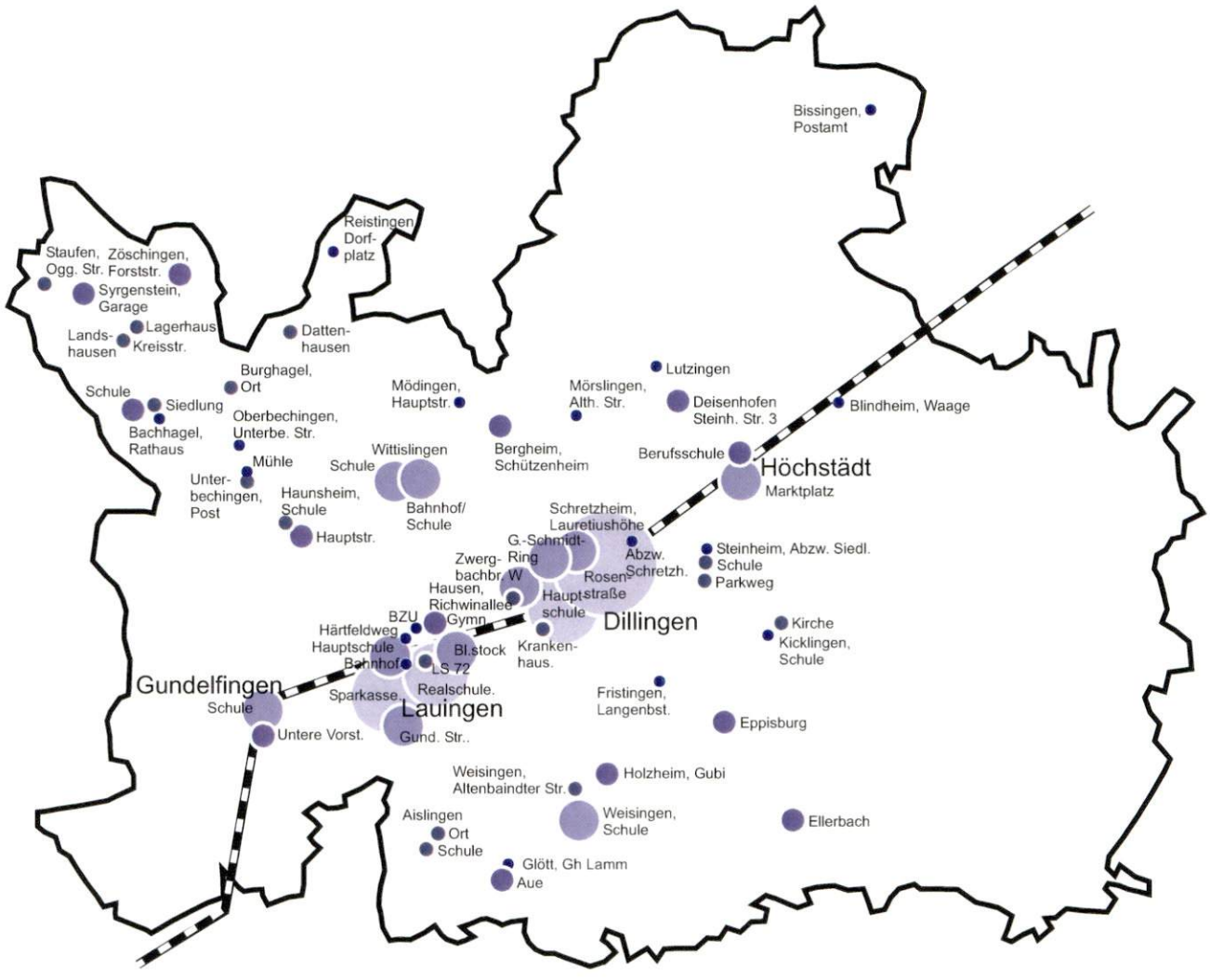


Quelle: Fahrplan 2001/02

B17: Übergangszeiten an den Bahnhöfen bei Zügen von bzw. nach Dillingen a.d.Donau 2001/2002

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Haltestellennachfrage (Fahrgäste pro Schultag)

- 50 bis 70 Personen
- über 70 bis 100 Personen .
- über 100 bis 200 Personen
- über 200 bis 400 Personen
- über 400 Personen

Haltestellennachfrage an den wichtigsten Haltestellen (gerundet):

Dillingen, Rosenstraße:	2.100
Lauingen, Sparkasse:	740
Dillingen, Hauptschule:	630
Lauingen, Realschule:	500

Quelle: Lkr. Dillingen a. d. Donau, Fahrplan 2000

B18: Nachfrage an den Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau pro Schultag 2000
(Ein- und Aussteiger, Haltestellen über 50 Personen, ohne AVV-Anteil)

	vorhanden		nicht vorhanden	
	Absolut	%	Absolut	%
Überdachung	32	**64**	18	**36**
Sitzplätze	31	**62**	19	**38**
Tarifplan	0	**0**	50	**100**
Fahrplan	43	**86**	7	**14**
Beleuchtung	27	**54**	23	**46**
Parkplätze	24	**48**	26	**52**
Busbucht	29	**58**	21	**42**
Sauberkeit	40	**80**	10	**20**
Papierkorb	29	**58**	21	**42**
Haltestellenschild	50	**100**	0	**0**
Haltestellenname	16	**32**	34	**68**

Erhebungen vom Juli 2001

Details zu den einzelnen Haltestellen: siehe Anhang F5

B19: Ausstattungsniveau und Zustand der 50 am stärksten frequentierten Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau 2001

- Zeitliche Verfügbarkeit des Angebots
  - Konzentration auf HVZ und Schülerverkehr insbesondere auf den RBA-Linien 9095 und 9096
  - Geringes Angebot in der NVZ und in den Schulferien
  - kaum Angebot in der SVZ
- Erreichbarkeit der zentralen Orte
  - Nicht befriedigende ÖPNV-Verbindungen (d.h unter 6 Fahrtenpaaren pro Tag) nach Dillingen für die Gemeinden Bissingen, Finningen, Lutzingen, Mödingen und Zöschingen
  - Nur befriedigende Fahrtenhäufigkeit (d.h. unter 10 Fahrtenpaaren pro Tag) nach Dillingen für die Gemeinden Aislingen, Bächingen, Glött, Holzheim, Medlingen und Syrgenstein
  - Nicht befriedigende ÖPNV-Verbindungen (d.h unter 6 Fahrtenpaaren pro Tag): Aislingen – Lauingen, Bächingen – Gundelfingen, Glött – Holzheim, Lutzingen – Höchstädt, Mödingen – Wittislingen und Zöschingen – Syrgenstein
- Regelmäßigkeit und Merkbarkeit des Angebots
  - kein Takt
  - stark differierende Linienwege
  - große Zahl an Verkehrsbeschränkungen
- Anschlüsse und Übergänge
  - Umsteigeverbindungen Bus-DB mehr zufällig als geplant
  - Kein ausgeprägter Umsteigeknoten

B20: Schwachstellen des Angebots im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau 2000/2001

C ÖPNV-Konzept für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

C1 Zielkriterien bei der Konzeption und Planung eines ÖPNV-Angebots

C2 Betriebsformen im ÖPNV

C3 Verkehrszeiten im ÖPNV

C4 ÖPNV-Konzept für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

C5 Linienkonzept für die Hauptverkehrszeit (HVZ)

C6 Linienkonzept für die Normalverkehrszeit (NVZ)

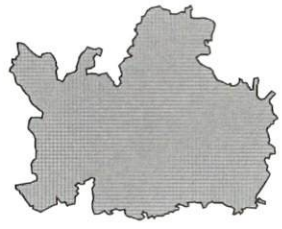
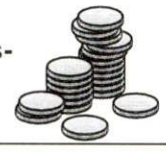
C7 Bedienungskonzept für die Schwachverkehrszeit (SVZ)

C8 Taktkonzept für die HVZ (Grundangebot ohne Verstärker)

C9 Taktkonzept für die NVZ (Grundangebot ohne Verstärker)

C10 Taktkonzept für die SVZ (nach 19.00 Uhr)

Zielkritierien für ein ÖPNV-Angebot

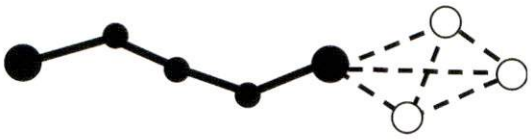
Benutzer	Verkehrsunternehmen	Landkreis
		
Zugänglichkeit: Wie weit ist meine Haltestelle entfernt?	**Fahrzeuge:** Wieviele Fahrzeuge sind erforderlich?	**Rahmenplanung:** Nahverkehrsplan
Zeitliche Verfügbarkeit: Wie oft fährt ein Bus?	**Personal:** Wieviele Fahrer sind erforderlich?	**Zusätzliche Verkehrsleistung**
Zeitliche Verfügbarkeit: Wie lange brauche ich, um mein Ziel zu erreichen?	Wie gut sind Fahrplan- und Dienstplan-wirkungsgrad?	**Kosten:** Welches Betriebs-kostendefizit ist zu erwarten? 
Direktheit: Wie oft muß ich umsteigen?		
Handhabbarkeit: Wie gut sind die Informationen über das Angebot?		

C 1: Zielkriterien bei der Konzeption und Planung eines ÖPNV-Angebotes

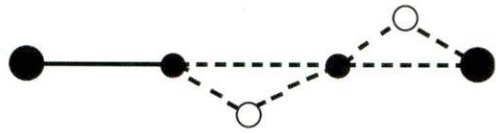
MVV Consulting

Linienbetrieb

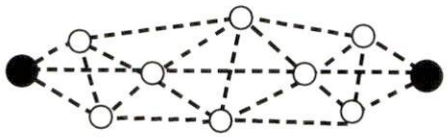
Sonderform Schnellbuslinie



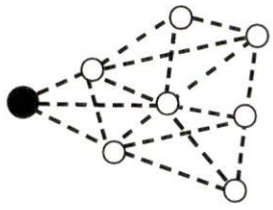
Linienaufweitung
(Linienbus / Rufbus)



Linienabweichung
(Rufbus)

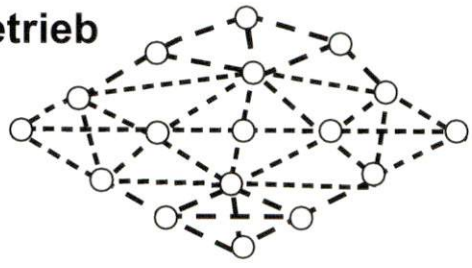


Korridor-Richtungsband
(Rufbus)



Sektor-Richtungsband
(AST / Rufbus)

Flächenbetrieb
(AST)



fester Linienweg

bedarfsabhängiger Linienweg

fest bediente Haltestelle

bedarfsabhängig bediente Haltestelle

C2: Betriebsformen im ÖPNV

Für die Angebotskonzeption im ÖPNV
sind die folgenden Verkehrszeiten relevant:

HAUPTVERKEHRSZEIT (HVZ):

Werktags (Mo-Fr) von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr, 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr und von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr

NORMAL- oder NEBENVERKEHRSZEIT (NVZ):

Werktags (Mo-Fr) von 8.30 bis 12.00 Uhr und von 14.00 bis 16.00 Uhr

SCHWACHVERKEHRSZEIT 1 (SVZ 1):

Werktags (Mo-Fr) nach 19.00Uhr bis 6.00 Uhr

SCHWACHVERKEHRSZEIT 2 (SVZ 2):

Werktags an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen

Hauptverkehrszeit (HVZ)

werktags (Mo-Fr) 6.00-8.30 Uhr, 12.00-14.00 Uhr und 16.00-19.00 Uhr

Buslinien mit Sammelfunktion (mäandrierend) in der Fläche

Schnellbuslinien zwischen den zentralen Orten ohne SPNV und Dillingen (als Pendant zur DB-Achse)

Normalverkehrszeit (NVZ)

werktags (Mo-Fr) 8.30-12.00 Uhr und 14.00-16.00 Uhr

Buslinien mit Verteilfunktion (für Schülerverkehr)

Buslinien mit Bedarfselementen (Rufbus)

Schwachverkehrszeit (SVZ)

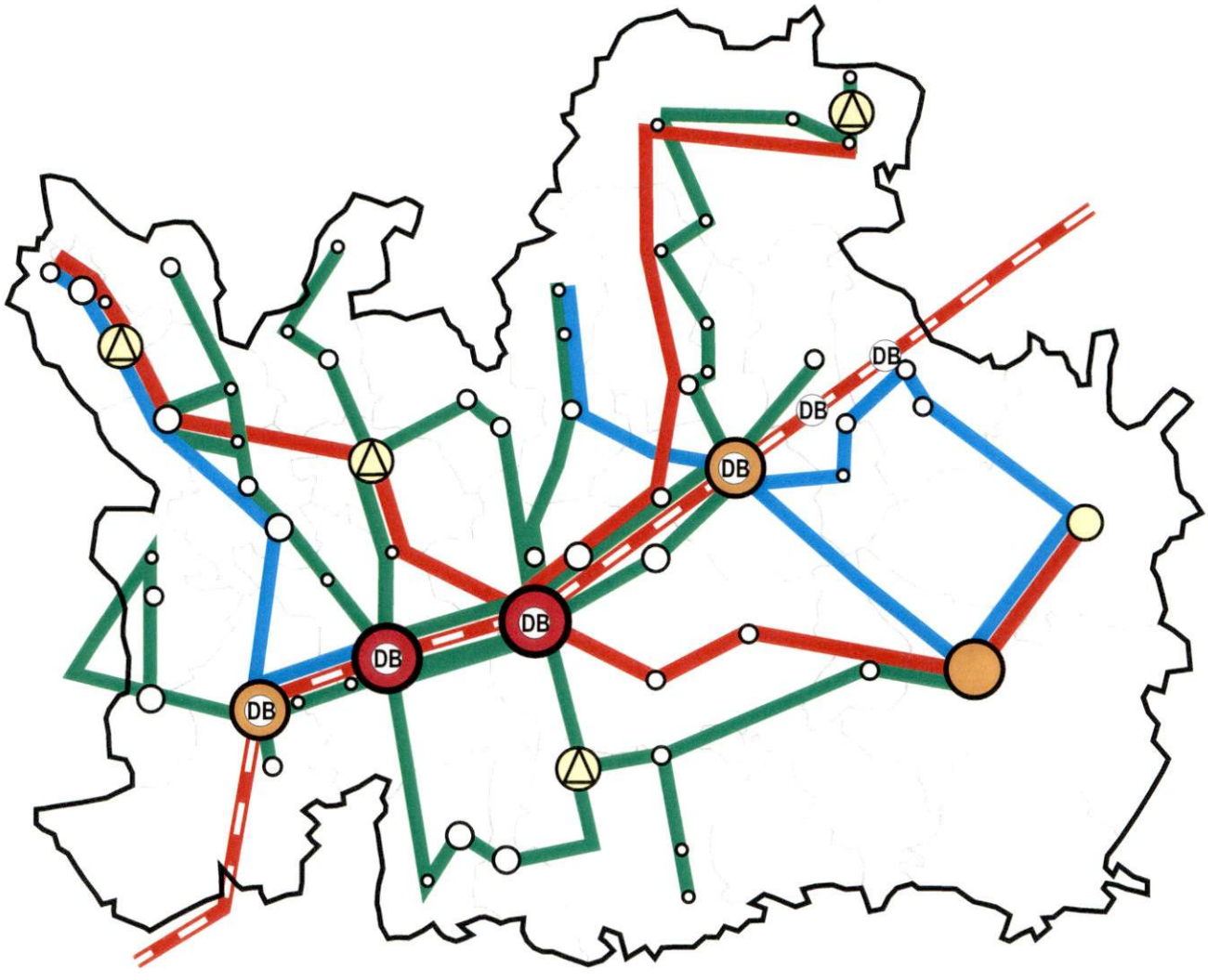
werktags (Mo-Fr) bis 6.00 und ab 19.00 Uhr, samstags, sonn- u. feiertags

Buslinien mit Bedarfselementen (Rufbus)

Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr (AST)

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Radiale Buslinie als Schnellbuslinie

Radiale Buslinie herkömmlichen Linienverkehr

Bahnlinie

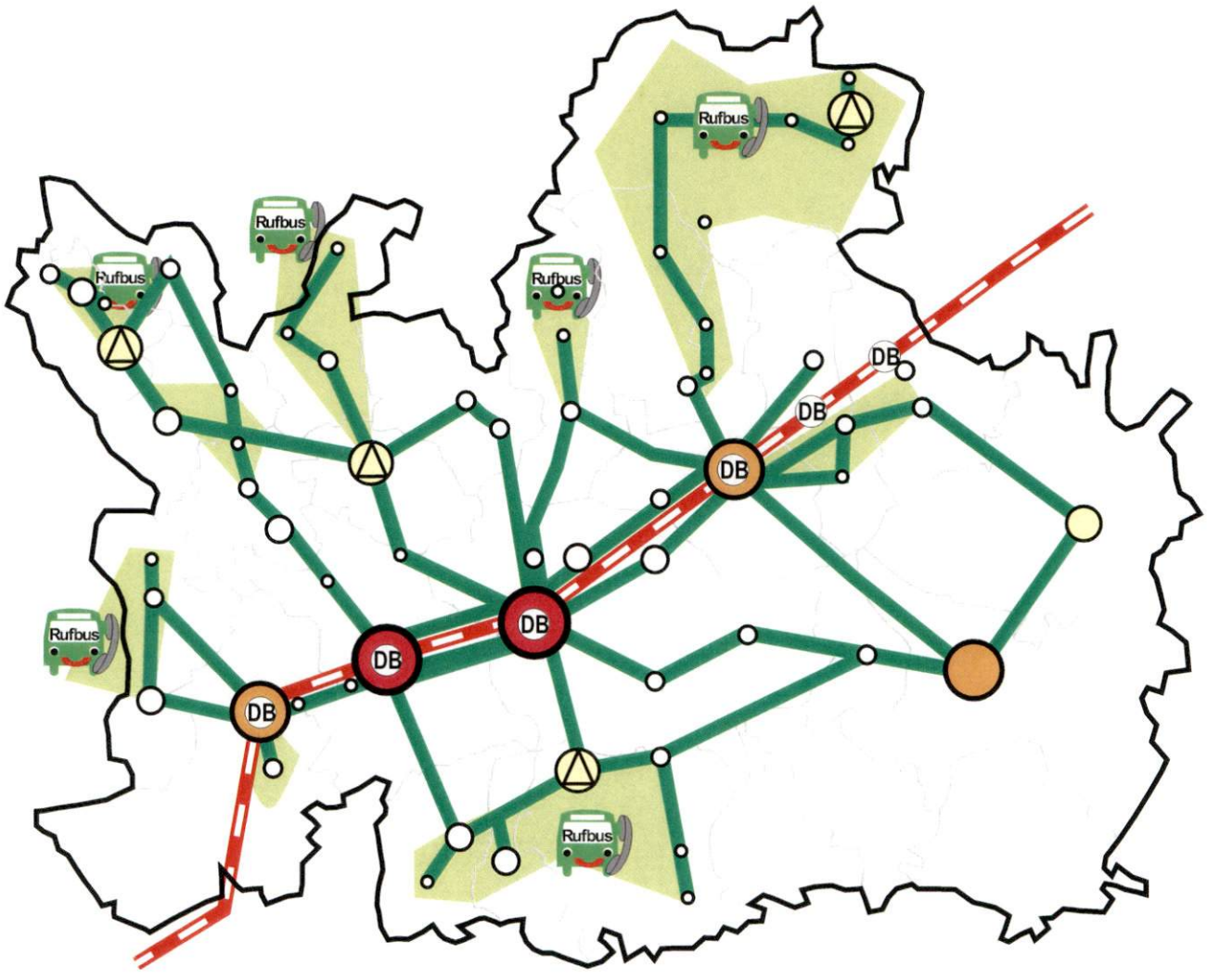
DB Bahnhof

Tangentiale Buslinie im herkömmlichen Linienverkehr

C5: Linienkonzept für die Hauptverkehrszeit (HVZ)

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Buslinie im herkömmlichen Linienbetrieb

Bahnlinie

DB Bahnhof

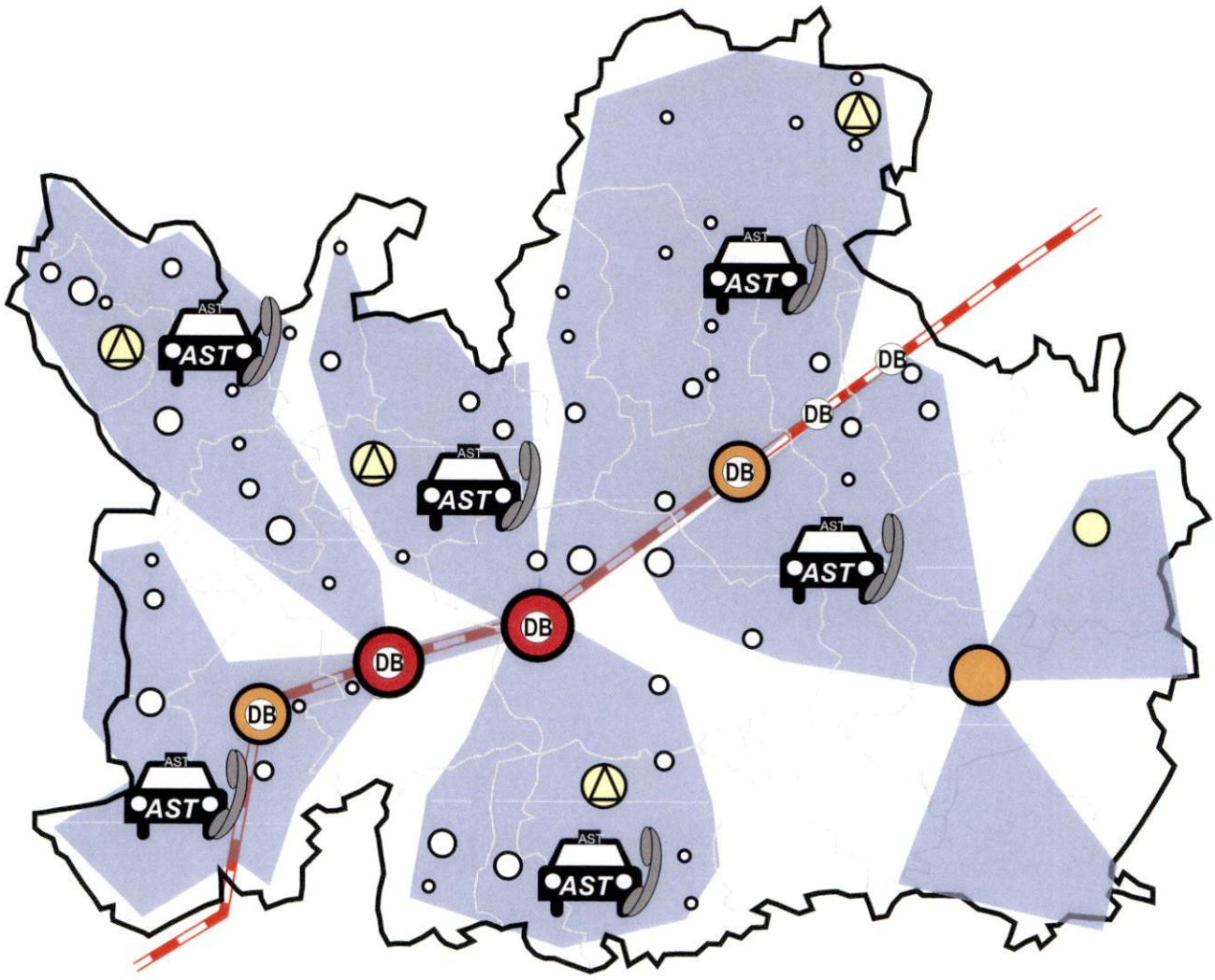
Rufbus

Bedarfsverkehr zusätzliche Fahrten als Rufbus im Richtungsbandbetrieb

C6: Linienkonzept für die Normalverkehrszeit (NVZ)

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

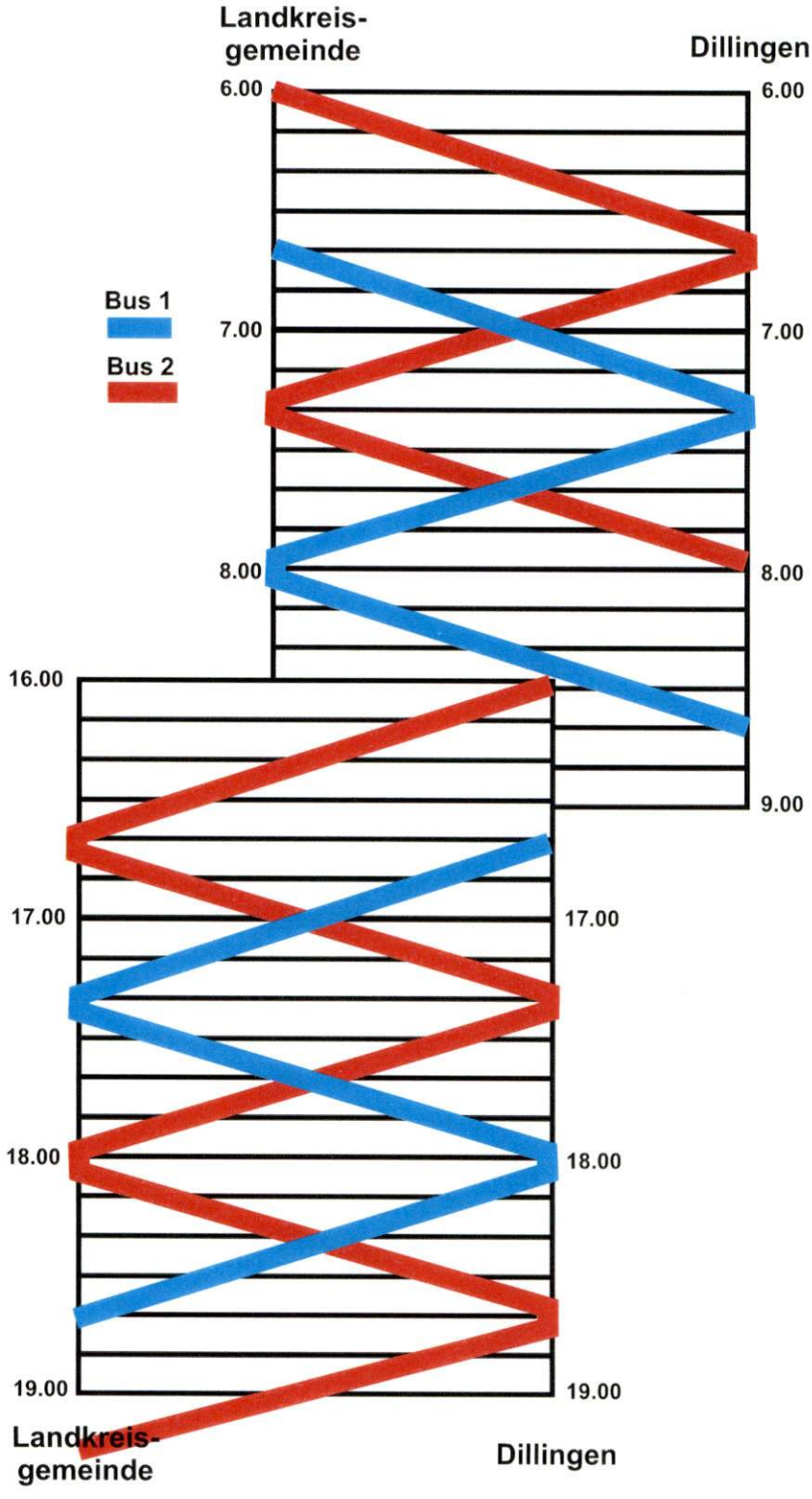


Flächenbetrieb mit
Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr (AST)

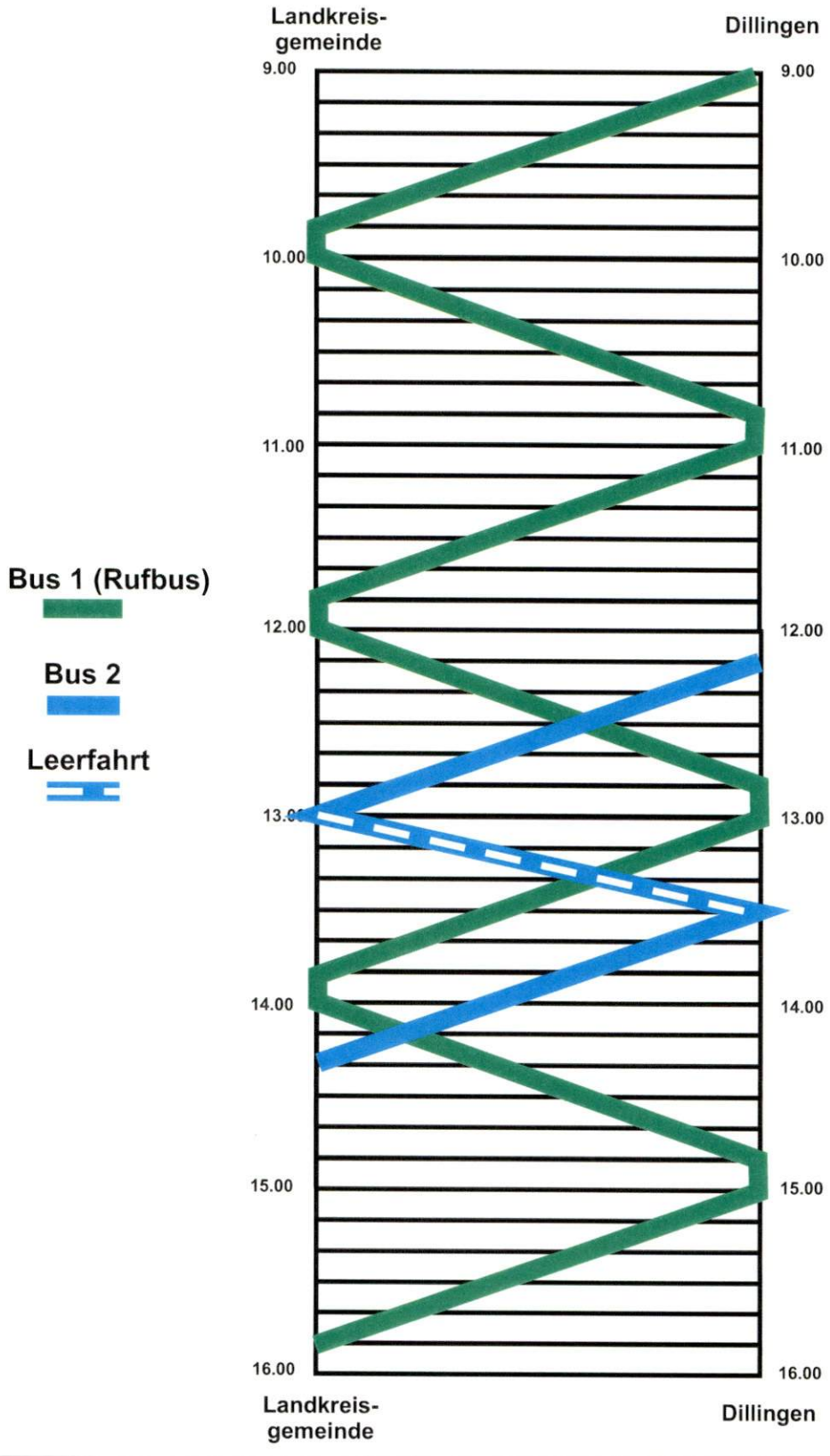
Bahnlinie

DB Bahnhof

C7: Bedienungskonzept für die Schwachverkehrszeit (SVZ)

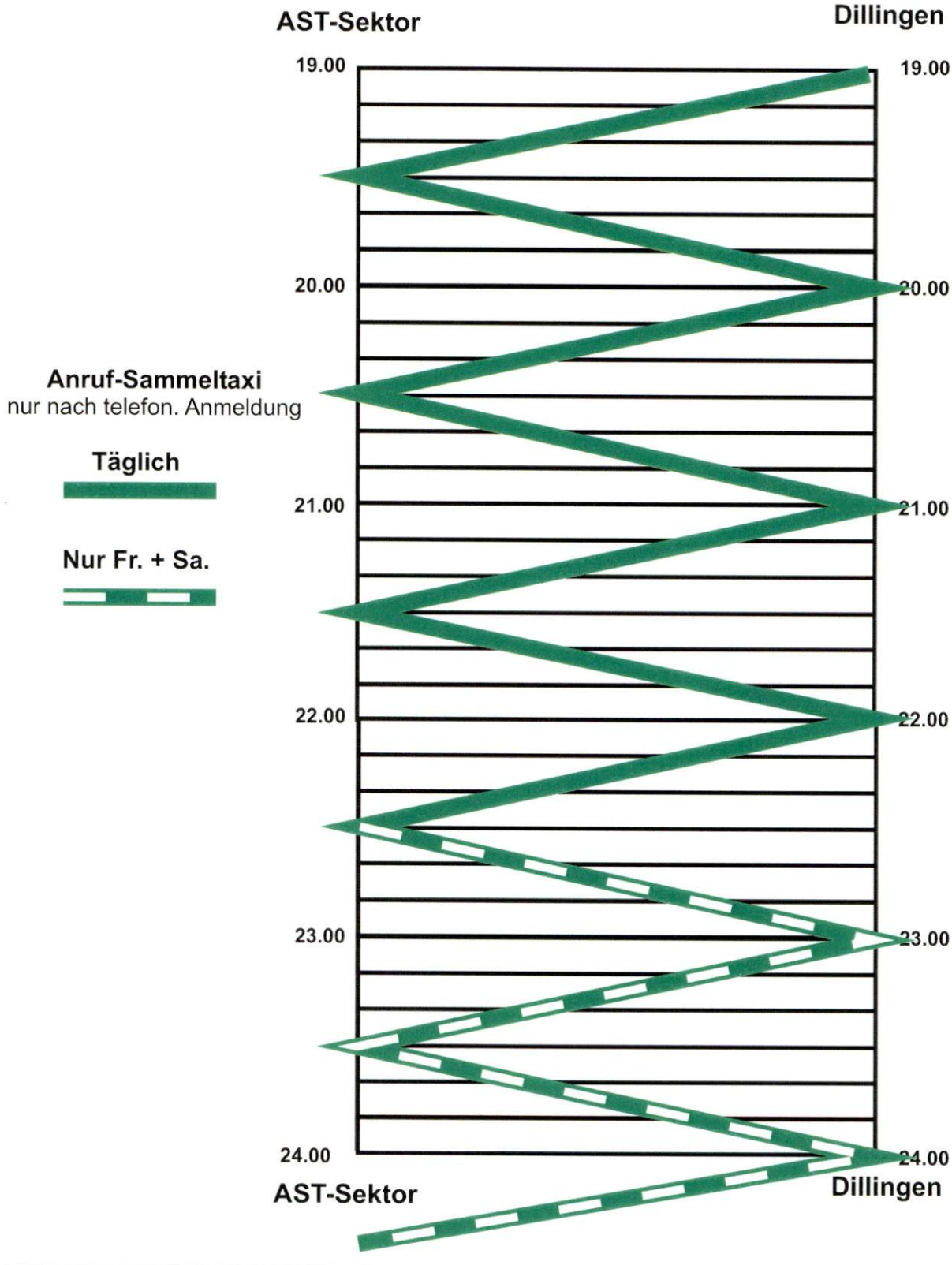


C8: Taktkonzept für die HVZ (Grundangebot ohne Verstärker)



C9: Taktkonzept für die NVZ (Grundangebot ohne Verstärker)

MVV Consulting



C10: Taktkonzept für die SVZ (nach 19.00 Uhr)
(Fahrten nur bei Bedarf nach vorheriger Anmeldung)

D Maßnahmenpaket

D1 Maßnahmenpaket Leistungsangebot - Übersicht

D1.1 Optimierung des Busangebots

D1.2 Optimierung des Busangebots - Beispiele

D1.3 Schnellbuslinien in der HVZ (D1.3.1 bis D1.3.3)

D1.4. Untersuchungsgebiet Rufbus

D1.5 Bedienungskorridore für AST-Verkehre in der SVZ

D2 Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen – Übersicht

D2.1 Haltestellen

D2.2 ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen

D2.3 Fahrzeuge (1)

D2.4 Fahrzeuge (2)

D2.5 Kundeninformation im Bus und an der Haltestelle

D2.6.1 Kundeninformation und Mobilitätsberatung

D2.6.2 Kundeninformation über Internet (Beispiel)

D2.7 Marketing (PR-Maßnahmen)

D2.8 Anschlusssicherung

D2.9 Mögliches Tarifzonenmodell (Fahrpreise von/nach Dillingen von Orten über 200 Einwohner)

MVV Consulting

Optimierung des Angebots

Planung zusätzlicher Fahrten

Planung von Linien für die Hauptverkehrszeit (HVZ)

Rufbussystem für die Normalverkehrszeit (NVZ)

Anruf-Sammeltaxi-System für die Schwachverkehrszeit (SVZ)

Betriebskosten der Maßnahmen

Kostenneutrales Maßnahmenpaket zur Optimierung des derzeitigen Busangebots

- kundenfreundlichere Signaturen für Verkehrsbeschränkungen soweit möglich (z.B. *Fr* für freitags statt *4*)
- Reduzierung gegenläufiger Anfahrreihenfolge im Fahrplan z.B. durch Einfügen einer zusätzlichen Haltestellenzeile
- Zusammenfassung von Verkehrsbeschränkungen für identische Fahrten in einer Fahrplanspalte (evt. Signatur vor der Fahrzeit)
- Fahrzeitangleichung zwischen Haltestellen, sofern unterschiedliche Fahrzeiten nicht verkehrszeitbedingt (HVZ, NVZ)
- Einheitliche Abfahrtsminuten, soweit möglich gut merkbare Fahrtenfolgezeiten (bis hin zum Takt)
- Verlängerung des Linienwegs soweit sinnvoll und ohne Fahrzeugmehrung möglich
- Vereinheitlichung der Bedienung an Werktagen, Angebot durchgehend von Montag bis Freitag
- Ergänzungsfahrten in der Normalverkehrszeit (NVZ)

MVV Consulting

Linie 9099
Gundelfingen - Mödingen
als Beispiel für die
Optimierung bestehender Fahrpläne

D1.2: Maßnahmenpaket Leistungsangebot:
Optimierung des Busangebots - Beispiele

Linie 9099 **Ist-Zustand** mit Buseinsatz

Haltestelle			S	S	S120	S	F84	S	S		S32	4	S8	120	4	
Anmerkung					99	99			99		99		99			
Gundelfingen, Fa. Gartner												15:25		16:40		
Gundelfingen, Bühl												15:27		16:42		
Gundelfingen, Echenbrunn												15:29		16:44		
Lauingen, Faimingen, Mitte												15:31		16:46		
Lauingen, Gundelfinger Straße														16:48		
Lauingen, Realschule							12:05	12:05		13:28		15:32				
Lauingen, Hauptschule	5:55	6:35		7:22								15:33		16:52	16:52	
Lauingen, Sparkasse							12:08	12:08		13:30						17:40
Lauingen, Gh Blumenstock							12:10	12:10		13:32						17:42
Lauingen, Abzw. Härtsfeldwe	5:57	6:37		7:23								15:35		16:54	16:54	
Dillingen, Abzw. Hausen							12:13	12:13		13:35						17:45
Dillingen, Hauptschule							12:15	12:15		13:37						17:47
Dillingen, Rosenstraße			7:10				12:18	12:18		13:40						17:50
Dillingen, Friedhof							12:20	12:20		13:42						17:53
DLG-Donaualtheim, Ulrichstr.							12:22	12:22		13:44						17:55
Schabringen			7:20		11:31	12:17	12:25	12:25	13:07	13:46	15:41		16:25			17:58
Zöschlingsweiler, Lauinger Str	6:02	6:42		7:26								15:38		16:57	16:57	
Zöschlingsweiler, Schabringer Str.			7:23		11:29	12:21			13:11		15:39		16:10			18:00
Wittislingen, Siedlung			7:28			12:11			13:01		15:37	15:40	16:07	16:59	16:59	
Wittislingen, Schule			7:30		11:25	12:10			13:00		15:35		16:05			
Wittislingen, Bahnhof												15:43		17:01	17:01	
Bergheim, Raiffeisenbank					11:35	12:26	12:30	12:30	13:16	13:49	15:45	15:50	16:21	17:07	17:07	18:05
Bergheim, Schützenheim			7:36		11:35	12:27	12:31	12:31	13:17	13:50	15:45	15:51	16:21	17:08	17:08	18:06
Mödingen, Kloster M. Meding	6:05	6:45		7:30	11:39	12:29	12:35	12:35	13:19	13:52	15:49	15:54	16:13	17:10	17:10	18:10
Mödingen, Raiffeisenbank	6:07	6:47		7:32	11:41	12:30	12:36	12:36	13:20	13:54	15:51	15:56	16:16	17:12	17:12	18:12
Mödingen, Hauptstraße	6:10	6:50			11:41	12:32	12:37	12:37	13:22	13:56	15:51	15:57	16:17	17:13	17:13	18:13

Haltestelle			S		S	F84	S		F84	S			4		4	
Anmerkung							3		99			99 3	99 3		99	99
Mödingen, Raiffeisenbank	6:08	6:48				8:21	8:21		12:36			13:54	15:56		17:12	18:12
Mödingen, Hauptstraße	6:10	6:50	7			8:22	8:22		12:37			13:56	15:57		17:13	18:13
Mödingen, Kloster M. Meding	6:12	6:52	7:36			8:24	8:24		12:38			13:58	16:00		17:15	18:15
Bergheim, Raiffeisenbank	6:15	6:55				8:26	8:26		12:30	13:08		13:49	15:50		17:07	18:05
Bergheim, Schützenheim	6:16	6:56	7:40		7:40	8:27	8:27		12:31	13:08		13:50	15:51		17:08	18:06
Wittislingen, Bahnhof	6:25															
Wittislingen, Schule			7:48		7:48											
Wittislingen, Siedlung	6:27															
Zöschlingsweiler, Mödinger Str.		7:01				8:32	8:32					14:01	16:03			
Zöschlingsweiler, Lauinger Str	6:29								12:41	13:12					17:18	18:16
Schabringen		7:03				8:34	8:34					14:02				
DLG-Donaualtheim, Ulrichstr.		7:08				8:38	8:38					14:06				
Dillingen, Friedhof		7:10				8:40	8:40					14:09				
Dillingen, Rosenstraße		7:14				8:44	8:44					14:11				
Dillingen, Hauptschule		7:16				8:47	8:47					14:14				
Dillingen, Abzw. Hausen		7:19				8:49	8:49					14:16				
Lauingen, Abzw. Härtsfeldwe	6:35								12:45	13:16			16:15		17:22	
Lauingen, Gh Blumenstock		7:22				8:51	8:51					14:21	16:19			
Lauingen, Hauptschule	6:37								12:47	13:18					17:24	18:25
Lauingen, Sparkasse		7:24				8:54	8:54					14:23	16:21		17:28	
Lauingen, Realschule		7:28								13:23						
Lauingen, Gundelfinger Straß	6:39															
Lauingen, Faimingen, Mitte	6:41															
Gundelfingen, Echenbrunn	6:42															
Gundelfingen, Bühl	6:43															
Gundelfingen, Fa. Gartner	6:45															

Bus1 Bus 2 Bus3

120 Mo, Di, Mi, Do
4 Fr
S an Schultagen

F84 Mo, Mi, Fr an schulfreien Tagen
S120 Mo, Di, Mi, Do an Schultagen
S32 Di an Schultagen
S8 Do an Schultagen

3 bei Bedarf nach Wittislingen, Bahnhof u. Siedlung zum Aussteigen
7 Mödingen, St. Ottmar-Str. 7.35
99 Bus fährt Haltest. in anderer Reihenfolge an

Maßnahmen Linie 9099

mit Buseinsatz

Haltestelle			S	S		S		S		Mo-Do	Fr	S Do		
Gundelfingen, Fa. Gartner			99		3						15:24		16:40	
Gundelfingen, Bühl											15:26		16:42	
Gundelfingen, Echenbrunn											15:28		16:44	
Lauingen, Faimingen, Mitte											15:30		16:46	
Lauingen, Gundelfinger Straße													16:48	
Lauingen, Realschule							12:02		13:32		15:31			
Lauingen, Hauptschule	5:55	6:35		7:22						15:32	15:32		16:52	
Lauingen, Sparkasse					11:13		12:05		13:35					17:43
Lauingen, Gh Blumenstock					11:15		12:07		13:37					17:45
Lauingen, Abzw. Härtsfeldweg	5:57	6:37		7:23						15:34	15:34		16:54	
Dillingen, Abzw. Hausen							12:10		13:40					17:48
Dillingen, Hauptschule							12:12		13:42					17:50
Dillingen, Rosenstraße			7:10				12:15		13:45					17:53
Dillingen, Friedhof							12:17		13:47					17:55
DLG-Donaualtheim, Ulrichstr.							12:19		13:49					17:57
Zöschlingsweiler, Lauinger Str.	6:02	6:42		7:26	11:20					15:37	15:37		16:57	
Wittislingen, Schule			*7:30*		S 11:25	12:10		13:00		15:42		16:05		
Wittislingen, Siedlung			*7:28*		3	12:12		13:02		15:44	15:39	16:07	16:59	
Wittislingen, Bahnhof					3						15:42		17:01	
Schabringen						12:18	12:22	13:08	13:52					18:00
Zöschlingsweiler, Schabringer Str.			*7:23*		11:30	12:22		13:12		15:47	15:47	16:10		18:02
Schabringen			*7:20*		11:31					15:49	15:49	16:26		
Bergheim, Raiffeisenbank					11:35	12:27	12:27	13:17	13:57	15:53	15:53	16:16	17:07	18:07
Bergheim, Schützenheim			7:36		11:36	12:28	12:28	13:18	13:58	15:54	15:54	16:17	17:08	18:08
Mödingen, Kloster M. Medingen	6:05	6:45		7:30	11:38	12:30	12:32	13:20	14:02	15:56	15:56	16:19	17:12	18:12
Mödingen, Raiffeisenbank	6:06	6:46		7:32	11:39	12:31	12:33	13:21	14:03	15:57	15:57	16:20	17:13	18:13
Mödingen, Hauptstraße	6:08	6:48		7:33	11:41	12:33	12:35	13:23	14:05	15:59	15:59	16:22	17:15	18:15

Haltestelle					S	3					3	Fr 3		
Bergheim, Raiffeisenbank	6:17	6:57		7:37		8:17			13:07		14:07	16:07	17:07	18:07
Bergheim, Schützenheim	6:18	6:58		7:38	7:38	8:18			13:08		14:08	16:08	17:08	18:08
Mödingen, Raiffeisenbank	6:12	6:52		7:32		8:12			13:12		14:12	16:12	17:12	18:12
Mödingen, Hauptstraße	6:13	6:53		7:33		8:13			13:13		14:13	16:13	17:13	18:13
Mödingen, Kloster M. Medingen	6:15	6:55		7:35		8:15			13:15		14:15	16:15	17:15	18:15
Bergheim, Raiffeisenbank	6:17	6:57		7:37		8:17								
Bergheim, Schützenheim	6:18	6:58		7:38	7:38	8:18								
Wittislingen, Bahnhof	6:25					3					3	3		
Wittislingen, Schule				7:46	7:46									
Wittislingen, Siedlung	6:28					3					3	3		
Zöschlingsweiler, Mödinger Str.		7:02		7:49		8:22					14:19			
Zöschlingsweiler, Lauinger Str.	6:31								13:18			16:18	17:18	18:18
Schabringen		7:04		7:51		8:24					14:21			
DLG-Donaualtheim, Ulrichstr.		7:09		7:56		8:29					14:26			
Dillingen, Friedhof		7:11		7:58		8:31					14:28			
Dillingen, Rosenstraße		7:15		8:02		8:35					14:32			
Dillingen, Hauptschule		7:17		8:04		8:37					14:34			
Dillingen, Abzw. Hausen		7:20		8:07		8:40					14:37			
Lauingen, Abzw. Härtsfeldweg	6:35								13:22			16:22	17:22	18:22
Lauingen, Gh Blumenstock		7:23		8:10		8:43					14:40			
Lauingen, Hauptschule	6:37								13:24			16:24	17:24	18:24
Lauingen, Sparkasse		7:25		8:12		8:45					14:42	16:28	17:28	18:28
Lauingen, Realschule		7:29							S 13:29					
Lauingen, Gundelfinger Straße	6:39													
Lauingen, Faimingen, Mitte	6:41													
Gundelfingen, Echenbrunn	6:42													
Gundelfingen, Bühl	6:43													
Gundelfingen, Fa. Gartner	6:45													

Bus1 | Bus 2 | Bus3

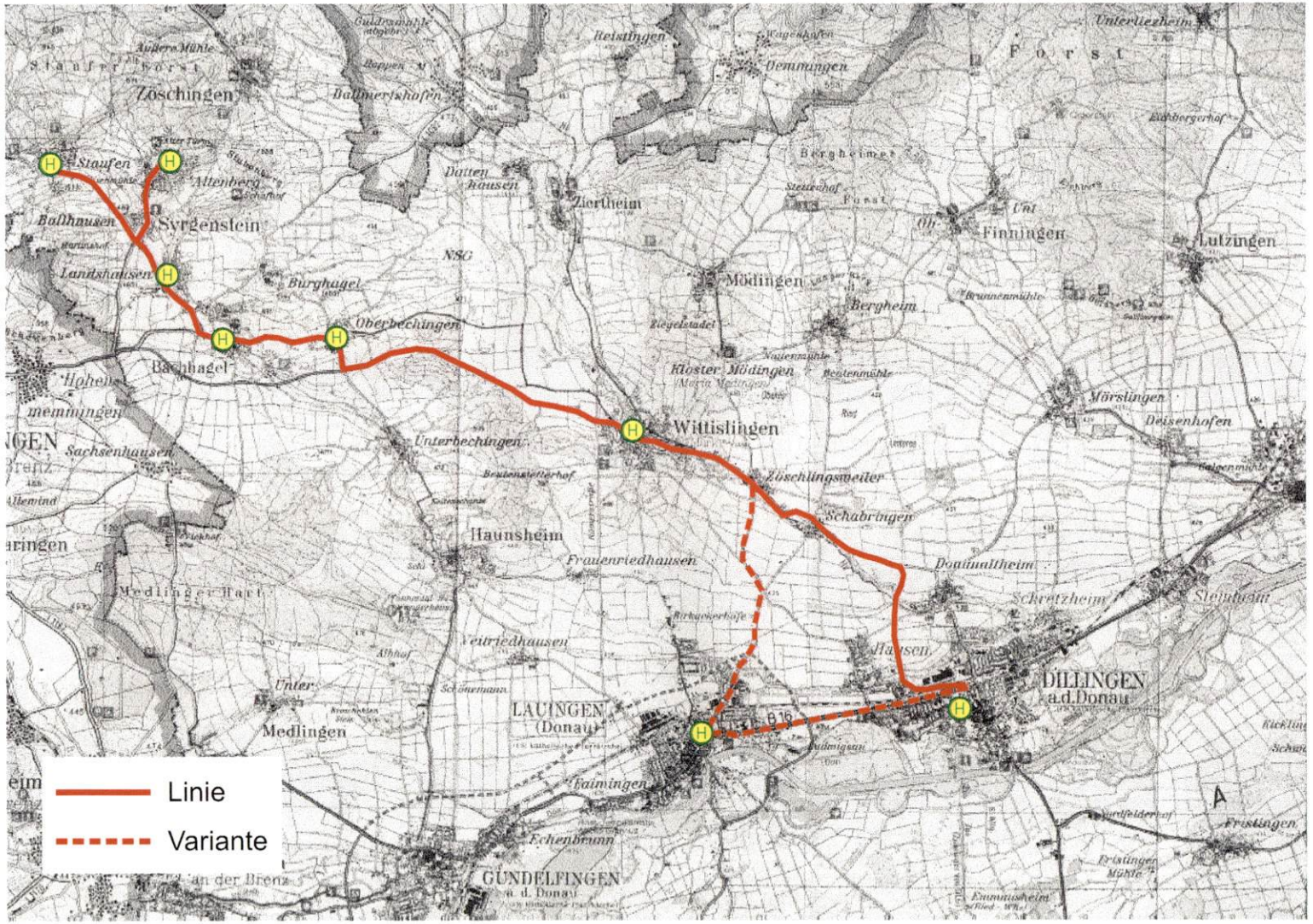
120 Mo, Di, Mi, Do

S an Schultagen

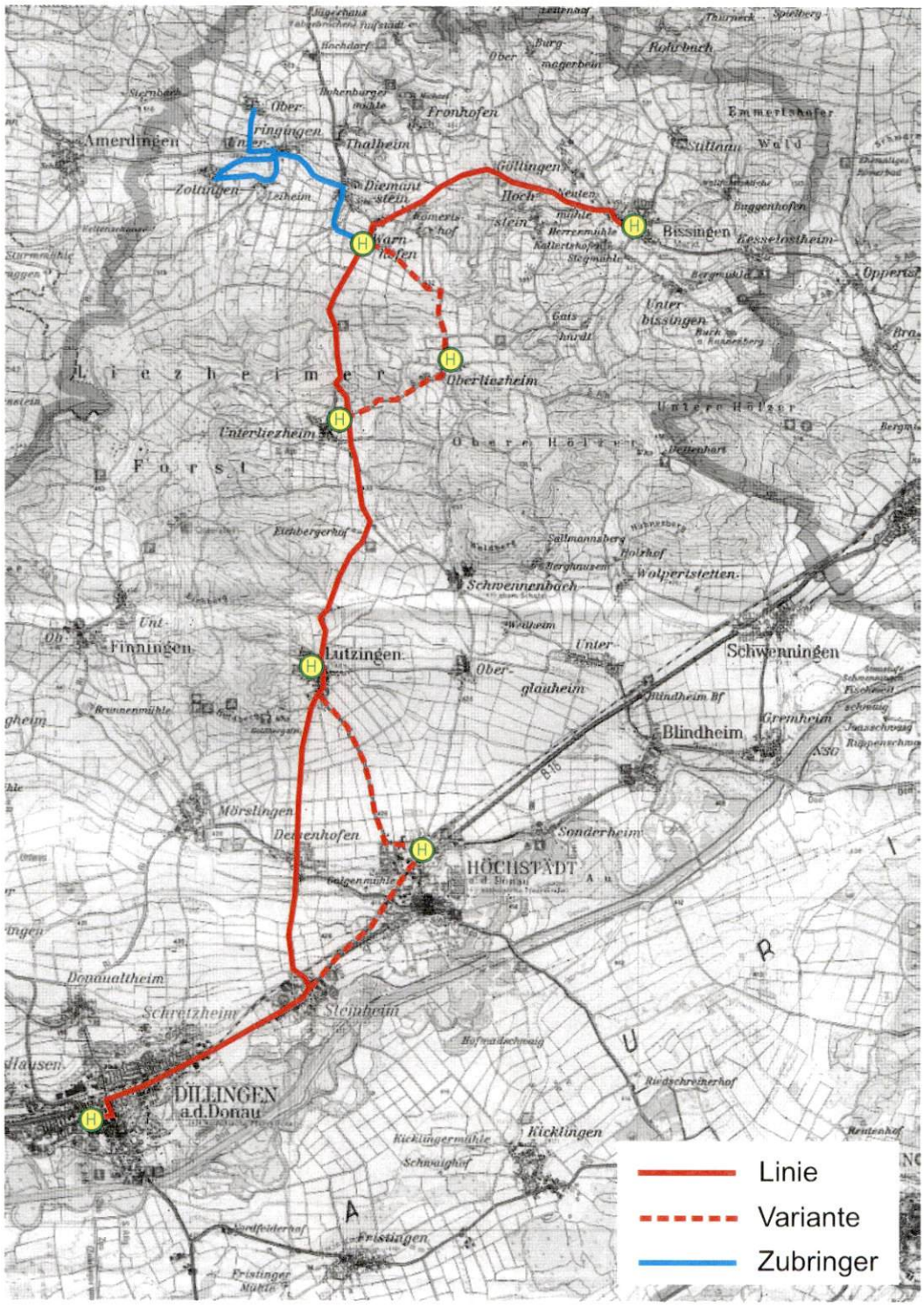
Mo montags
Do donnerstags
Fr freitags

3 bei Bedarf nach Wittislingen, Bahnhof u. Siedlung zum Aussteigen

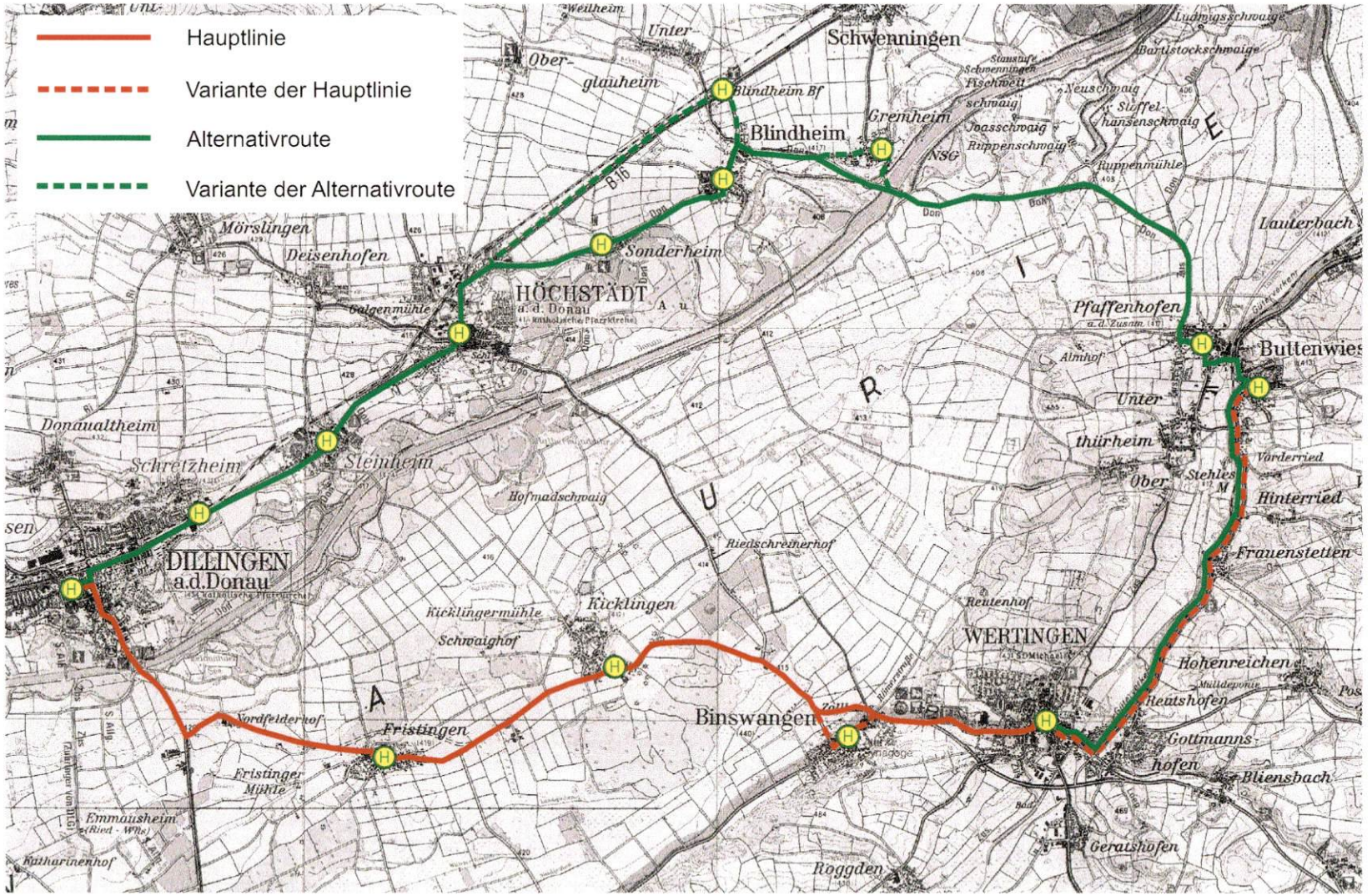
99 Bus fährt Haltest. in anderer Reihenfolge an



D 1.3.1: Maßnahmenpaket Leistungsangebot: Schnellbuslinien in der HVZ (Linie 1)



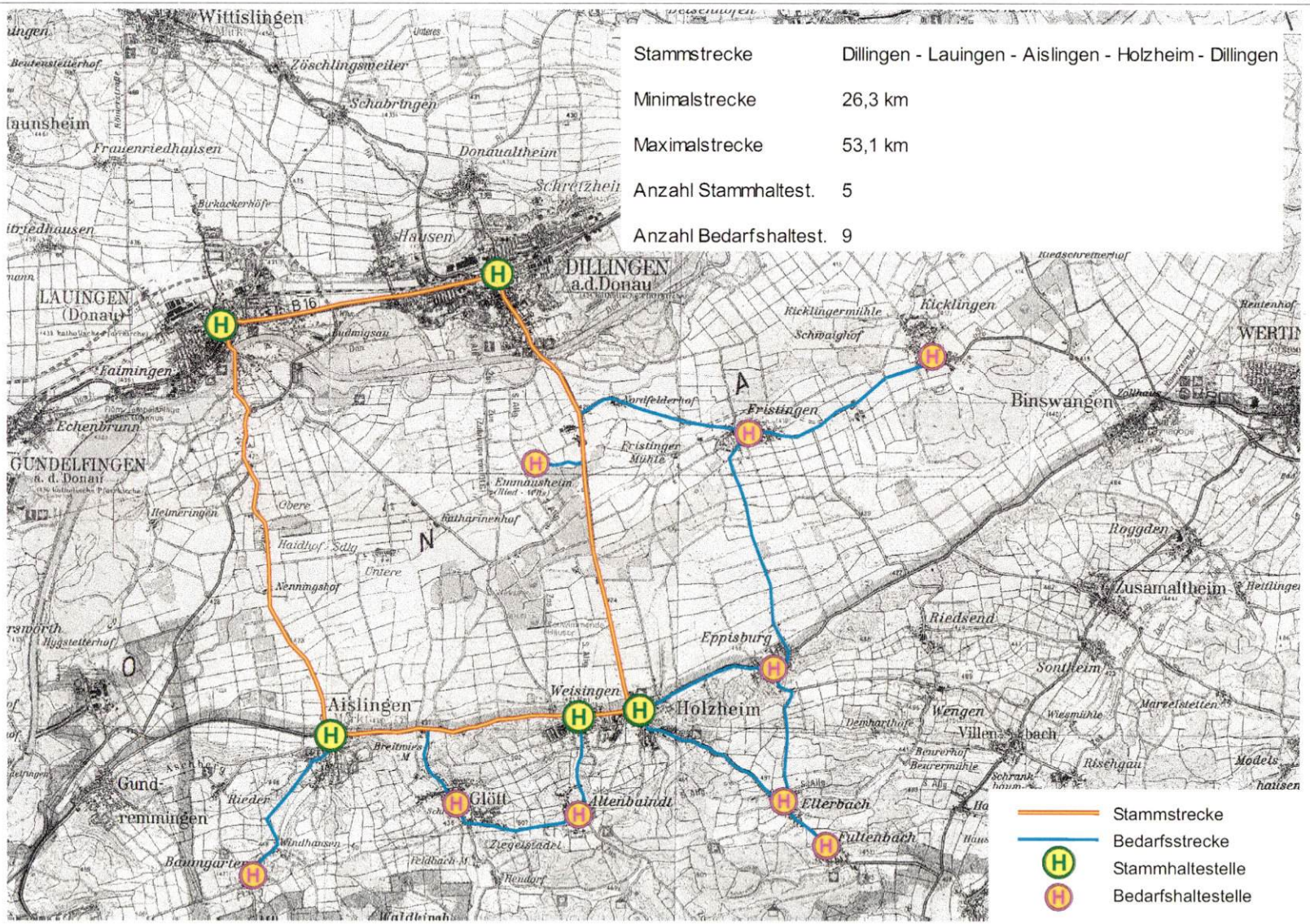
D 1.3.2: Maßnahmenpaket Leistungsangebot: Schnellbuslinien in der HVZ (Linie 2)



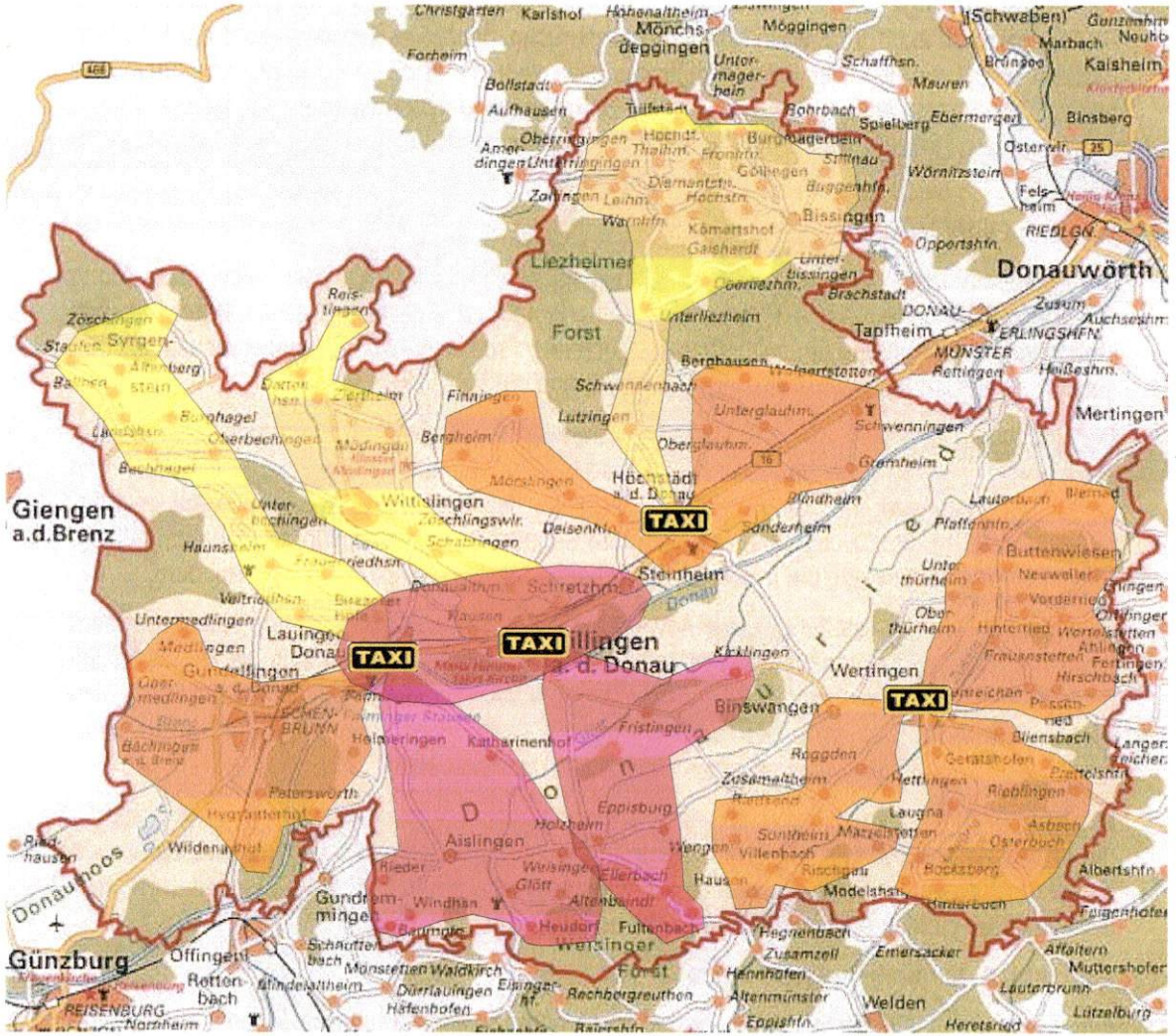
D 1.3.3: Maßnahmenpaket Leistungsangebot: Schnellbuslinien in der HVZ (Linie 3)

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



D 1.4: Untersuchungsgebiet Rufbus



D1.5: Maßnahmenpaket Leistungsangebot: Bedienungskorridore für AST-Verkehre in der SVZ

MVV Consulting

Ausstattung der Haltestellen

Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV

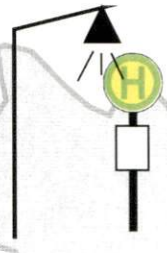
Eingesetzte Busse bzw. Fahrzeugtechnik

Fahrgastinfo im Bus und an der Haltestelle

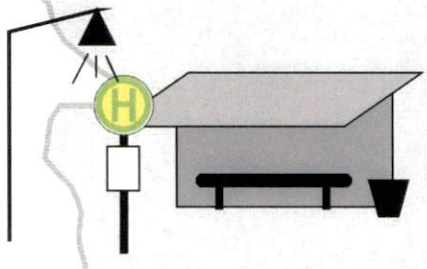
Tarif

Fahrplaninformationen und Marketing

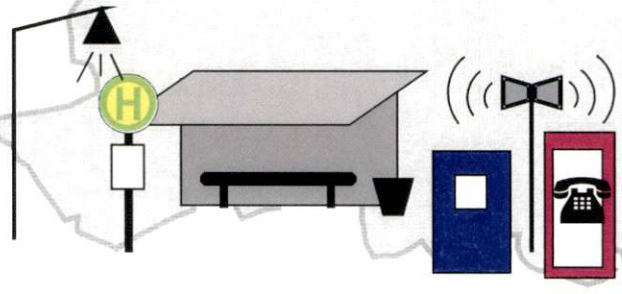
Anzustrebende Haltestellenstandards



Grundausstattung für alle Haltestellen:
Haltestellenschild,
Fahrpläne und Tarifplan,
soweit möglich Beleuchtung



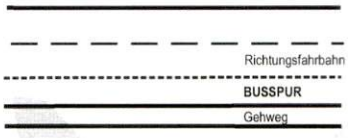
Zusätzlich bei Bushaltestellen ab 50 Ein- und Aussteiger/Werktag:
Überdachung
Sitzgelegenheit
Abfalleimer



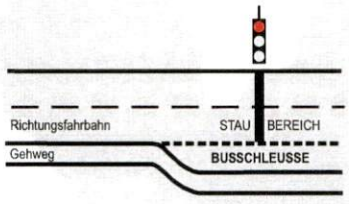
Zusätzlich bei SPNV-Haltestellen und sonstigen Umsteigehaltestellen:
Fahrkartenautomat
Lautsprecheranlage
Telefonzelle

Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV

Ziel: Flüssigerer und beschleunigter Verkehrsablauf im ÖPNV

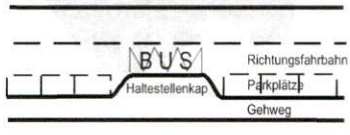


Busspuren:
durchlaufender, eig. Fahrstreifen, i.d.R. 3,50 m, sinnvoll ab ca. 12 Bussen/h in der HVZ



Busschleusen:
kurzer eigener Busfahrstreifen zur Vorbeiführung an Staubereichen vor Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Grünzeitverlängerung/-anforderung für ÖPNV:
Bus meldet sich über Datenfunk automatisch bei einer Ampel an; die Grünphase wird verlängert oder auch vorgeschaltet



Haltestellencaps:
erleichtern (im Vgl. zu Haltebuchten) das Eingliedern in den Verkehrsfluss erheblich und haben wie Haltestellen am Fahrbahnrand generell fahrdynamische und fahrgeometrische Vorzüge

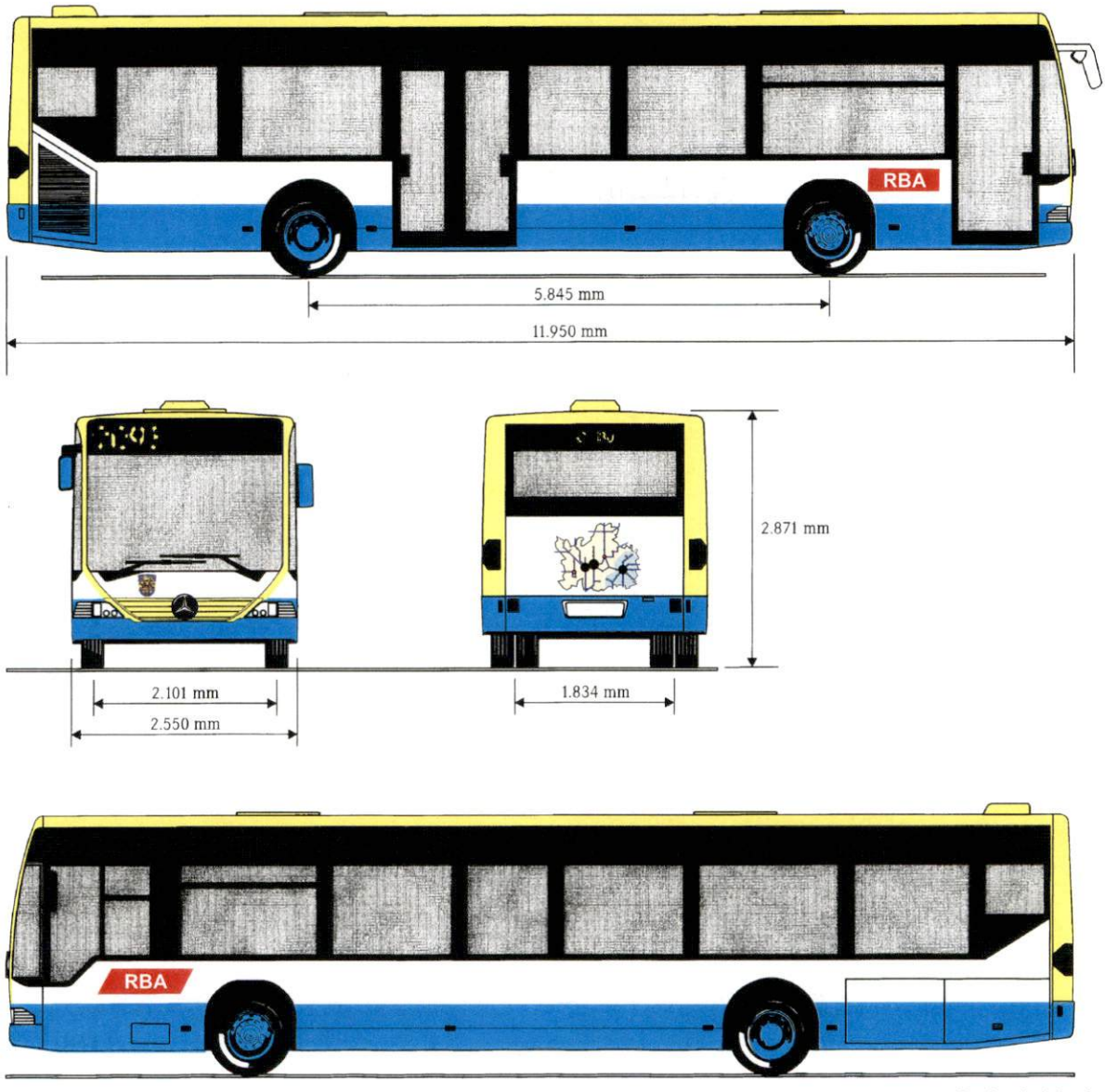
Anzustrebende Fahrzeugstandards

Zentrale Orte/Stadtverkehre:
Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl und Kinderwagenstellplatz, mind. Lautsprecheranlage soweit möglich Haltestellenanzeige innen

Ländlicher Raum:
Linienfahrzeuge (Niederflurbus, Standardlinien-, Midi- oder Minibus) oder sonst. förderungsfähige Busse

Reine Reisebusse:
mittelfristig nur als Verstärker in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

Einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeugflotte im Landkreis-ÖPNV



(Beispieldesign)

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Anzustrebende Informationsstandards

Kundeninformation und Mobilitätsberatung:
Fahrplanhefte: Landkreisfahrplan (wie bisher), Gemeindefahrpläne, Ortsfahrpläne

Telefonische Auskunft mit persönlicher Beratung und aktuellen Änderungsangaben

Fahrgastinformation auf CD-Rom

Fahrgastinformation im Internet

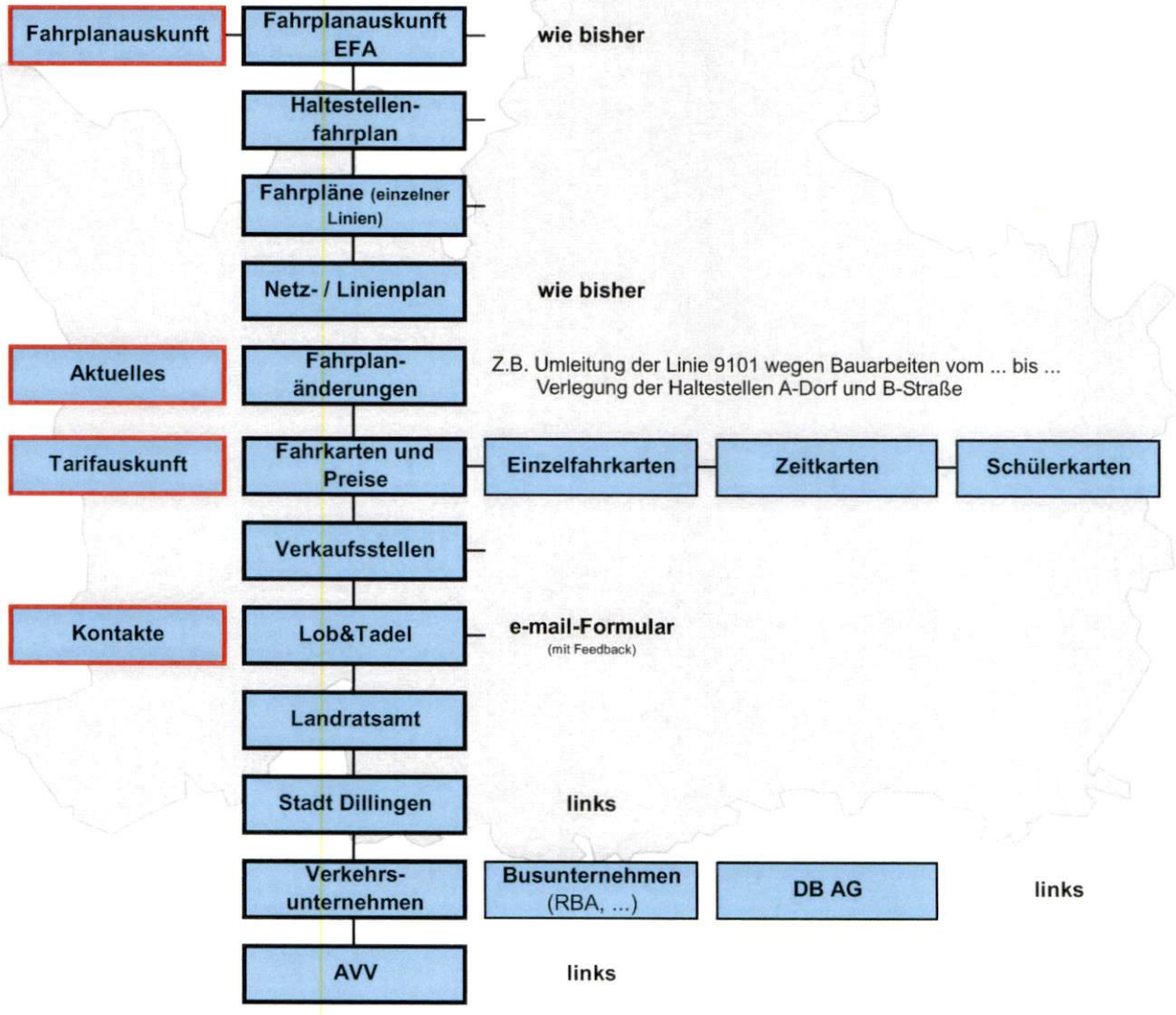
Kundencenter/Mobilitätszentrale.

D 2.6.1: Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen - Kundeninformation und Mobilitätsberatung

Kundeninformation über Internet

Ausbau der ÖPNV-Info

www.fahrplan-dillingen.de



D 2.6.2: Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen - Kundeninformation über Internet (Beispiel)

MVV Consulting

Anzustrebende Marketingmaßnahmen

Marketing:

Plakatwerbung

Zeitungswerbung

Homepage

Lokalradio

regelmäßige Promotion und Aktionen (Tag des ÖPNV!)

ÖPNV Schülertraining

D 2.7: Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen - Marketing (PR-Maßnahmen)

Anzustrebende Maßnahmen zur Anschlusssicherung /-verbesserung

Anschluss Bus - Bahn

+ Verstärkte Abstimmung der Busabfahrts- und -ankunftszeiten auf DB, insbes. bei pendlerrelevanten Kursen
+ Information der Busse über Verspätungen der Züge (durch DB)

Anschluss Bus - Bus

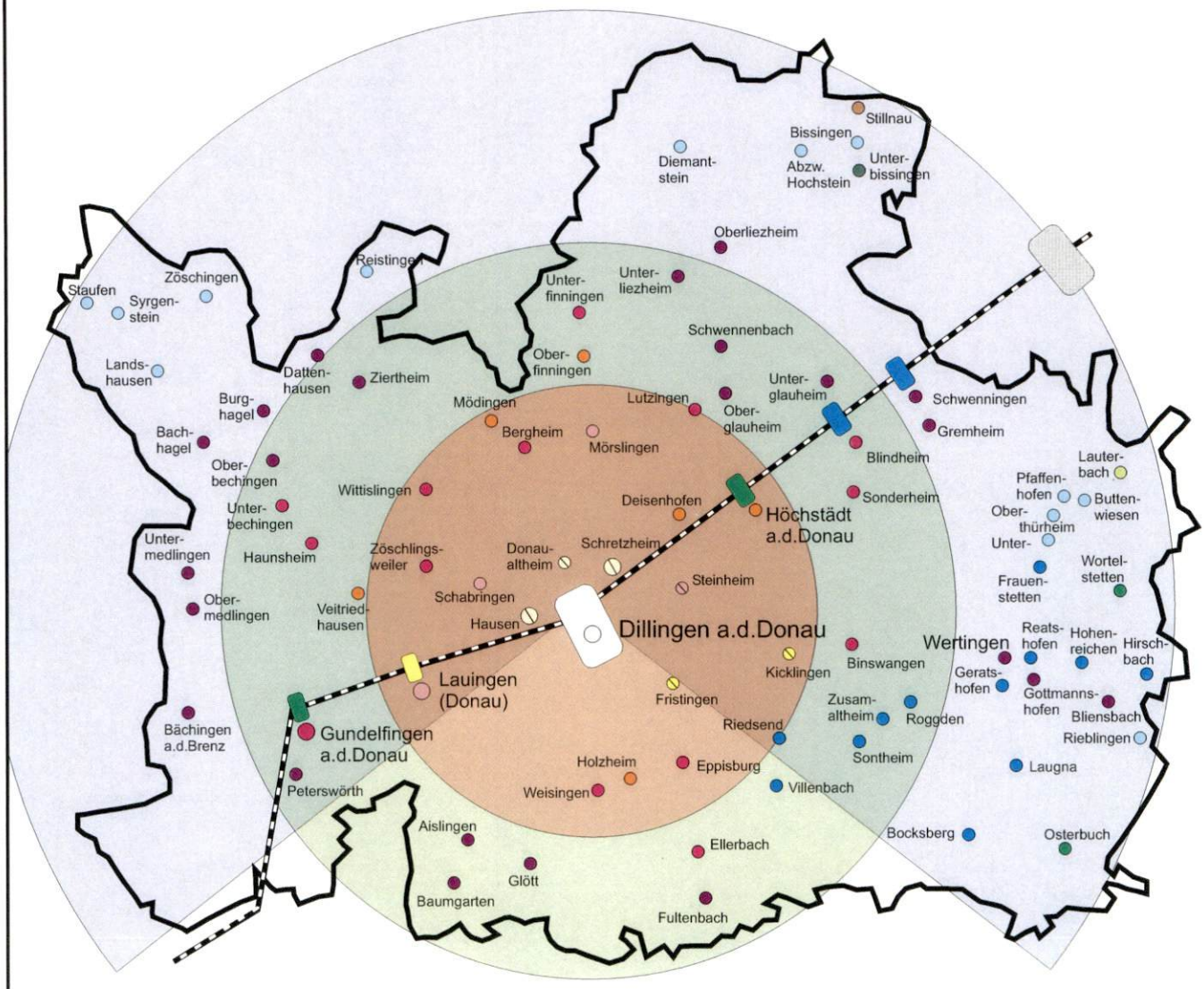
+ Abstimmung von Buslinien um insbesondere Umsteigequerverbindungen zu verbessern (z.B. Syrgenstein - Dillingen - Höchstädt)
+ Abstimmung/Verspätungsinfo per Betriebsfunk
+ Rechtzeitige Information über Verspätungen an Betriebszentrale
+ Informationsweitergabe durch Betriebszentrale an entsprechende Anschlusskurse

Störfallmanagement

+ Klare Vorgaben über mögliche Wartezeiten einzelner Kurse
+ Unmittelbare Fahrgastinformation zur Anschlusssituation
+ Maßnahmenkatalog zum Abbau von Verspätungen (zus. Fahrzeug, vorzeitige Wende, ...)

Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting



Tarife von/nach Dillingen:

RBA (Einzelfahrschein)

- 1,20 €
- 1,60 €
- 1,80 €
- 2,20 €
- 2,70 €
- 3,40 €
- 4,00 €
- 4,30 €
- 4,50 €
- 5,20 €
- 5,30 €
- 5,50 €
- Stadtbustarif

DB (2. Klasse)

- 1,20 €
- 1,60 €
- 2,50 €

Quellen: RBA, 2002, DB AG, 2002

D2.9: Mögliches Tarifzonenmodell (Fahrpreise von/nach Dillingen von Orten über 200 Einwohner)

E Kosten

E1.1 Kosten Schnellbus – Planfall 1

E1.2 Kosten Schnellbus – Planfall 2

E2 Kosten Rufbus

E3.1 Kosten AST – Beispielkalkulation 1

E3.2 Kosten AST – Beispielkalkulation 2

MVV Consulting

Schnellbuslinie Planfall 1

Grunddaten:

22 Kilometer (einfach),
Fahrzeit 25 Minuten,
18 Fahrten/Betriebstag,
2 Standard-Überlandlinienbusse,
249 Betriebstage (Mo-Fr) pro Jahr
rd. 99.000 Nwkm/Jahr
Leer-km rd. 20.000 Jahr,
Fzg.-förderung 50% gem. GVFG

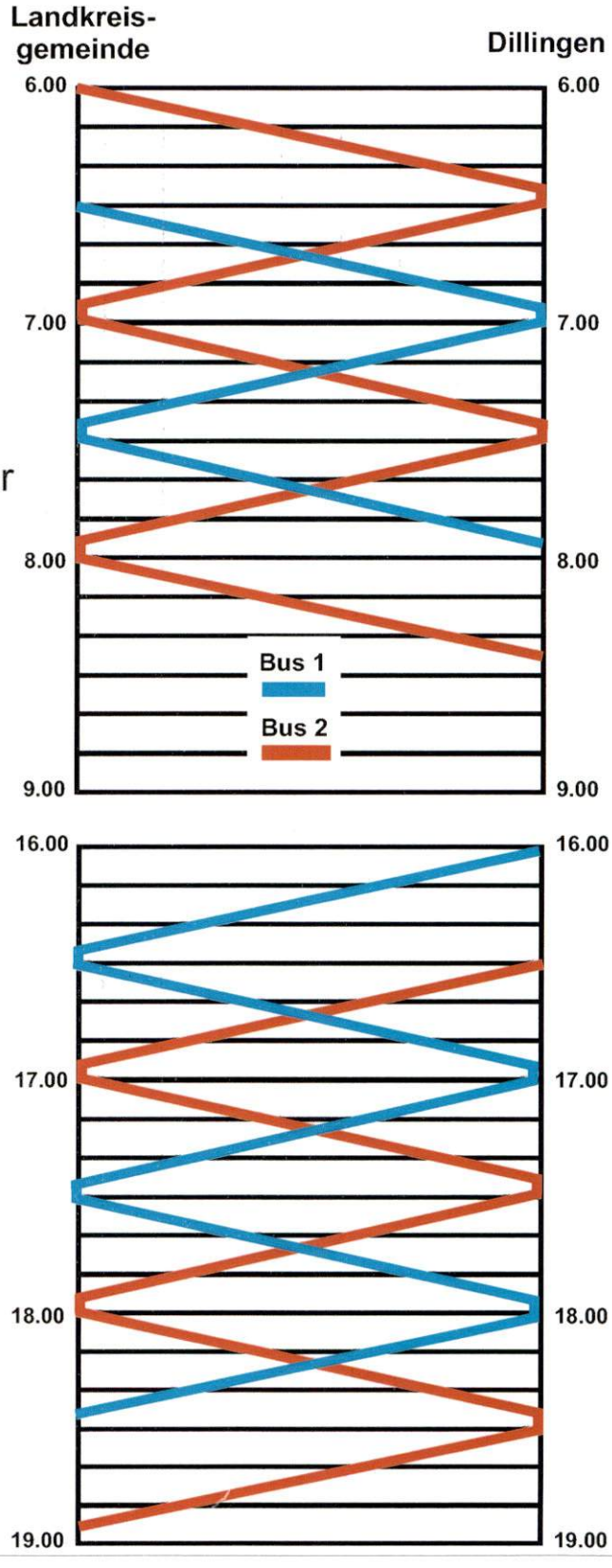
Kostenkalkulation:

Feste Kosten (für Fzg):
73.000 bis 78.000 €/J.

Variable Kosten (für km):
58.000 bis 68.000 €/J.

Personalkosten:
63.000 bis 70.000 €/J

Betriebskosten insgesamt:
193.000 bis 215.000 €/J



E1.1: Kosten Schnellbuslinie (pro Jahr) - Angebotsschema 1, 2003

MVV Consulting

Schnellbuslinie Planfall 2

Grunddaten:

22 Kilometer (einfach),
Fahrzeit 25 Minuten,
10 Fahrten/Betriebstag,
1 Standard-Überlandlinienbus,
249 Betriebstage (Mo-Fr) pro Jahr
rd. 55.000 Nwkm/Jahr
Leer-km rd. 10.000 Jahr,
Fzg.-förderung 50% gem. GVFG

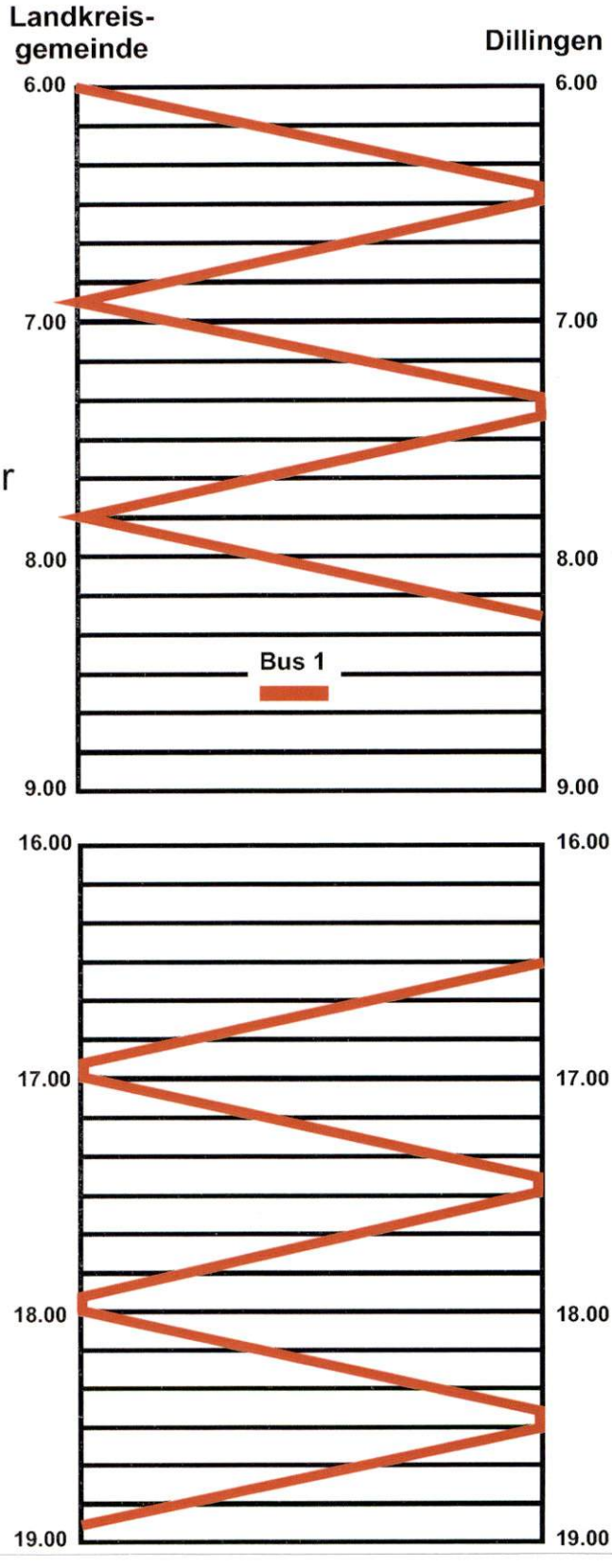
Kostenkalkulation:

Feste Kosten (für Fzg):
36.000 bis 39.000 €/J.

Variable Kosten (für km):
33.000 bis 38.000 €/J.

Personalkosten:
33.000 bis 38.000 €/J

Betriebskosten insgesamt:
101.000 bis 114.000 €/J



E1.2: Kosten Schnellbuslinie (pro Jahr) - Angebotsschema 2, 2003

Zusätzlicher Aufwand bei Einführung eines Rufbussystems

Einrichtung einer Zentrale
- für die Annahme und Weiterleitung von Fahrwünschen
- sollte in bestehende Einrichtung (z.B. Betriebshof) integriert werden
- Ausstattung der Zentrale mit
  + handelsüblichem PC
  + ISDN-Anschluss
  + Datenfunk (z.B. Bündelfunk)

Ausstattung der Fahrzeuge
- Datenfunkgeräte mit Modem
- Terminal mit Display (ca. 1.700 €)

Sonstiges
- Software für Buchung, Routenbildung, Abrechnung und Statistik (ca. 11.000 €)
- Softwarepflege und -wartung (ca. 1.100 € pro Jahr)
- Kommunikation per Datenfunk
- Schulung der Mitarbeiter der Zentrale und der Fahrer

Bei Betriebsaufnahme von nur einer Linie sind auch konventionelle Dispositionsmöglichkeiten (Betriebsfunk, Mobiltelefon) ohne größere Probleme einsetzbar.

E 2.1: Aufwand bei Einführung eines Bedarfsbussystems (RUFBUS), 2003

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

	werktags	samstags	sonntags
Betriebszeit in Stunden pro Tag	10	8	8
Minimalstrecke in km	23,7	23,7	23,7
maximale = angebotene Strecke in km (theoretisch)	52,7	52,7	52,7
durchschnittl. Streckenlänge	30	30	30
angebotener Takt in min	60	60	60
Durchschnittl. V in km/h	40	40	40
Umlaufdauer (minimal) in min	36	36	36
Umlaufdauer (maximal) in min (theoretisch)	79	79	79
Umlaufdauer	45	45	45
Anzahl Fahrten pro Tag	10	8	8
Km pro Betriebstag (minimal)	237	189,6	189,6
Km pro Betriebstag (maximal)	527	421,6	421,6
Anzahl Fahrzeuge	1	1	1
Nwkm pro Betriebstag	300	240	240
Vorhaltekosten/Jahr (Personalkosten und Fahrzeug, Mercedes-Sprinter o.ä. mit ca. 14 Sitzplätzen)	105.000 €		
laufleistungsabh. Kosten	**0,33 €/Nwkm**		
Gesamtkosten pro Jahr in € bei durchschnittlicher Streckenlänge		**138.838 €**	**tatsächliche Kosten + Zentrale**
Gesamtkosten pro Jahr in € bei maximaler Streckenlänge		164.442 €	nur theoretischer Wert
€ pro gefahrenen (durchschn.) km	**1,35 €**		
€ pro angebotenen (max.) km	**0,77 €**		

E2.2: Rufbus-Verkehr, Überschlägige Betriebskostenschätzung, Variante 1, 2003

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Vorgaben			Annahmen			Resultierende Nachfrage				Einnahmen	Kosten		
Einwohner	Bedienungstage	Fahrten pro Tag	Angebotsausnutzung	Besetzungsgrad	Kosten/ Tag bei 1,5 € pro Km	Besetztfahrten pro Tag	Personenfahrten pro Tag	Personenfahrten pro Jahr i = h x 249 h x 52 h x 64	Personenfahrten pro Einw. und Jahr	Ertrag pro Jahr bei 2 € Einnahm. pro Fahrt	Betriebskosten pro Jahr (in €) m = f x 249 f x 52 f x 64	Betriebskostenzuschuss (in €)	Zuschuss pro Fahrgast (in €)
a	b	c	d	e		g = c x d	h = e x g		k = i / a			n = m - l	o =n / i
4500	Mo - Fr (249 / Jahr)	8	65%	1,4	54,6	5,2	7,3	1.812,7	0,40	3.625	13.595	9.970	5,50
	Sa (52 / Jahr)	20	50%	1,5	105	10,0	15,0	780,0	0,17	1.560	5.460	3.900	5,00
	So und Fei (64 / Jahr)	20	40%	1,6	84	8,0	12,8	819,2	0,18	1.638	5.376	3.738	4,56
			Mittlere Entfernung in km		7		**Summen**	**3.411,9**	**0,76**	**6.824**	**24.431**	**17.608**	**5,16**

E3.1: AST-Verkehr, Überschlägige Nachfrage - und Betriebskostenschätzung, Variante 1, 2003

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Vorgaben			Annahmen			Resultierende Nachfrage				Einnahmen	Kosten		
Einwohner	Bedienungstage	Fahrten pro Tag	Angebotsausnutzung	Besetzungsgrad	Kosten/ Tag bei 1,5 € pro Km	Besetzfahrten pro Tag	Personenfahrten pro Tag	Personenfahrten pro Jahr	Personenfahrten pro Einw. und Jahr	Ertrag pro Jahr bei 2,5 € Einnahm. pro Fahrt	Betriebskosten pro Jahr (in €)	Betriebskostenzuschuss (in €)	Zuschuss pro Fahrgast (in €)
a	b	c	d	e		g = c x d	h = e x g	i = h x 249 h x 52 h x 64	k = i / a		m = f x 249 f x 52 f x 64	n = m - l	o =n / i
4500	Mo - Fr (249 / Jahr)	8	65%	1,4	78	5,2	7,3	1.812,7	0,40	4.532	19.422	14.890	8,21
	Sa (52 / Jahr)	20	50%	1,5	150	10,0	15,0	780,0	0,17	1.950	7.800	5.850	7,50
	So und Fei (64 / Jahr)	20	40%	1,6	120	8,0	12,8	819,2	0,18	2.048	7.680	5.632	6,88
			Mittlere Entfernung in km		10		**Summen**	**3.411,9**	**0,76**	**8.530**	**34.902**	**26.372**	**7,73**

E3.2: AST-Verkehr, Überschlägige Nachfrage - und Betriebskostenschätzung, Variante 2, 2003

F Anhang

F1 Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der Buslinien im Bereich des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau

F2 Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

F3 Abbildungen der Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag

F4 Im Landkreis Dillingen a.d.Donau tätige Verkehrsunternehmen

F5 Ausstattung der Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

F6 Haltestellenverzeichnis für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

F Anhang

F1 Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der Buslinien im Bereich des Alt-Landkreises Dillingen a.d.Donau

F 1-1/2 Verkehrsnachfrage Linie 8826 (Nördlingen – Mönchsdeggingen – Schaffhausen)

F 1-3/4 Verkehrsnachfrage Linie 9095 (Stadtverkehr Dillingen)

F 1-5/6 Verkehrsnachfrage Linie 9096 (Dillingen – Höchstädt – Finningen)

F 1-7/8 Verkehrsnachfrage Linie 9097 (Dillingen – Wittislingen – Reistingen)

F 1-9/10 Verkehrsnachfrage Linie 9098 (Dillingen – Gundelfingen – Bachhagen – Giengen)

F 1-11/12 Verkehrsnachfrage Linie 9099 (Gundelfingen – Dillingen – Mödingen)

F 1-13/14 Verkehrsnachfrage Linie 9100 (Lauingen Stadtverkehr)

F 1-15/16 Verkehrsnachfrage Linie 9101 (Lauingen – Dillingen – Wertingen)

F 1-17/19 Verkehrsnachfrage Linie 9105 (Donauwörth – Dillingen – Gundelfingen – Sontheim)

F 1-20/21 Verkehrsnachfrage Linie 9105 (Donauwörth – Dillingen – Gundelfingen – Sontheim)

F 1-21/22 Verkehrsnachfrage Linie 9108 (Lauingen – Höchstädt – Bissingen/Amerdingen)

F 1-22/23 Verkehrsnachfrage Linie 9109 (Lauingen – Fultenbach – Lauingen)

F 1-24/25 Verkehrsnachfrage Linie 9109A (Weisingen – Rieder/Eppisburg – Aislingen)

F 1-26/27 Verkehrsnachfrage Linie 9111 (Donauwörth – Tapfheim – Bissingen)

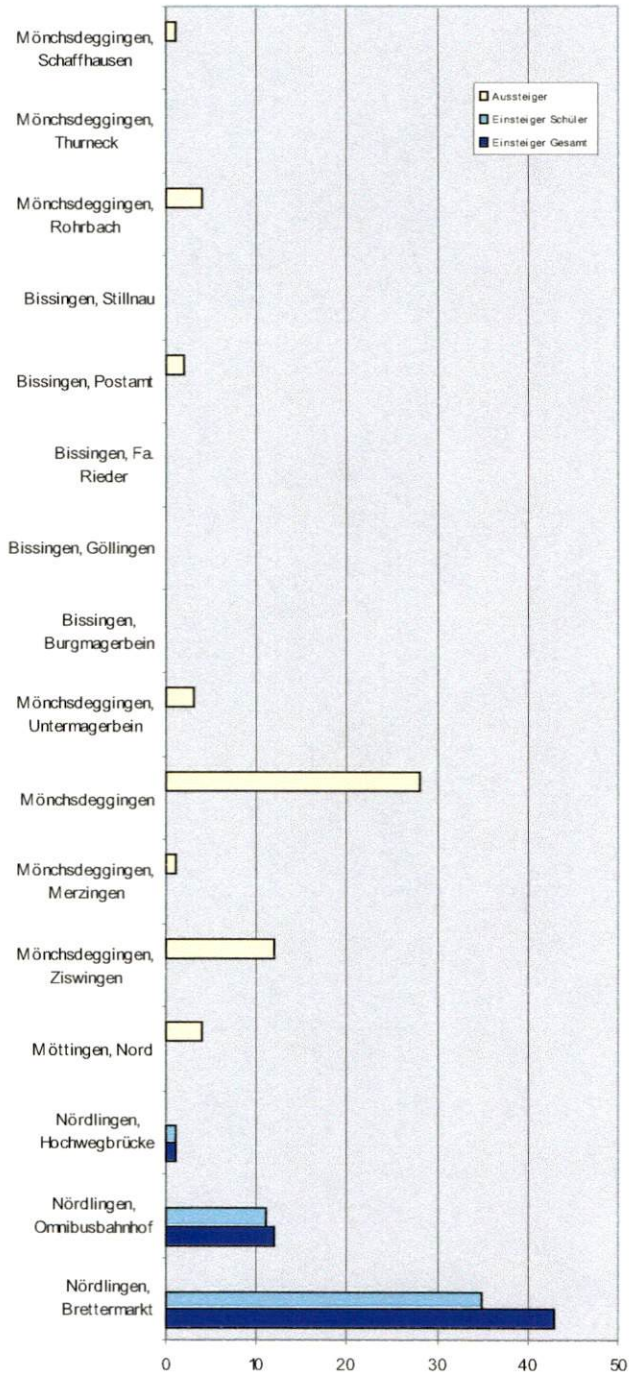
F 1-28/29 Verkehrsnachfrage Linie 62 (Staufen – Bachhagel – Giengen)

F 1-30/31 Verkehrsnachfrage Linie 505 (Nördlingen – Bissingen – Christgarten)

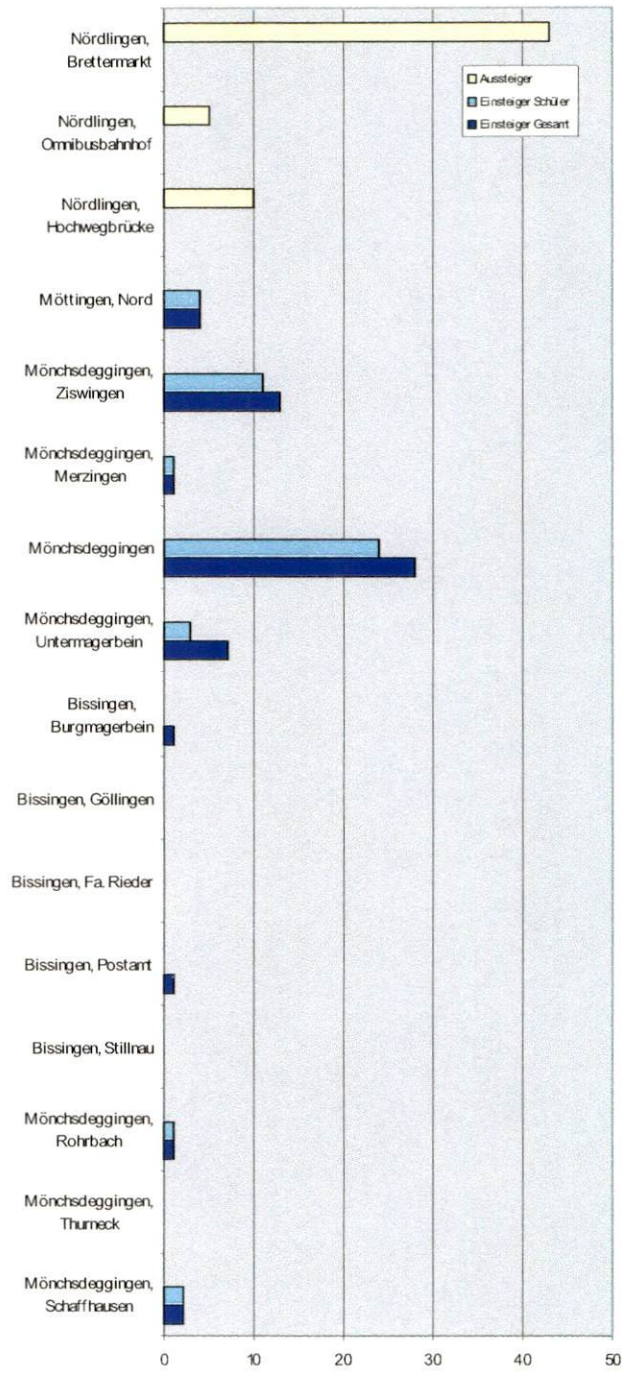
F 1-32/33 Verkehrsnachfrage Linie 892 (Jettingen – Offingen – Lauingen)

F 1-34/35 Verkehrsnachfrage Linie 7694 (Heidenheim – Dischingen – Demmingen)

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger

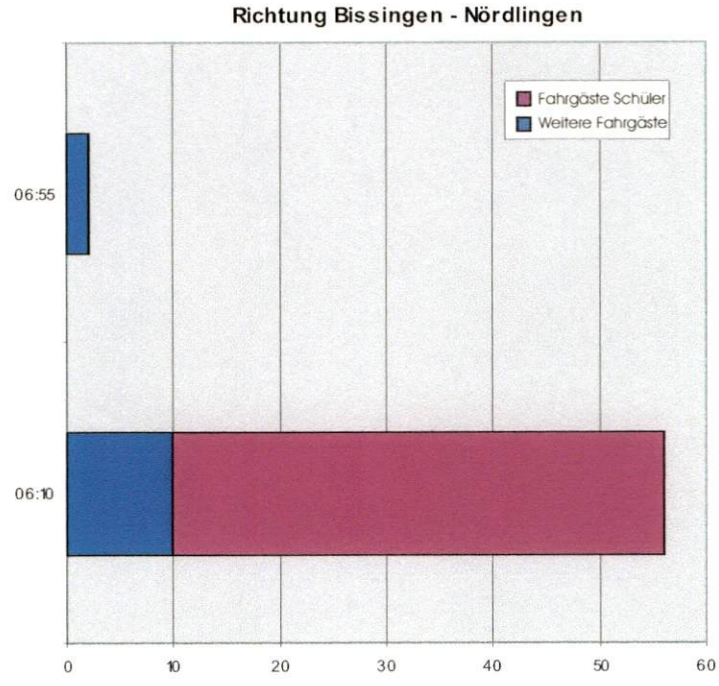


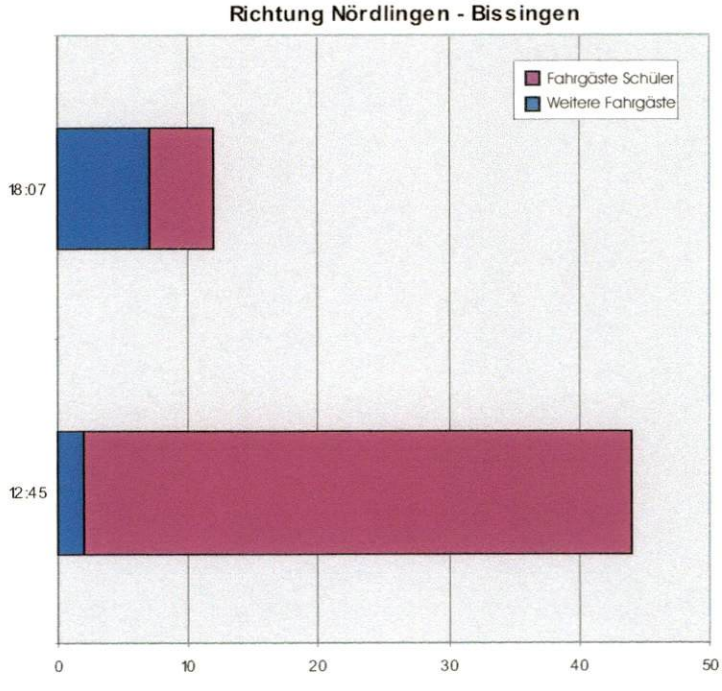
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



Quelle: RBA, 2000

F 1-1: Verkehrsnachfrage Linie 8826
(Nördlingen - Mönchsdeggingen - Schaffhausen) 2000/2001

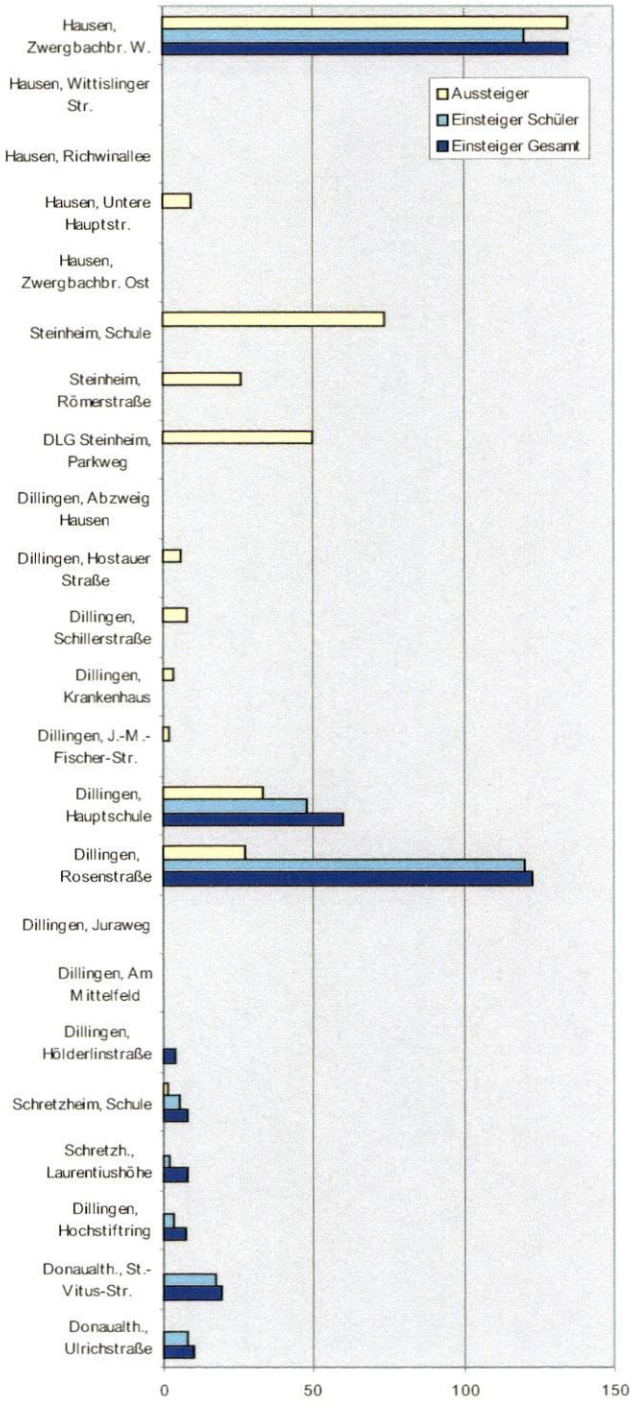




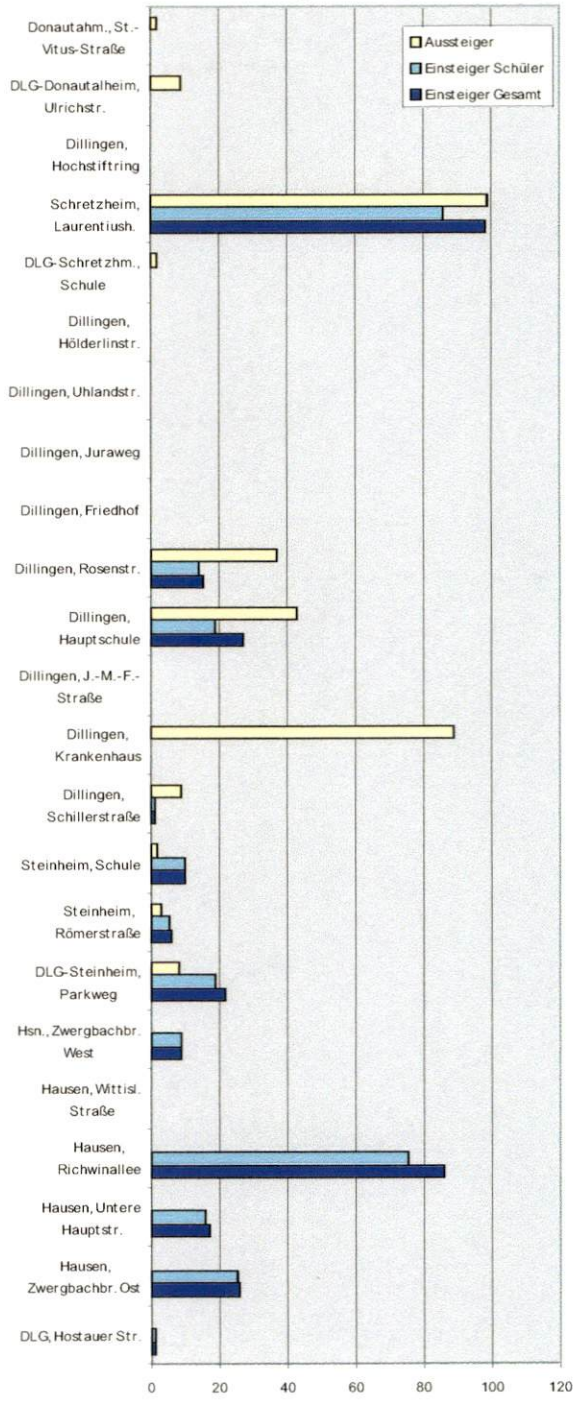
Quelle: RBA, 2000

F 1-2: Verkehrsnachfrage Linie 8826
(Nördlingen - Mönchsdeggingen - Schaffhausen) 2000/2001

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger



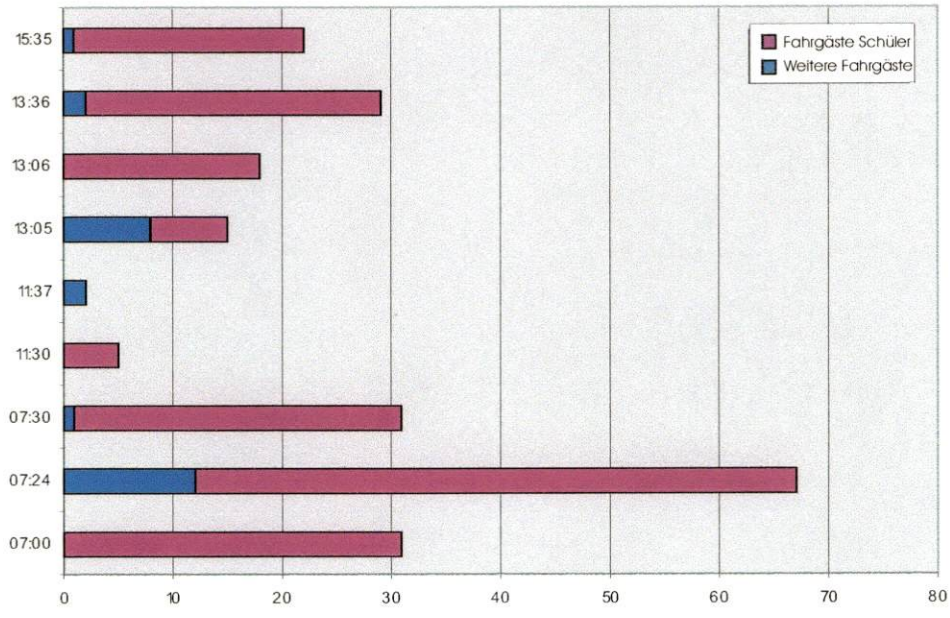
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



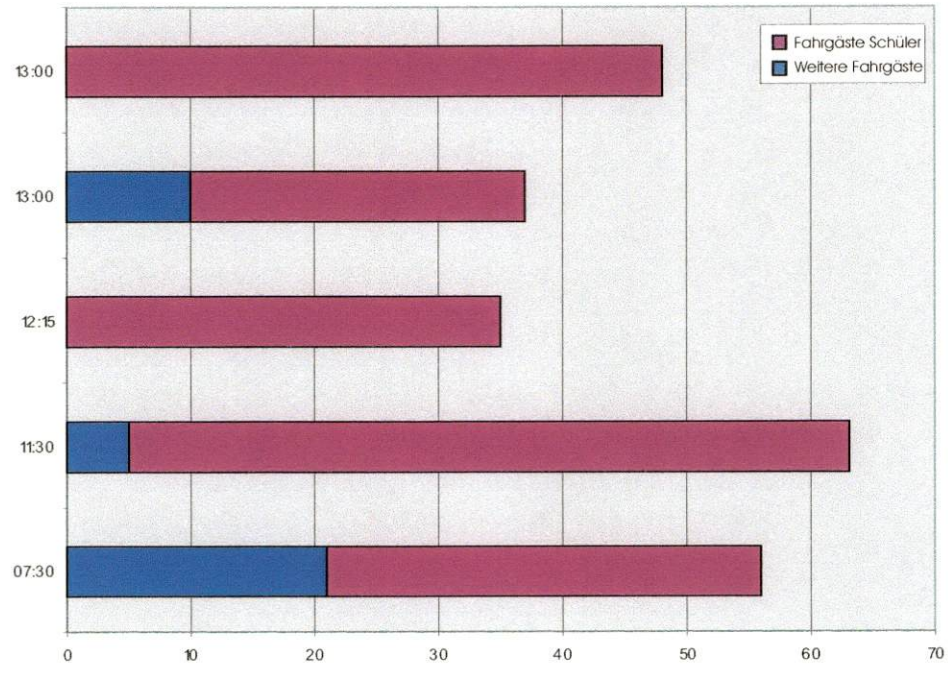
Quelle: RBA, 2000

F 1-3: Verkehrsnachfrage Linie 9095
(Donaualtheim - Steinheim - Hausen) 2000/2001

Richtung Hausen



Richtung Donaualtheim

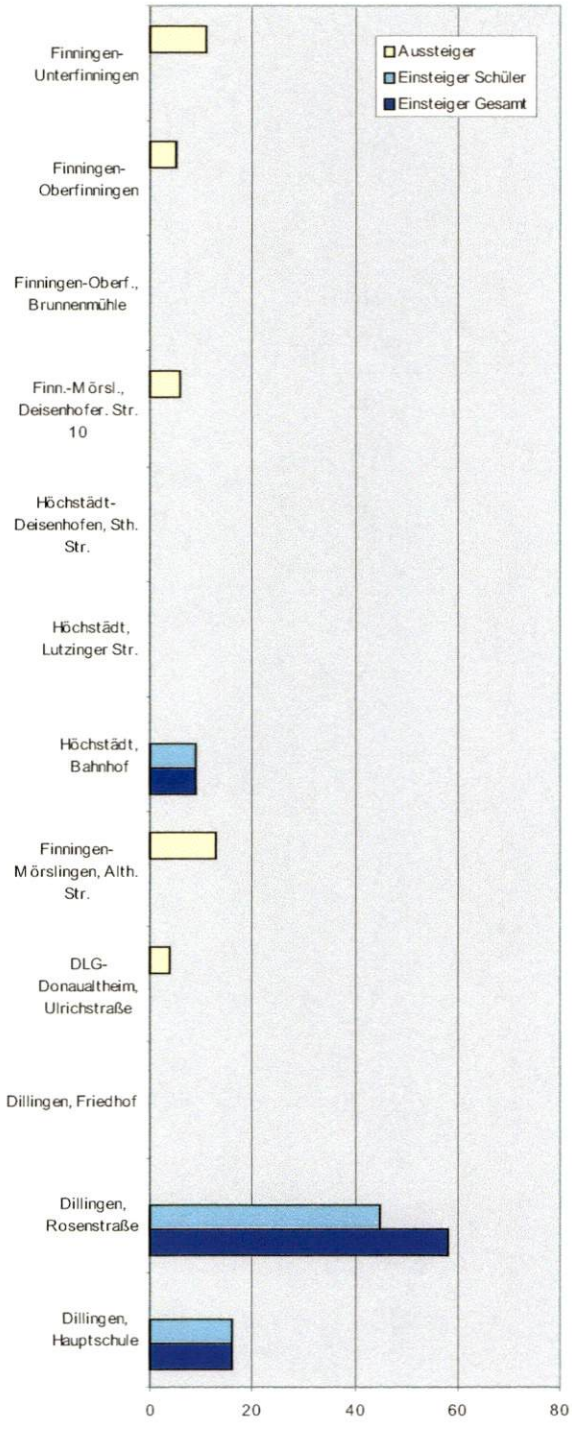


Quelle: RBA, 2000

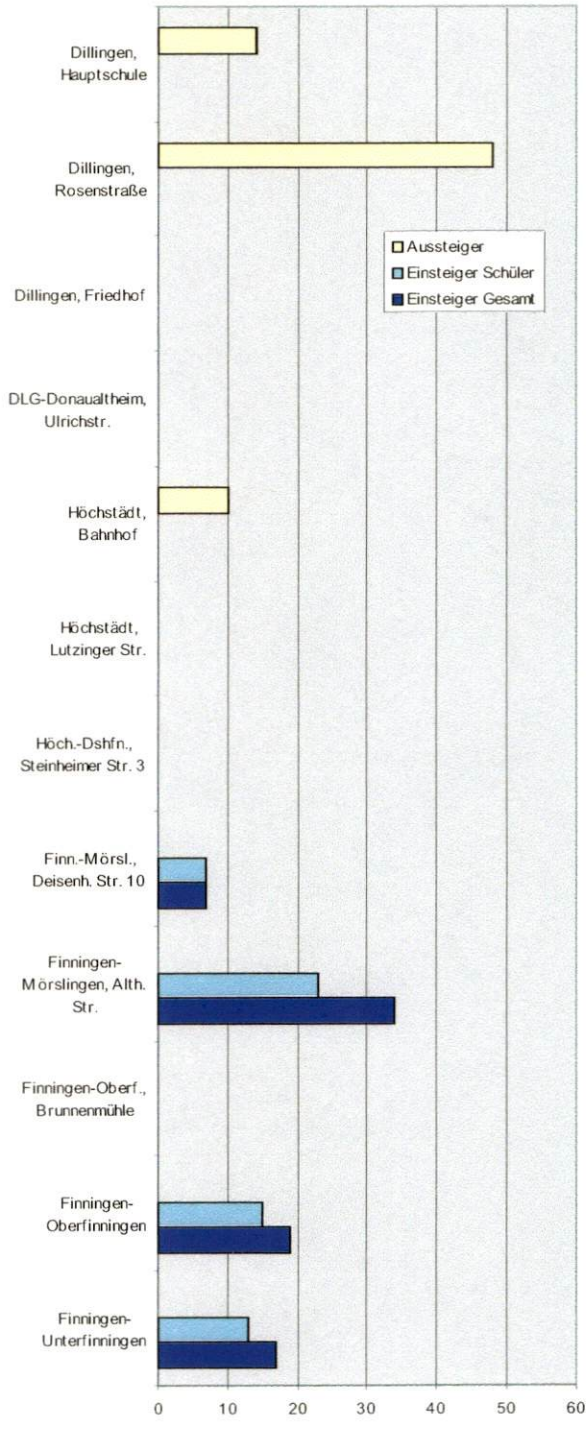
F 1-4: Verkehrsnachfrage Linie 9095
(Donaualtheim - Steinheim - Hausen) 2000/2001

Consulting

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger



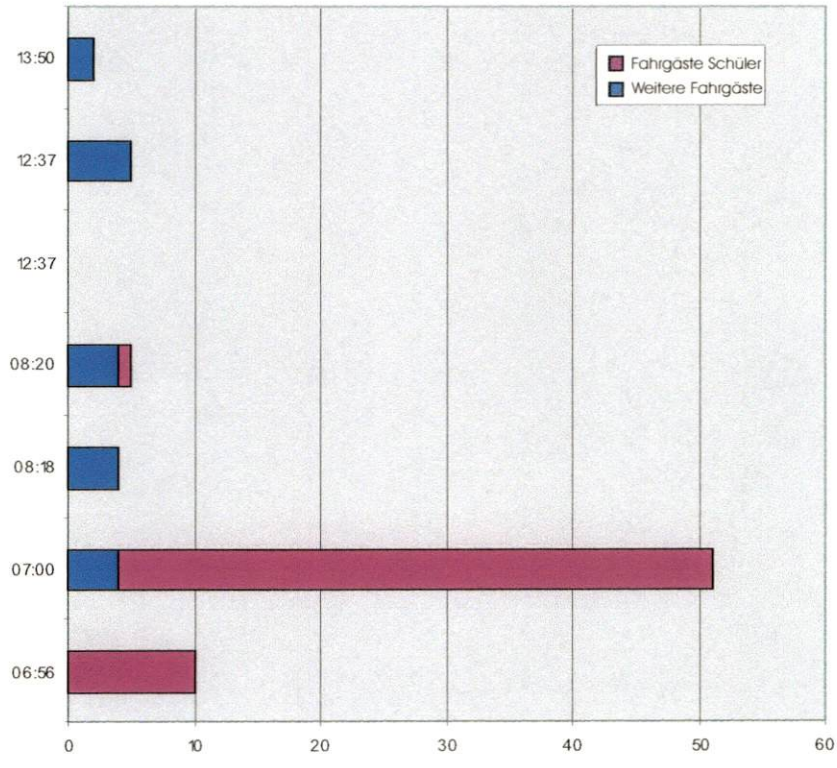
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



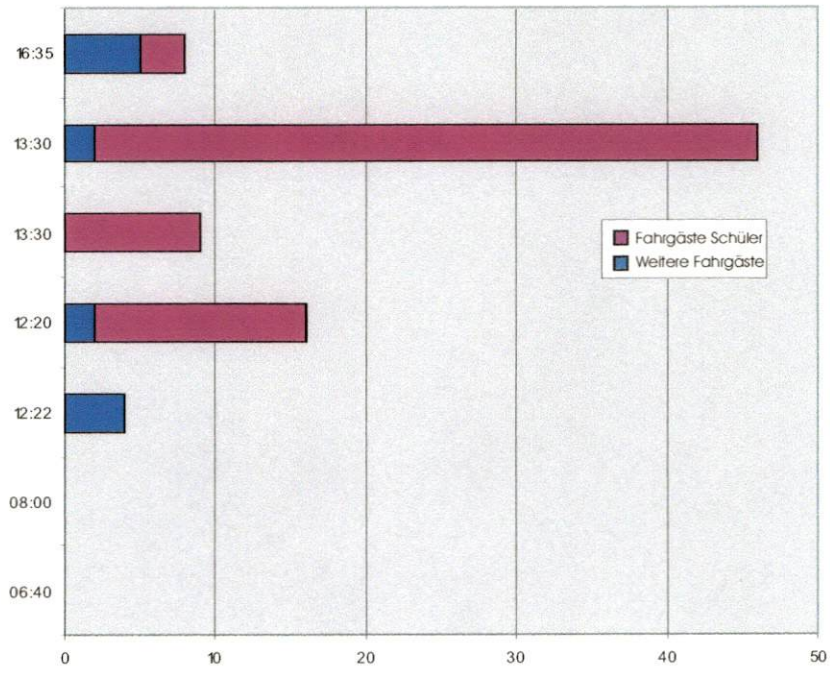
Quelle: RBA, 2000

F 1-5: Verkehrsnachfrage Linie 9096
(Dillingen - Höchstädt - Finningen) 2000/2001

Richtung Dillingen/Höchstädt

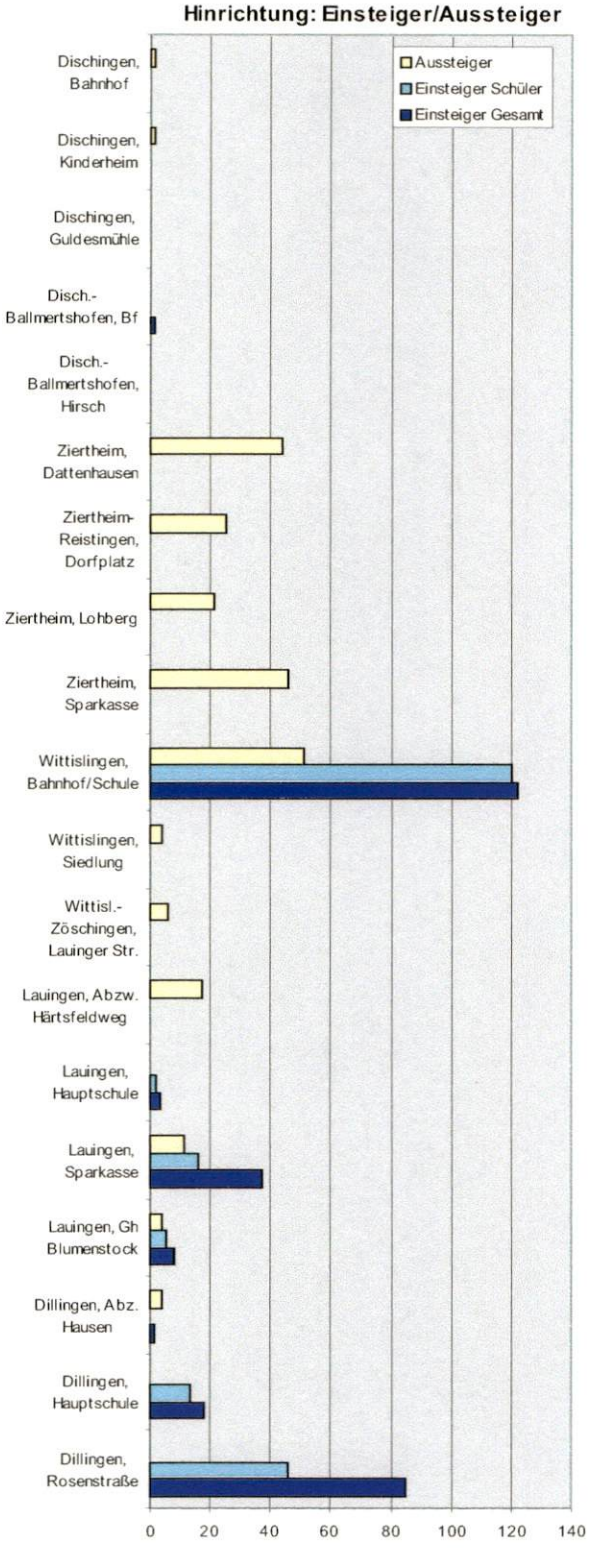


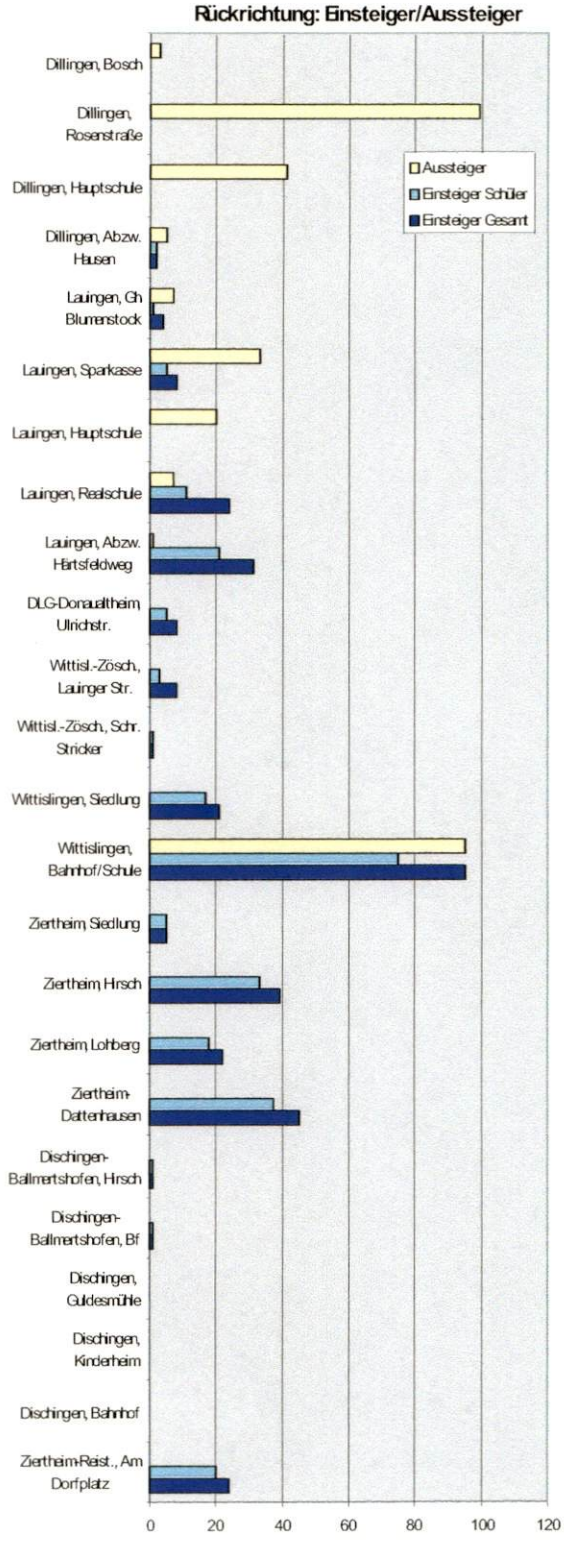
Richtung Finningen



Quelle: RBA, 2000

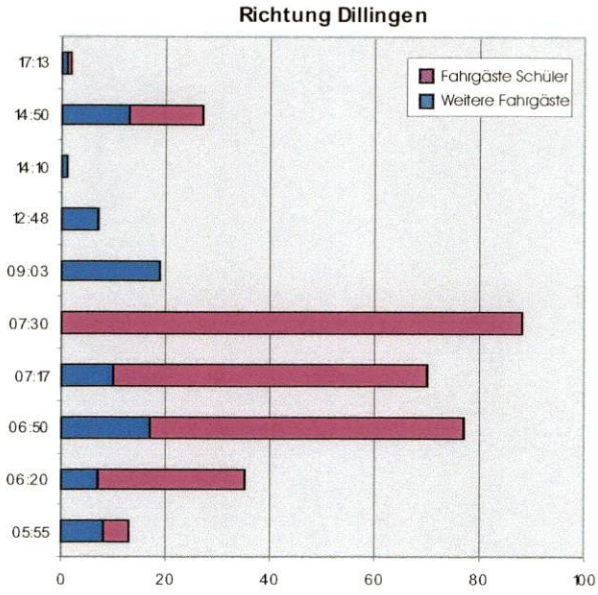
F 1-6: Verkehrsnachfrage Linie 9096
(Dillingen - Höchstädt - Finningen) 2000/2001

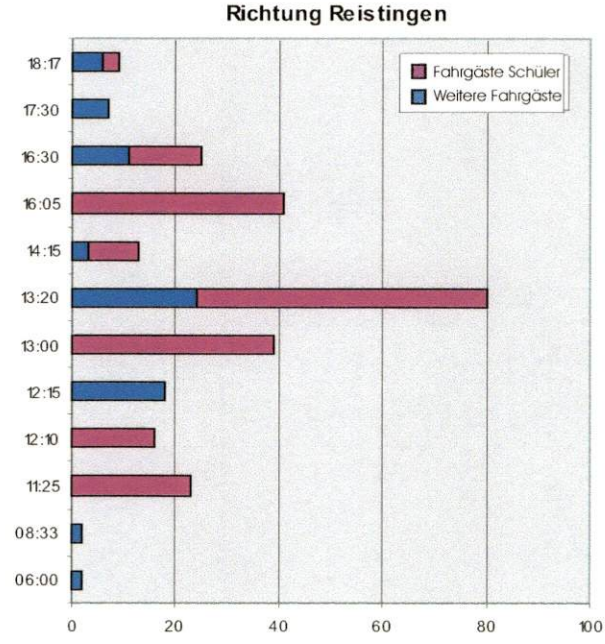




Quelle: RBA, 2000

F 1-7: Verkehrsnachfrage Linie 9097
(Dillingen - Wittislingen - Reistingen) 2000/2001





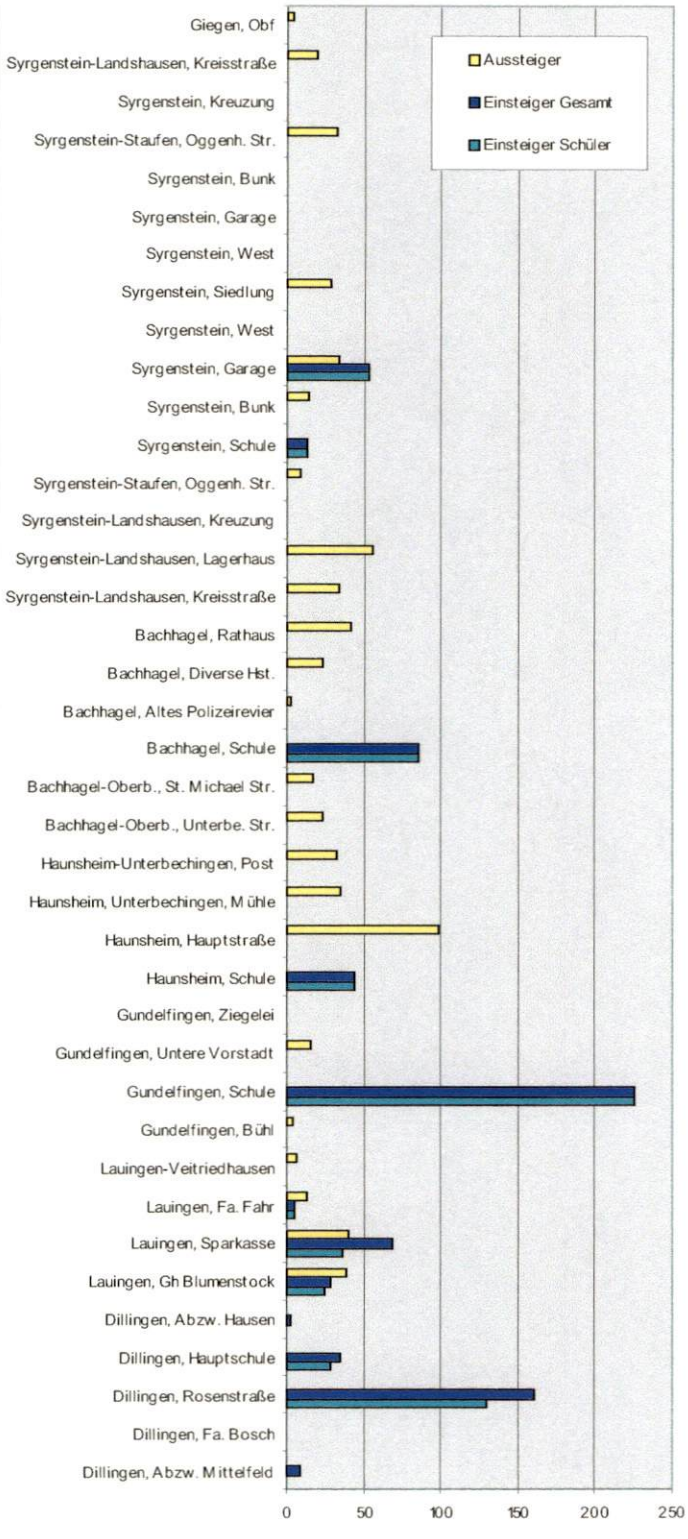
Quelle: RBA, 2000

F 1-8: Verkehrsnachfrage Linie 9097
(Dillingen - Wittislingen - Reistingen) 2000/2001

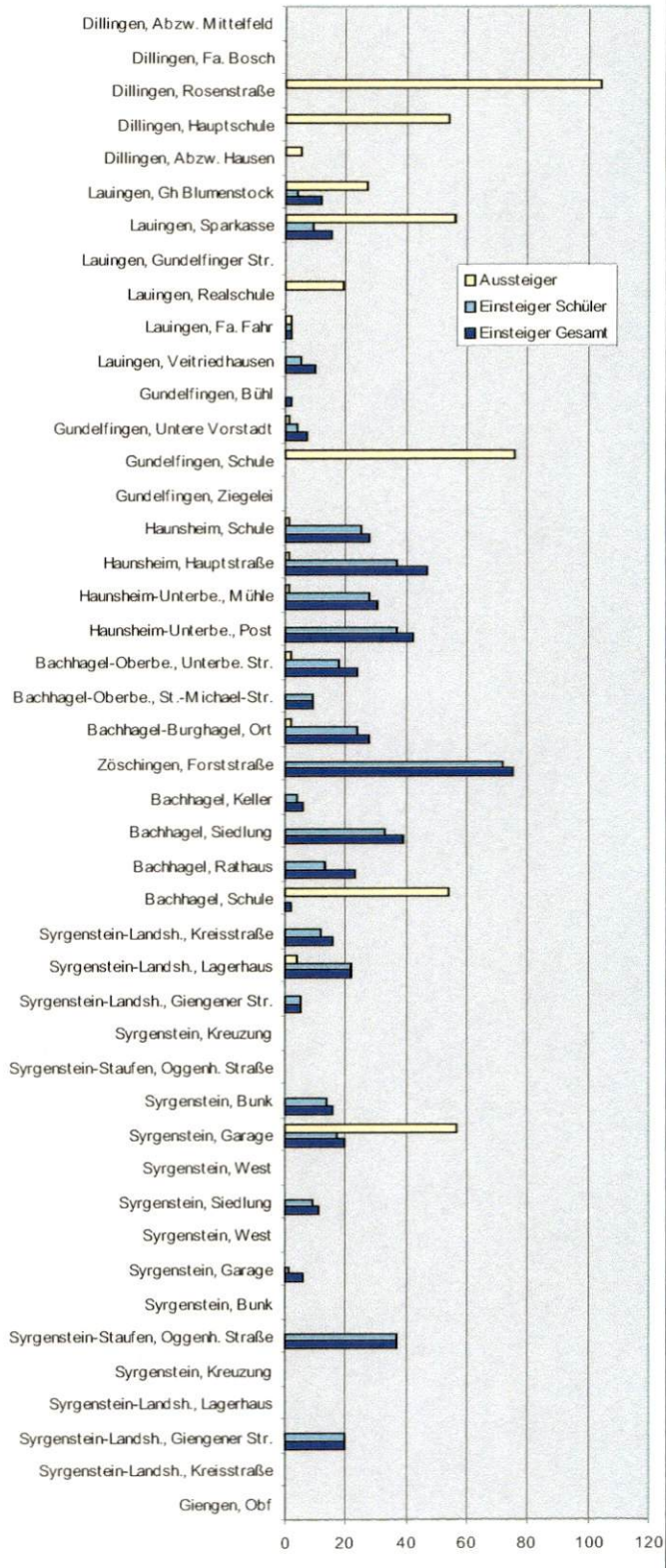
Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Hin-Richtung: Ein/Aussteiger



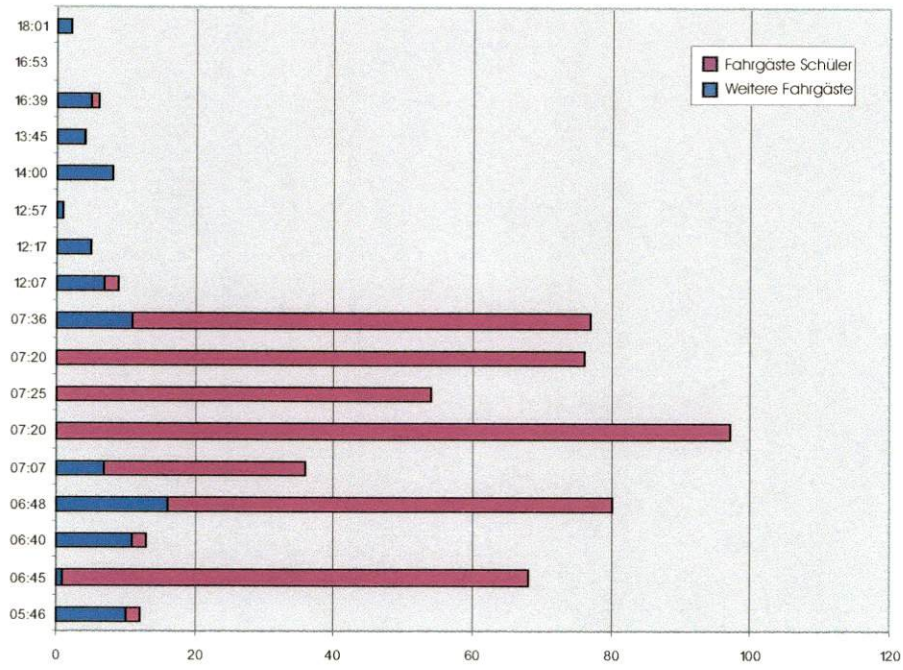
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



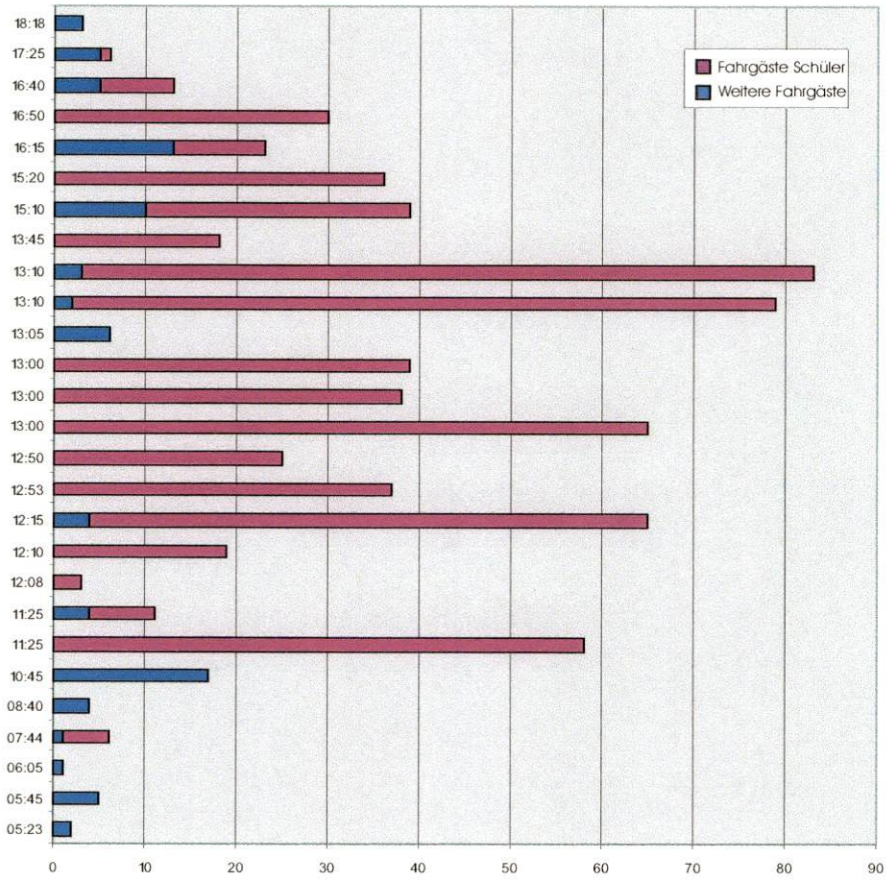
Quelle: RBA, 2000

F 1-9: Verkehrsnachfrage Linie 9098 (Dillingen - Gundelfingen - Bachhagel - Giengen) 2000/2001

Richtung Dillingen



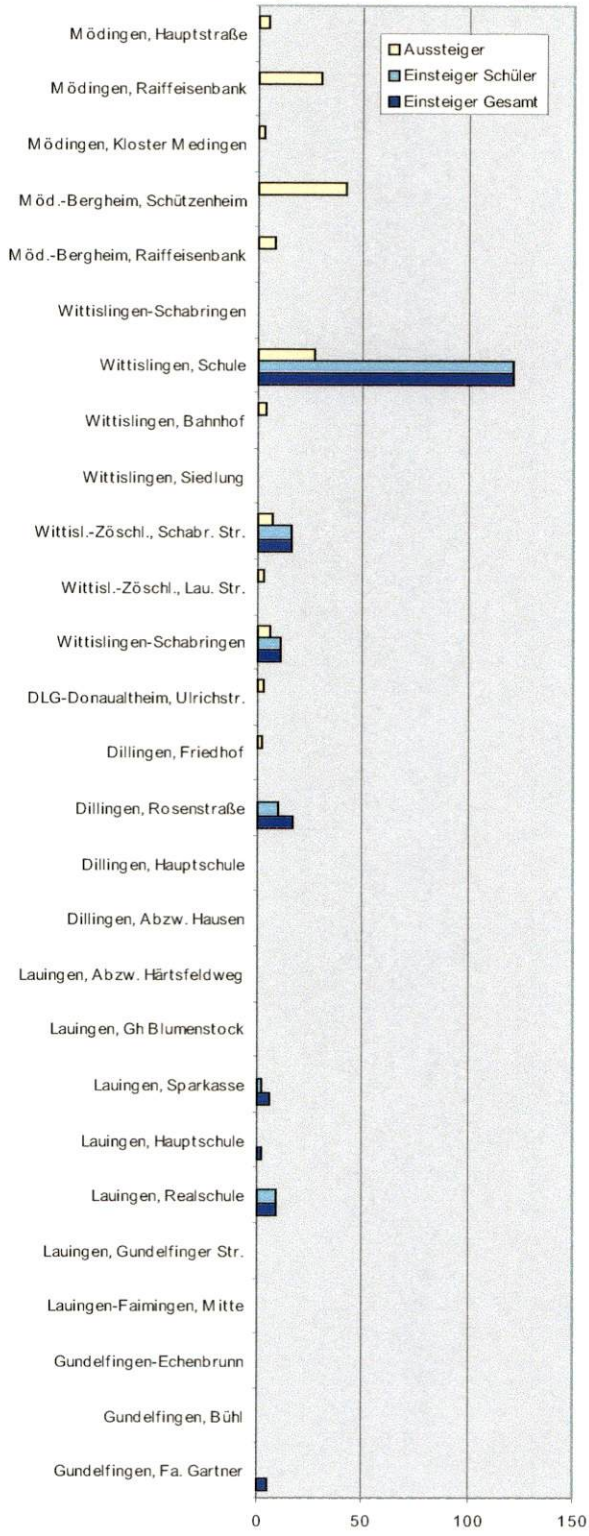
Richtung Syrgenstein



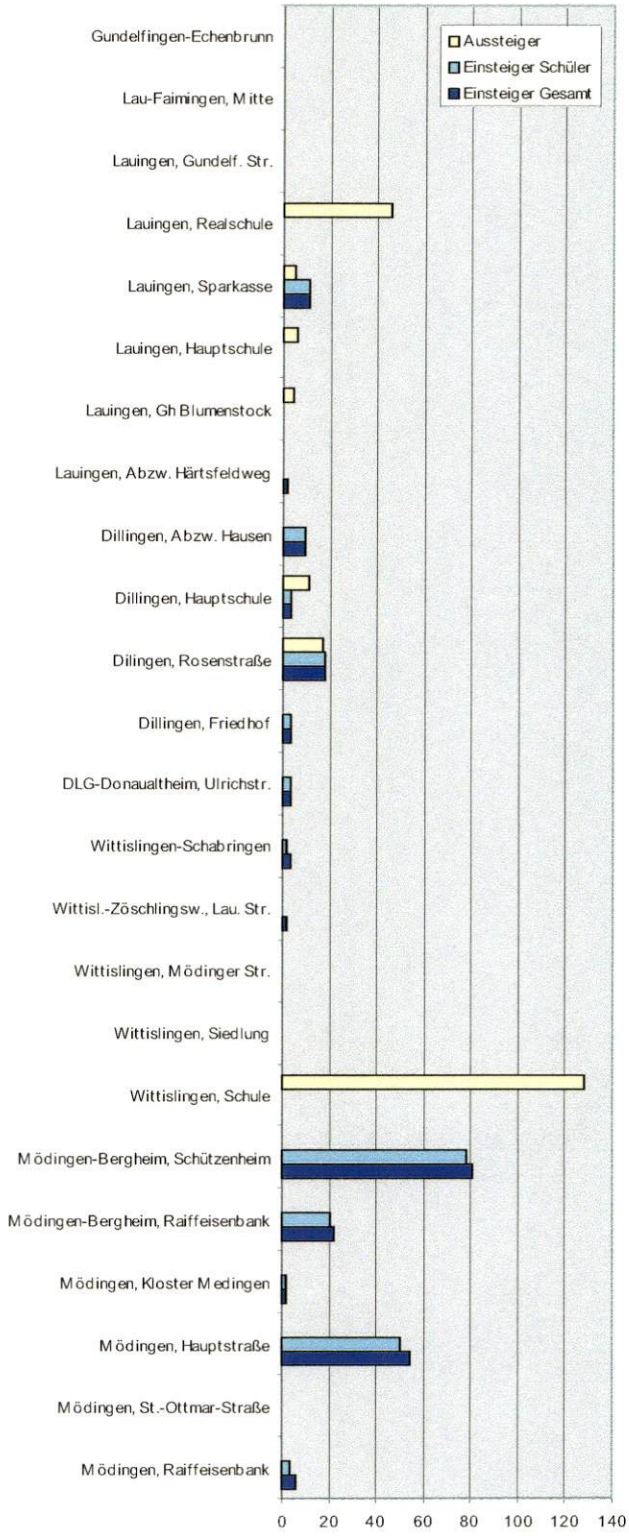
Quelle: RBA, 2000

F 1-10: Verkehrsnachfrage Linie 9098
(Dillingen - Gundelfingen - Bachhagel - Giengen) 2000/2001

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger

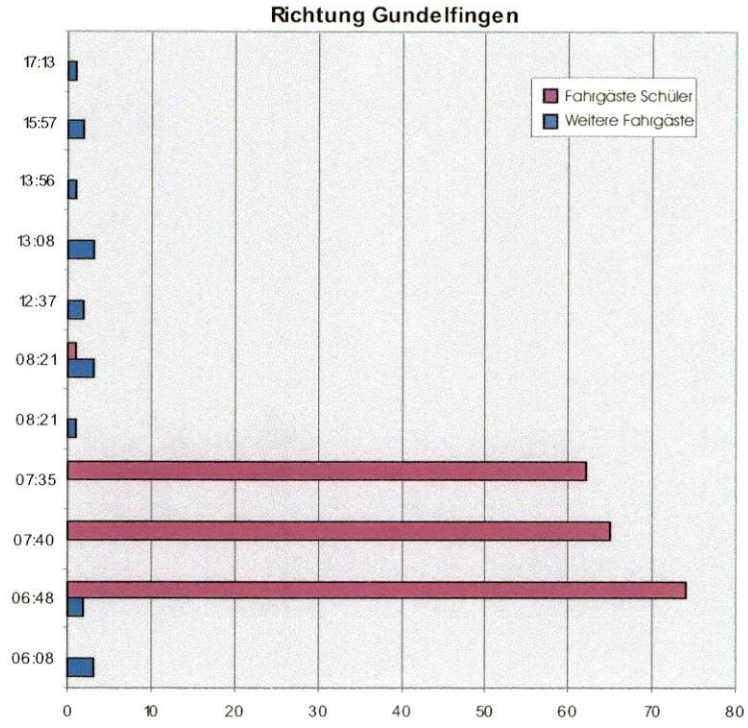


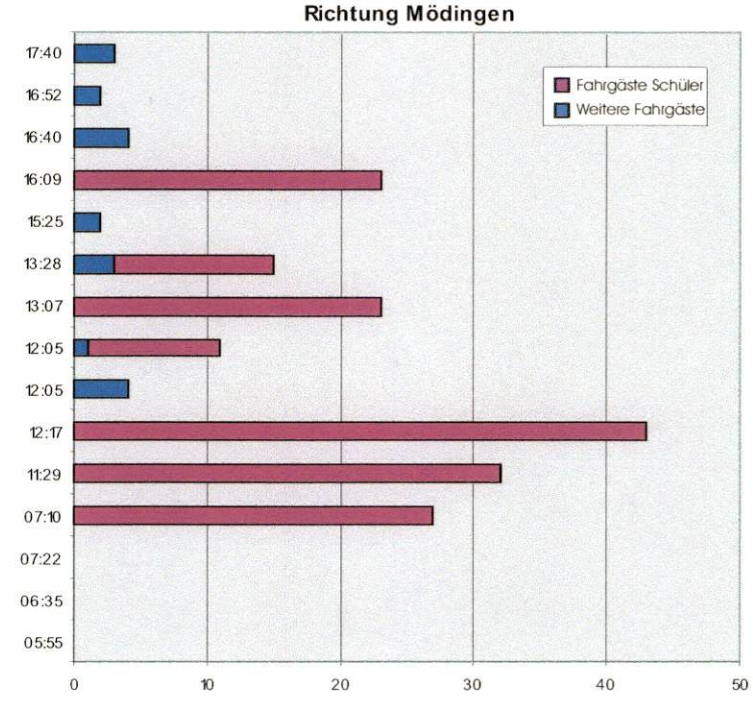
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



Quelle: RBA, 2000

F 1-11: Verkehrsnachfrage Linie 9099 (Gundelfingen - Dillingen - Mödingen) 2000/2001



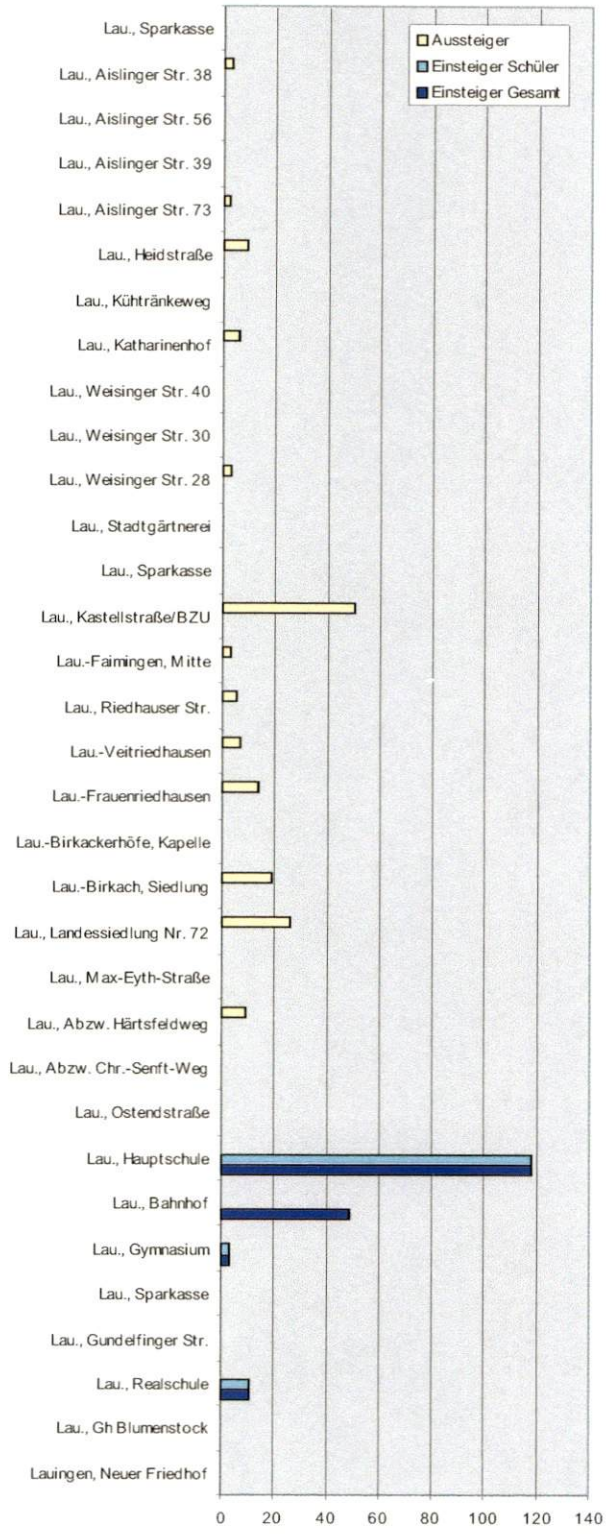


Quelle: RBA, 2000

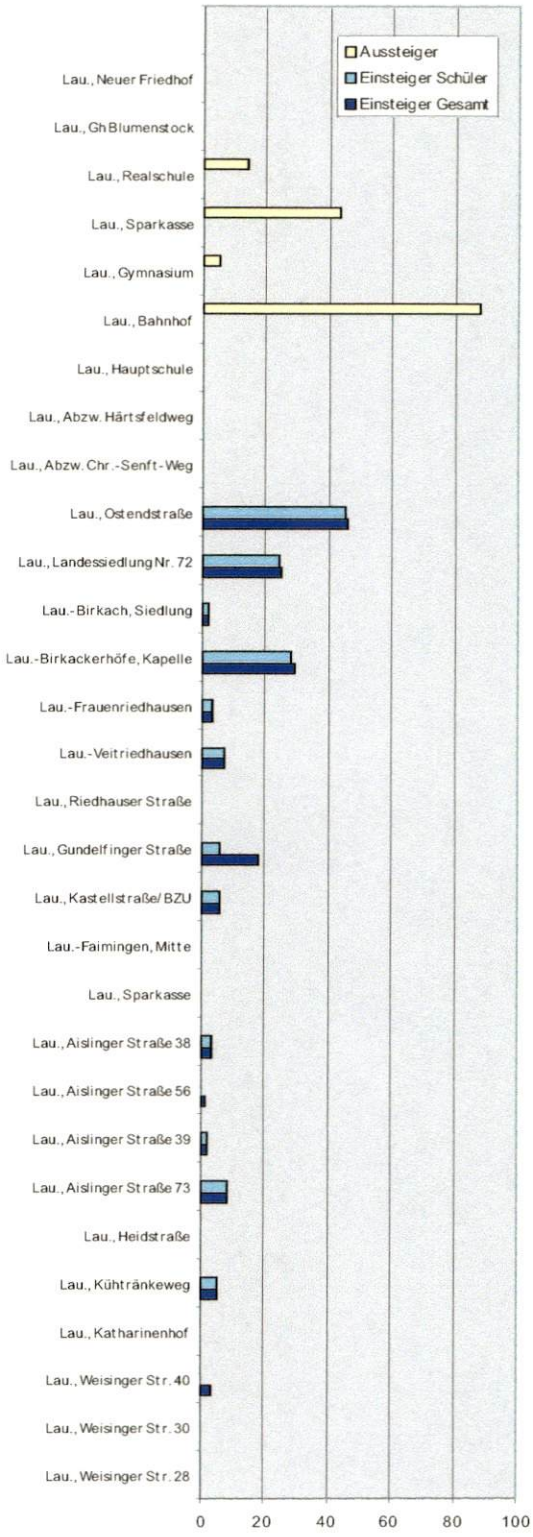
F 1-12: Verkehrsnachfrage Linie 9099
(Gundelfingen - Dillingen - Mödingen) 2000/2001

MVV Consulting

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger

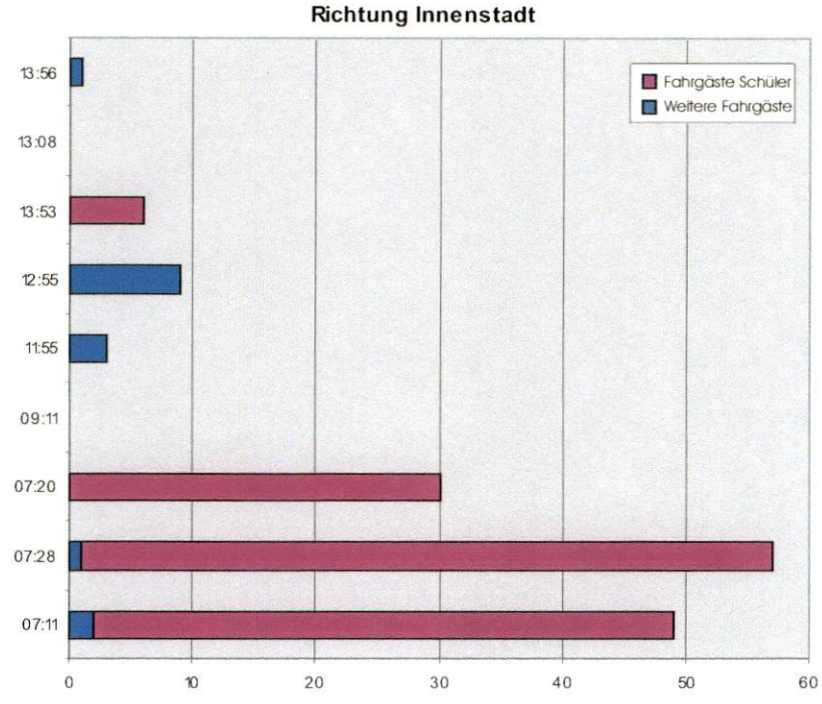


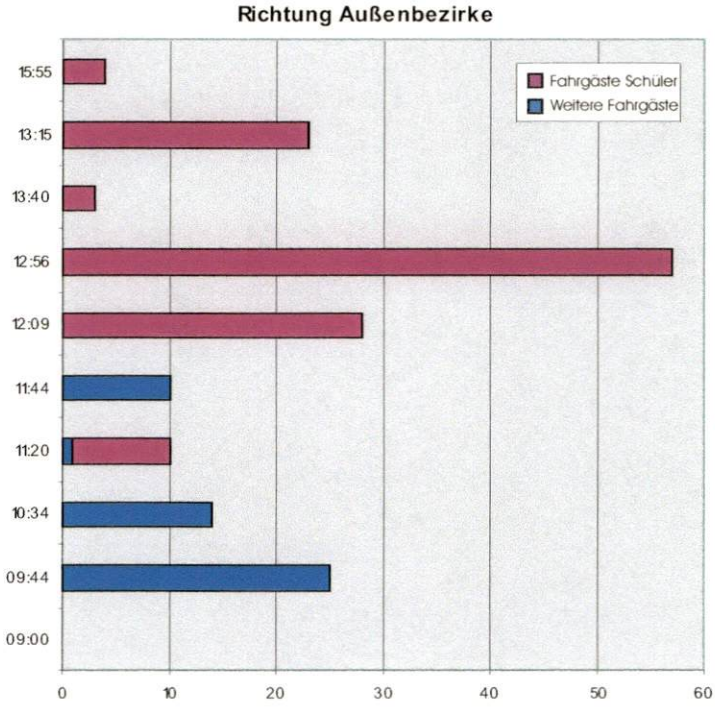
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



Quelle: RBA, 2000

F 1-13: Verkehrsnachfrage Linie 9100
(Lauinger Stadtverkehr) 2000/2001





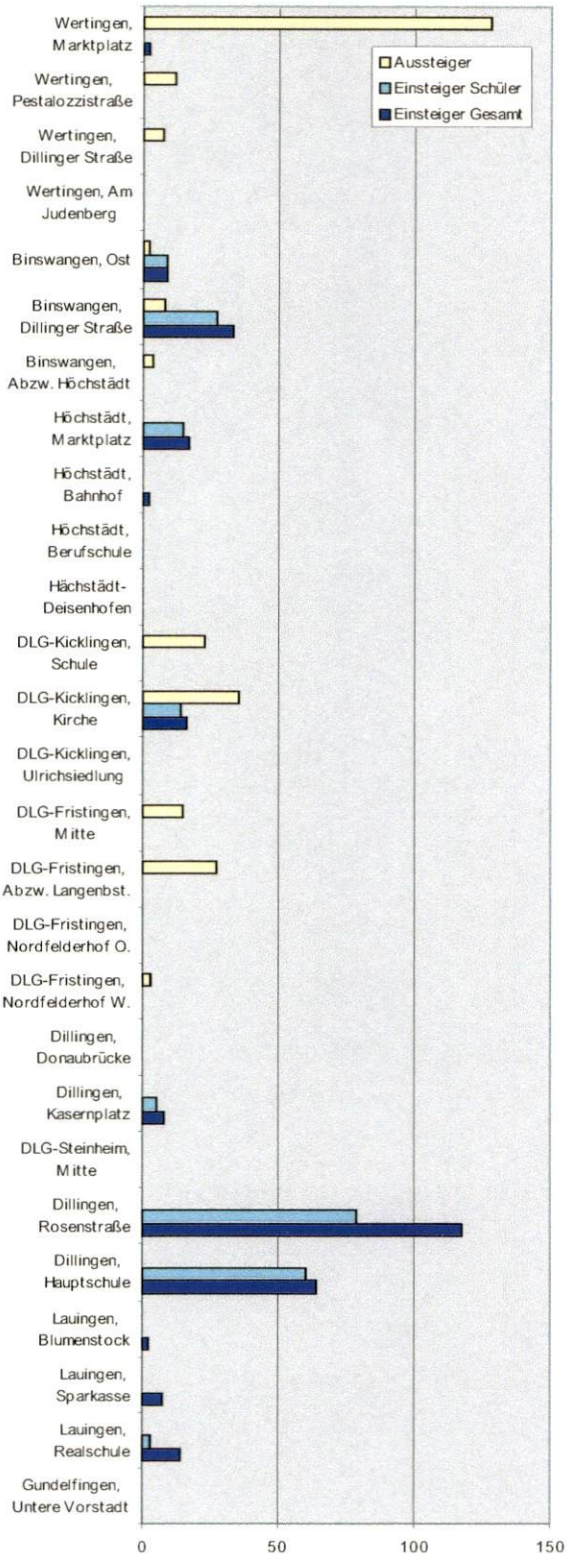
Quelle: RBA, 2000

F 1-14: Verkehrsnachfrage Linie 9100
(Lauinger Stadtverkehr) 2000/2001

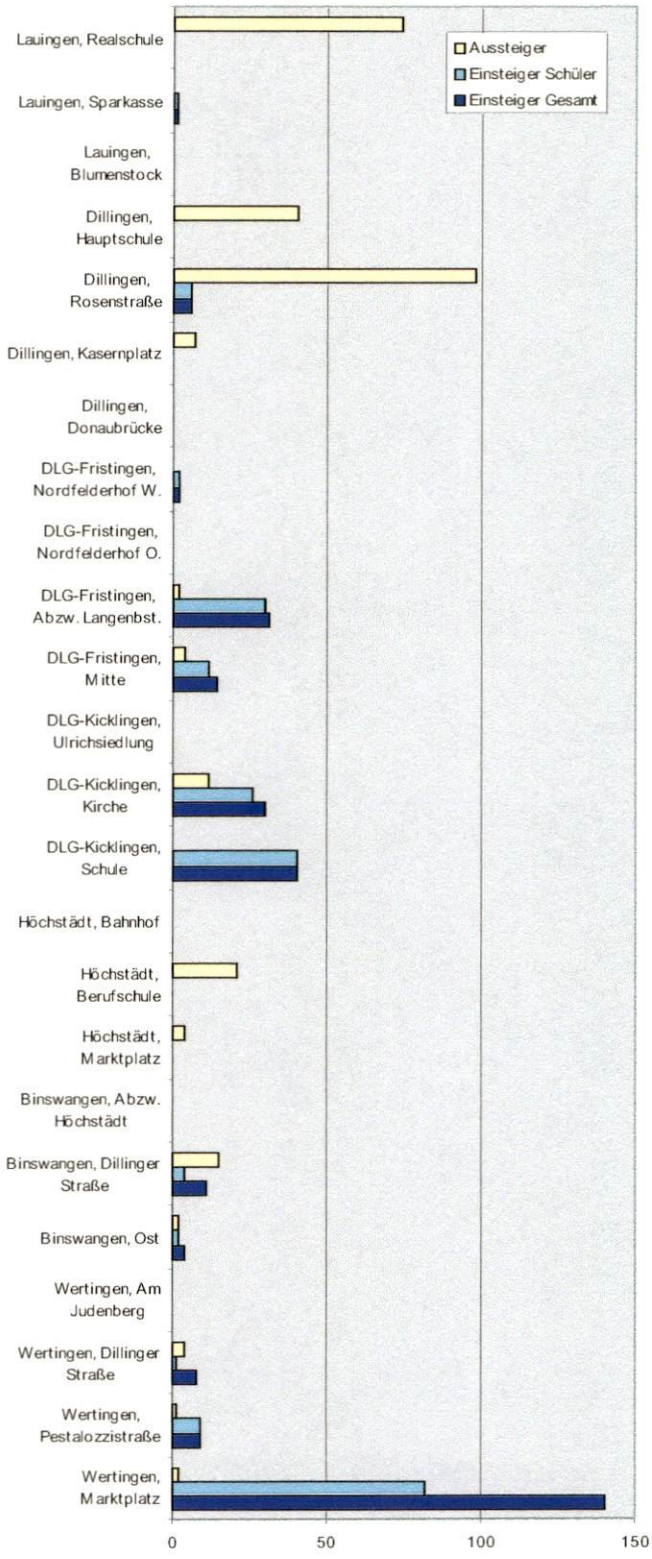
Nahverkehrsplan Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger

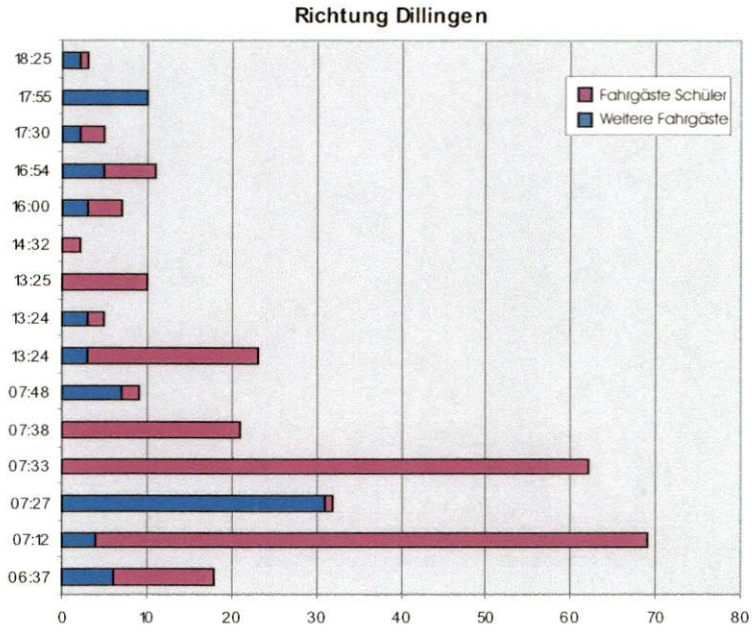


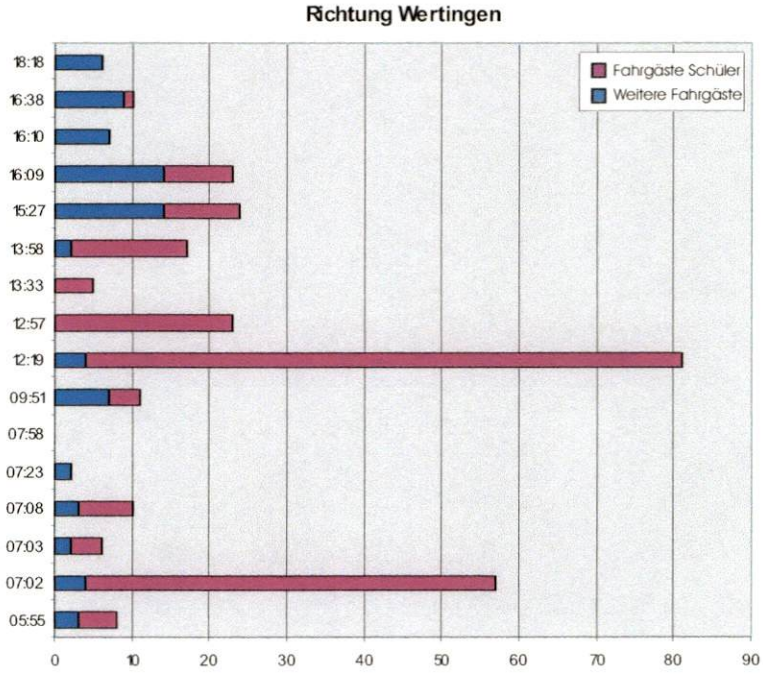
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



Quelle: RBA, 2000

F 1-15: Verkehrsnachfrage Linie 9101
(Lauingen - Dillingen - Wertingen) 2000/2001



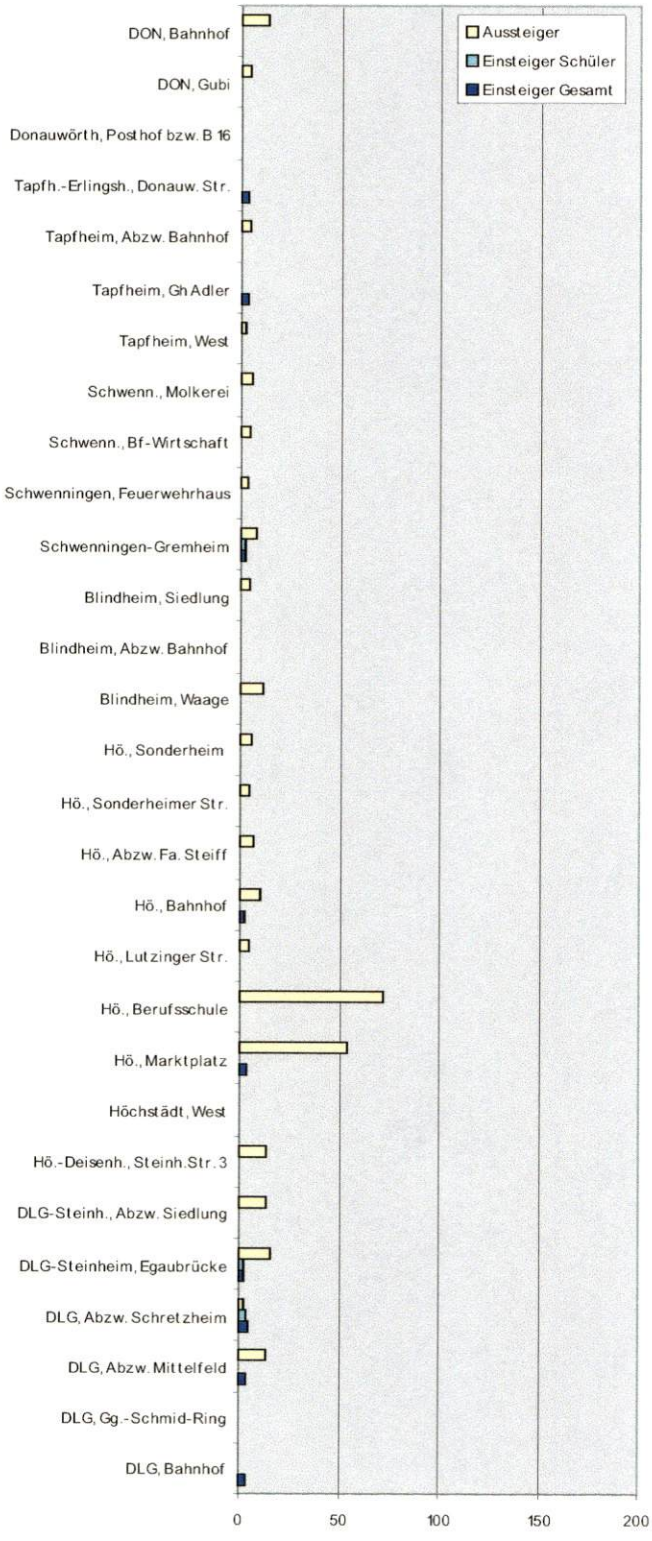


Quelle: RBA, 2000

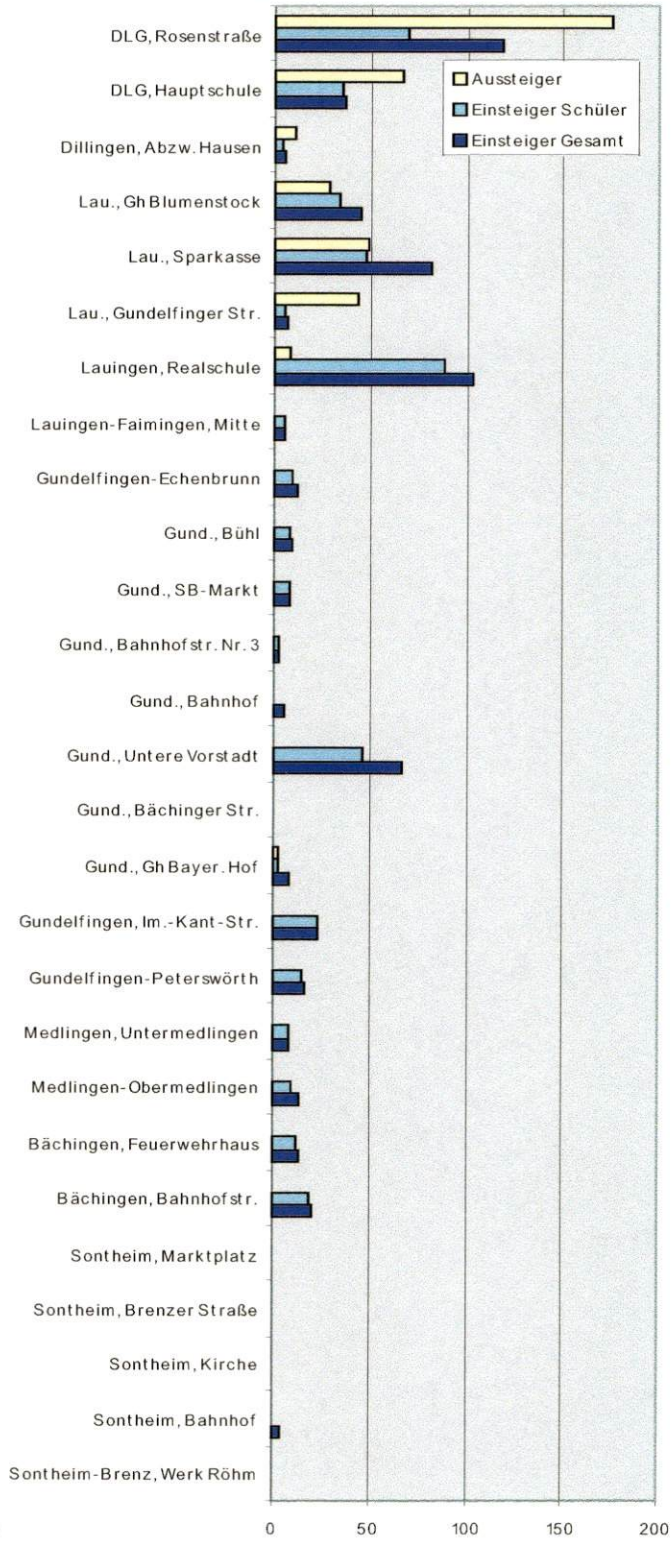
F 1-16: Verkehrsnachfrage Linie 9101
(Dillingen - Wertingen) 2000/2001

Consulting

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger 1



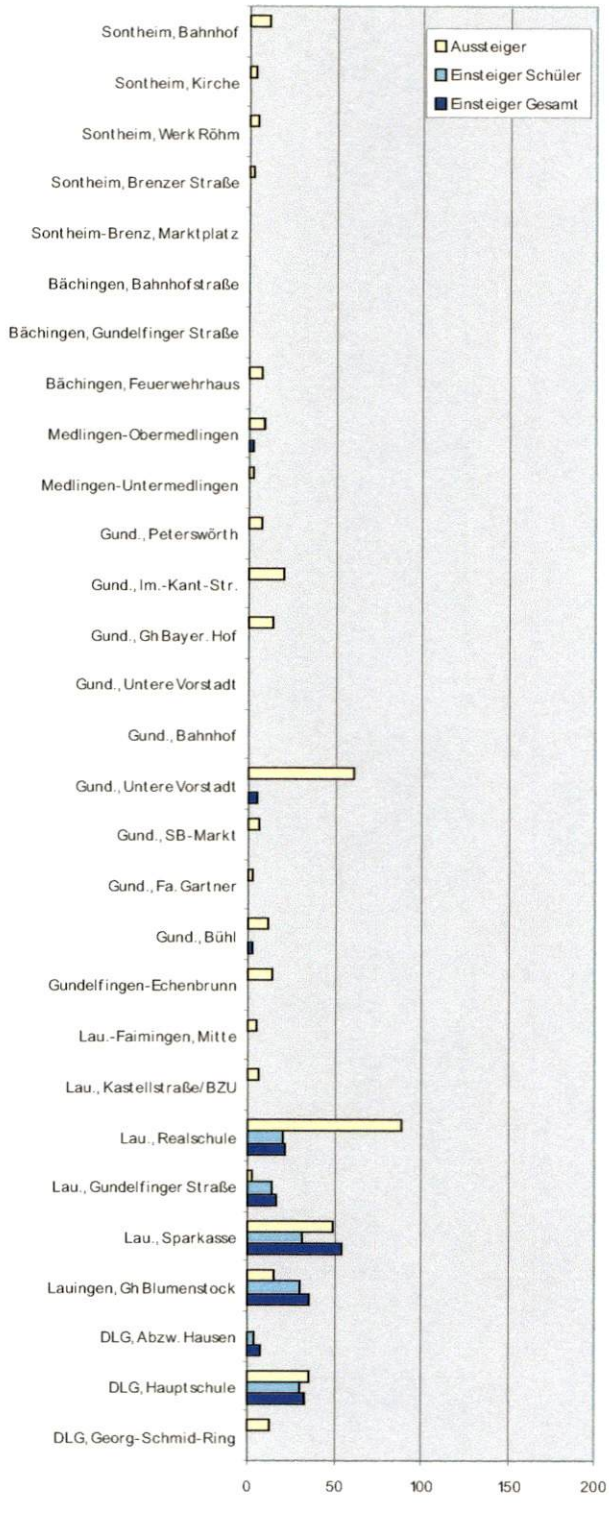
Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger 2



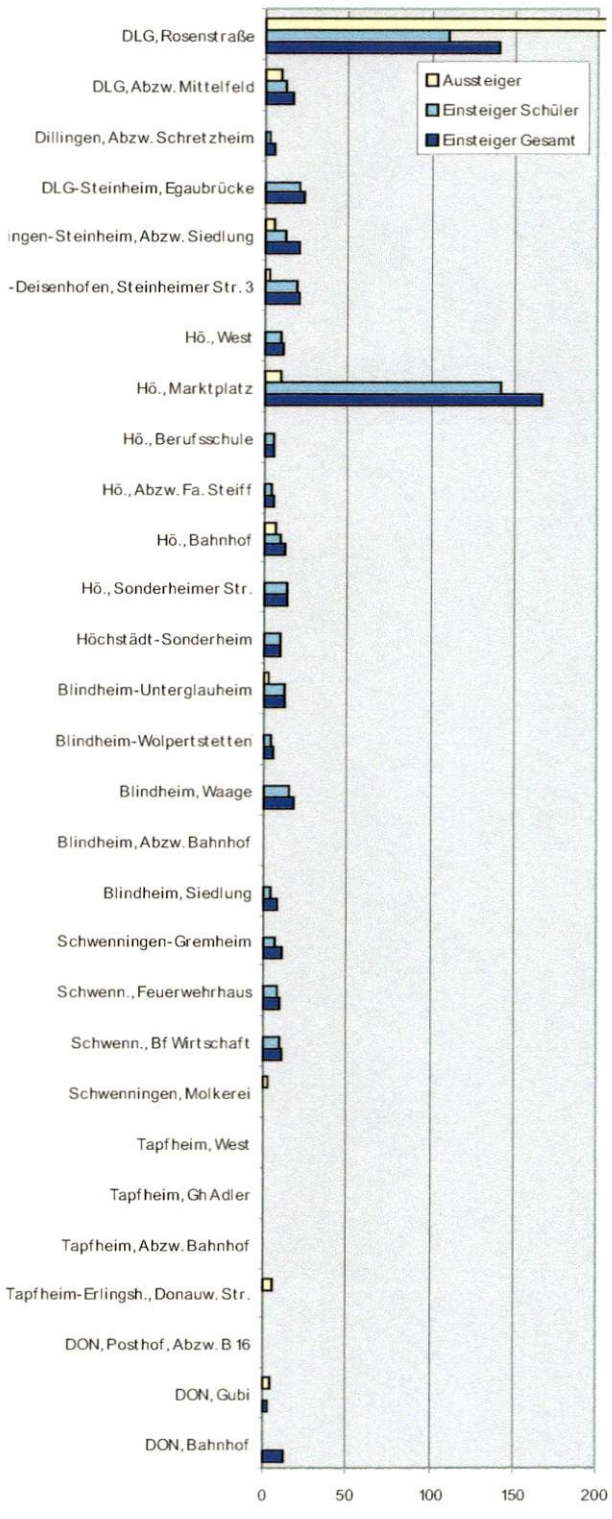
Quelle: RBA, 2000

F 1-17: Verkehrsnachfrage Linie 9105
(Donauwörth - Dillingen - Gundelfingen - Sontheim) 2000/2001

Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger 1



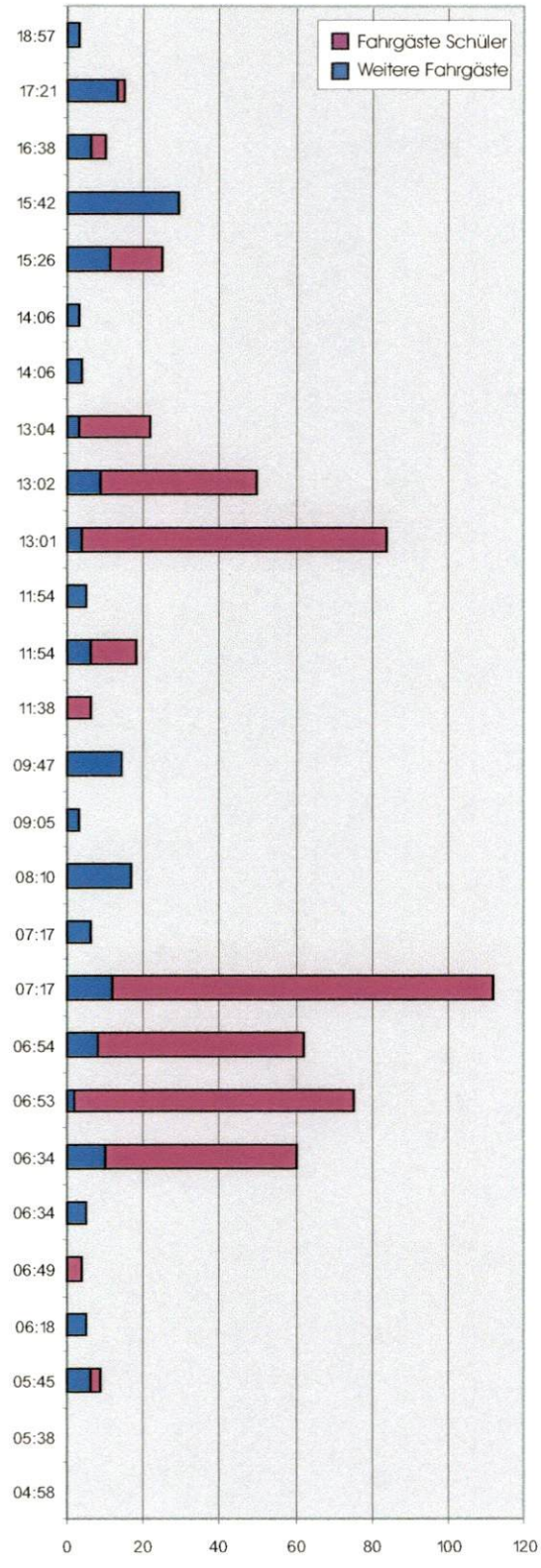
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger 2



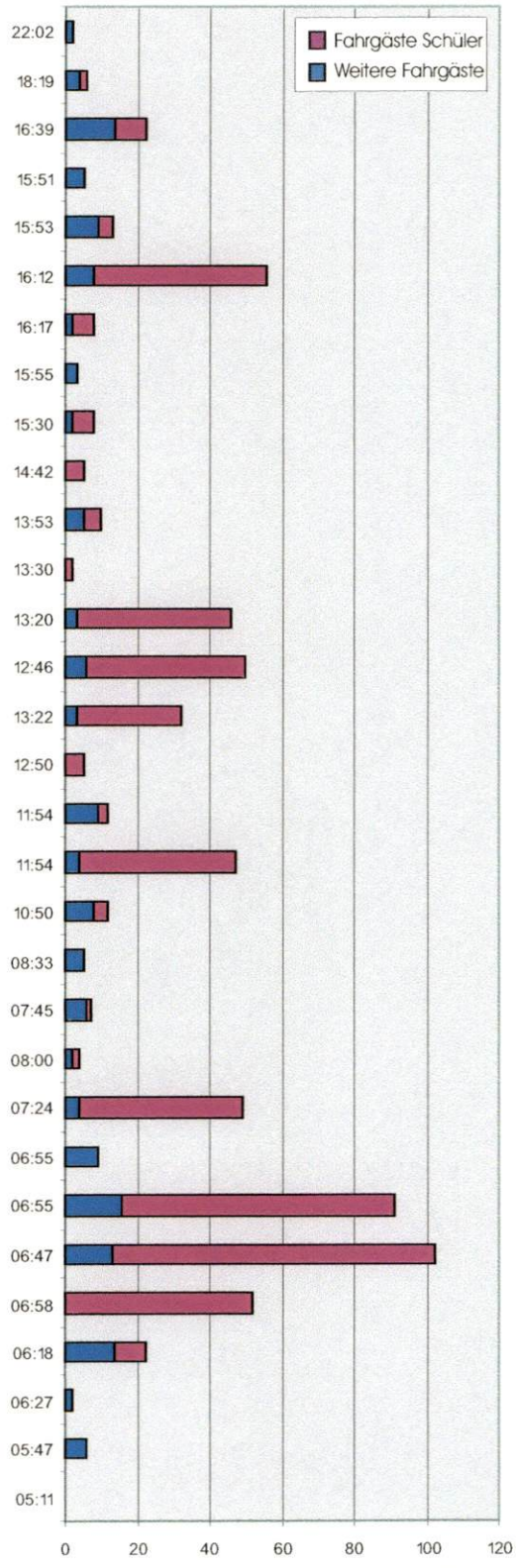
Quelle: RBA, 2000

F 1-18: Verkehrsnachfrage Linie 9105 (Donauwörth - Dillingen - Gundelfingen - Sontheim) 2000/2001

Richtung Donauwörth



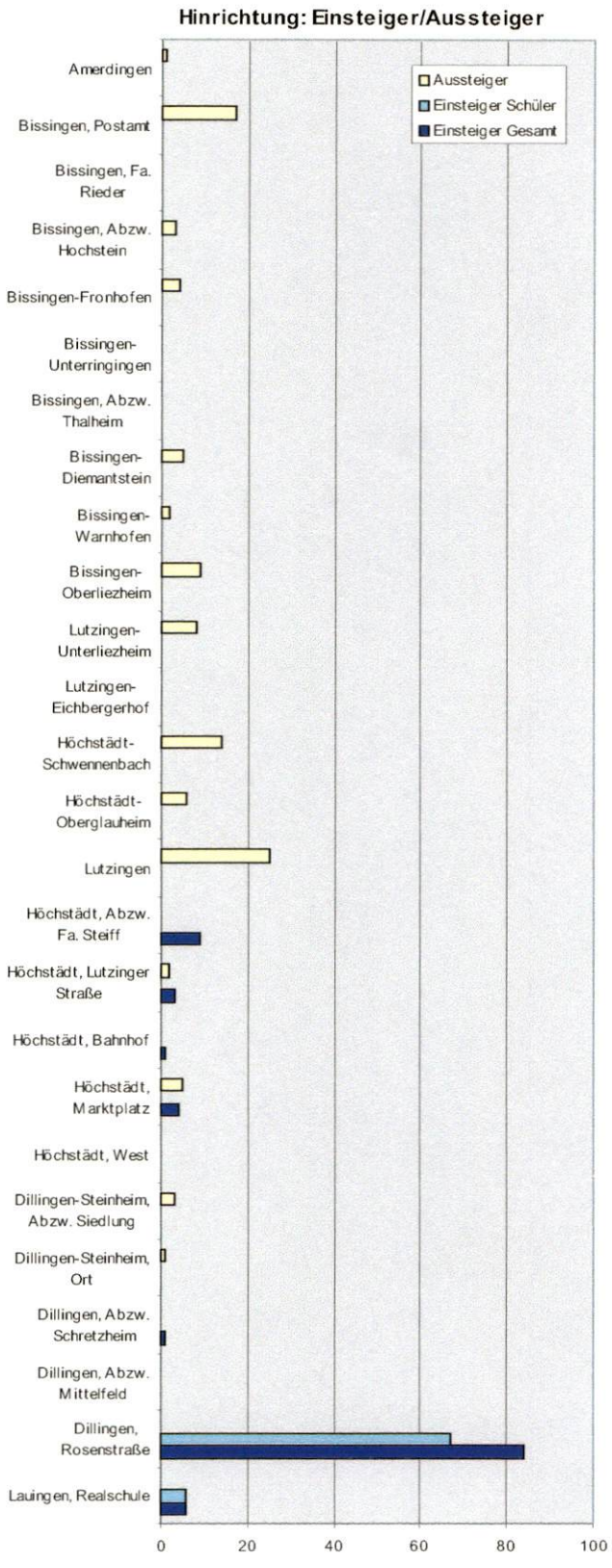
Richtung Sontheim

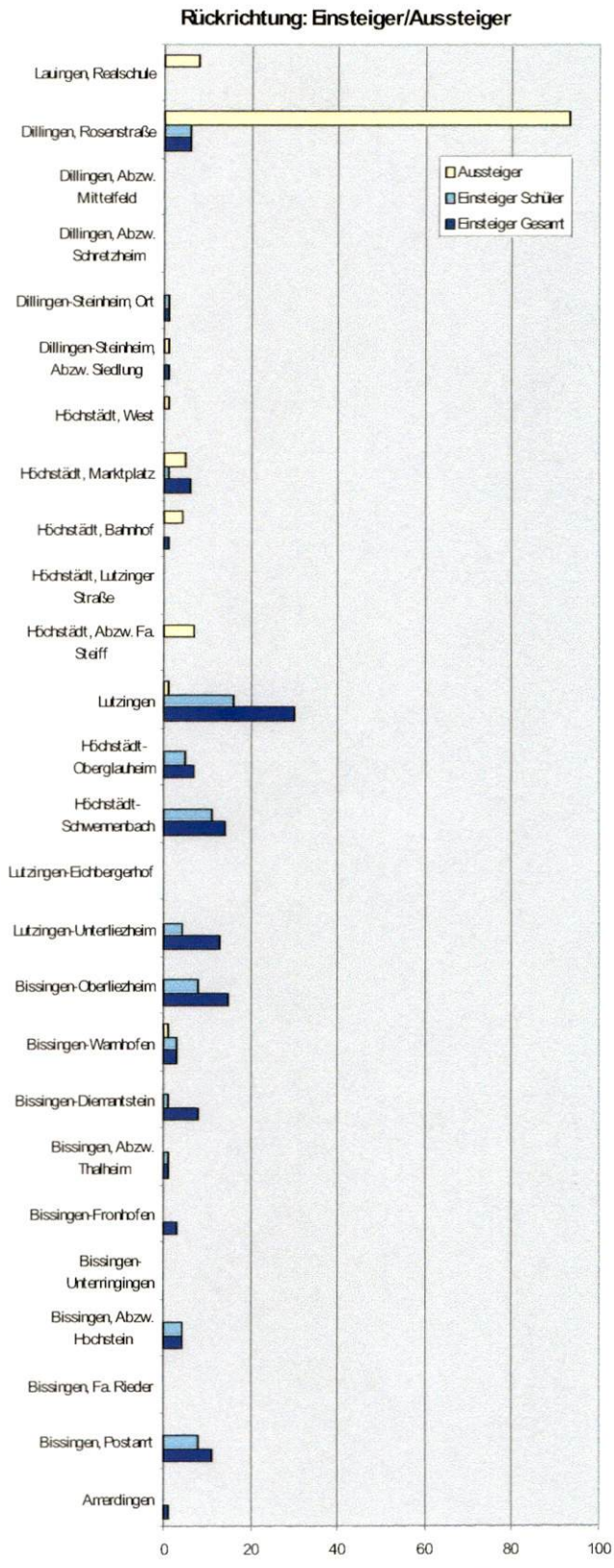


Quelle: RBA, 2000

F 1-19: Verkehrsnachfrage Linie 9105
(Donauwörth - Dillingen - Gundelfingen - Sontheim) 2000/2001

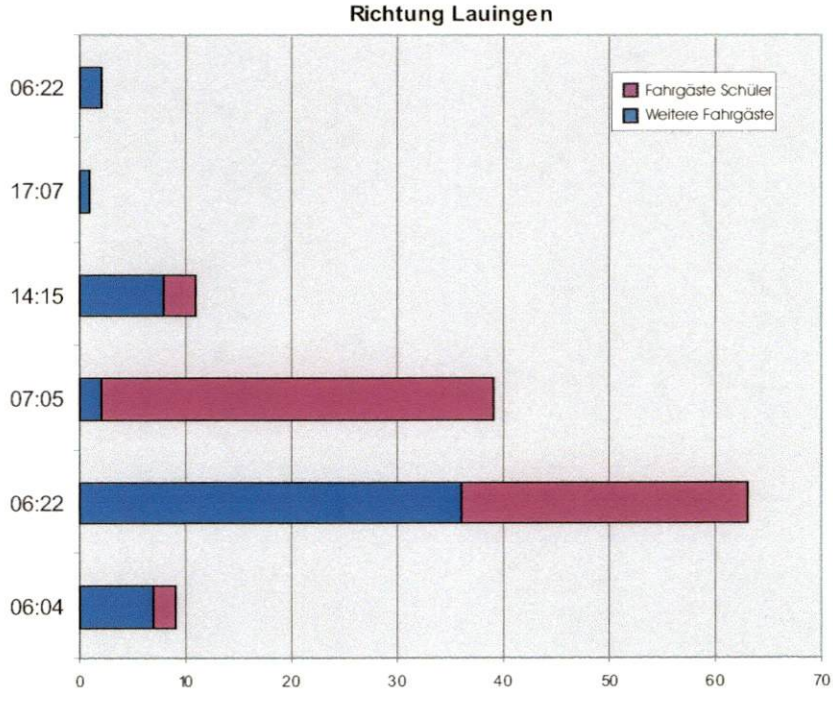
MVV Consulting

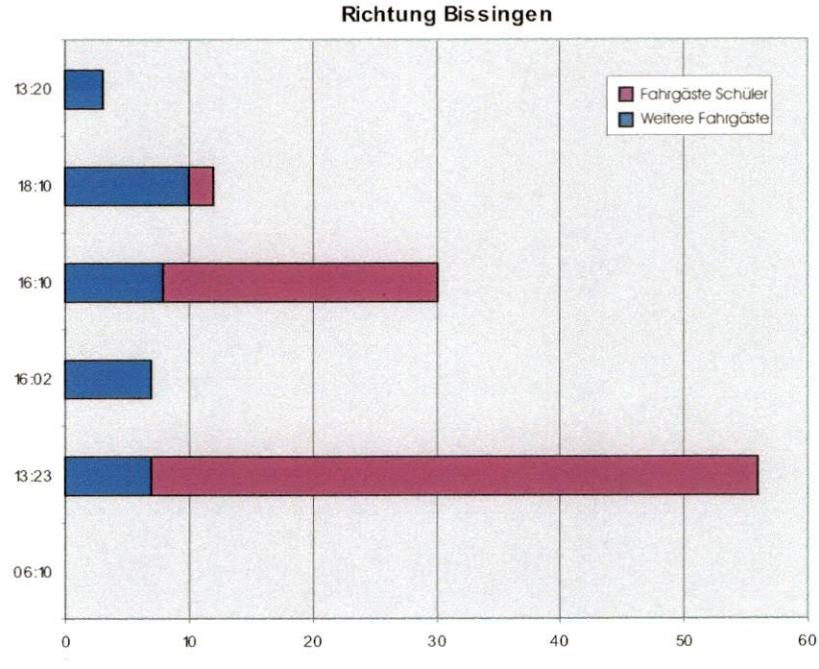




Quelle: RBA, 2000

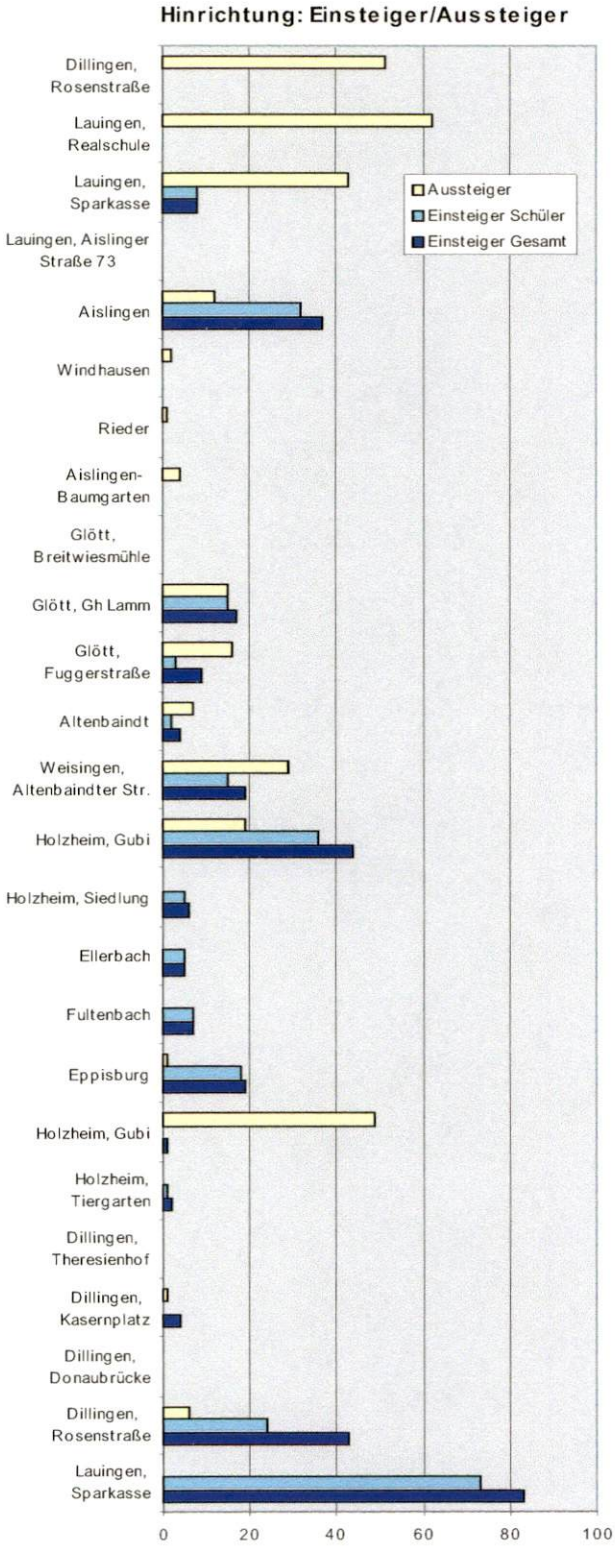
F 1-20: Verkehrsnachfrage Linie 9108 (Lauingen - Höchstädt - Bissingen - Amerdingen) 2000/2001

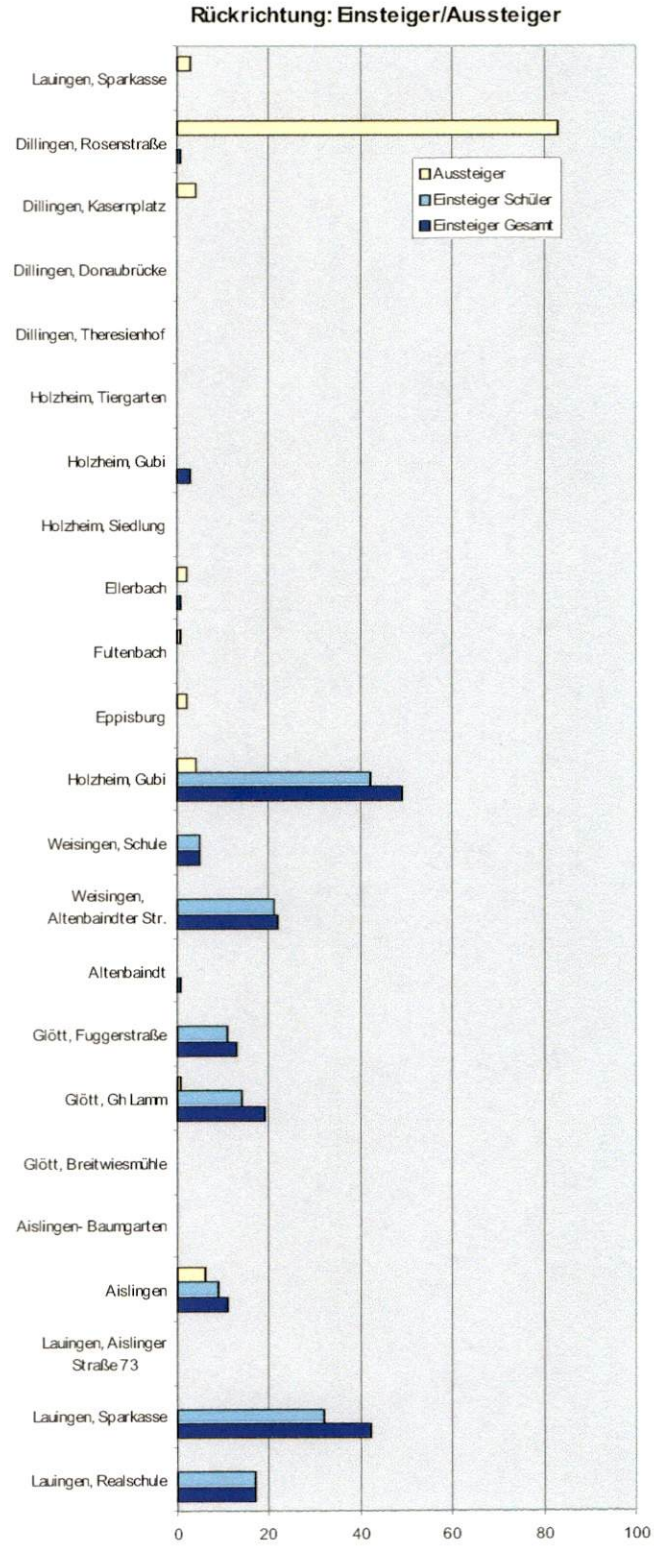




Quelle: RBA, 2000

F 1-21: Verkehrsnachfrage Linie 9108
(Lauingen - Höchstädt - Bissingen - Amerdingen) 2000/2001

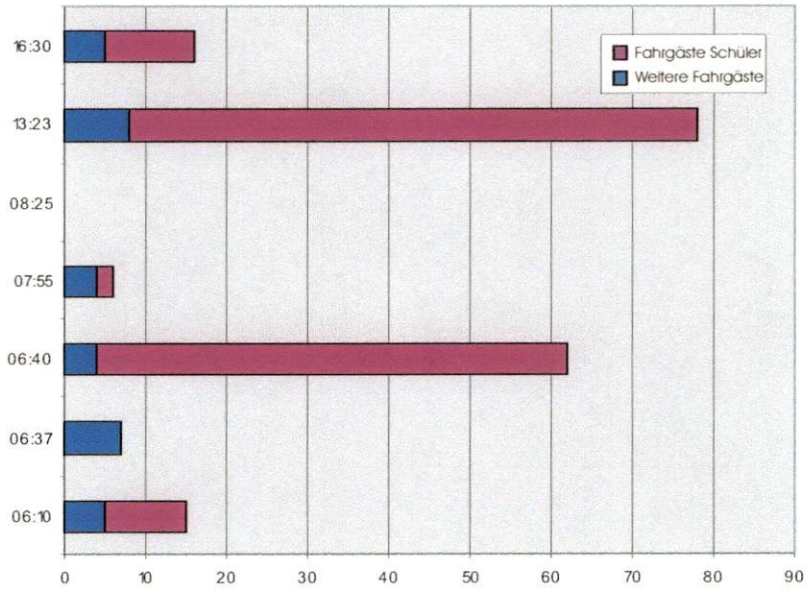




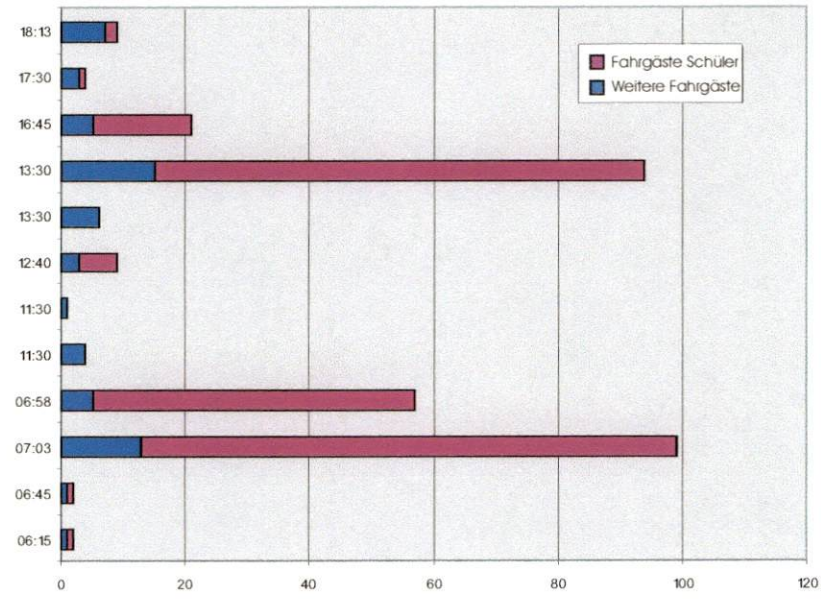
Quelle: RBA, 2000

F 1-22: Verkehrsnachfrage Linie 9109
(Dillingen - Aislingen - Lauingen) 2000/2001

Richtung Holzheim/Dillingen



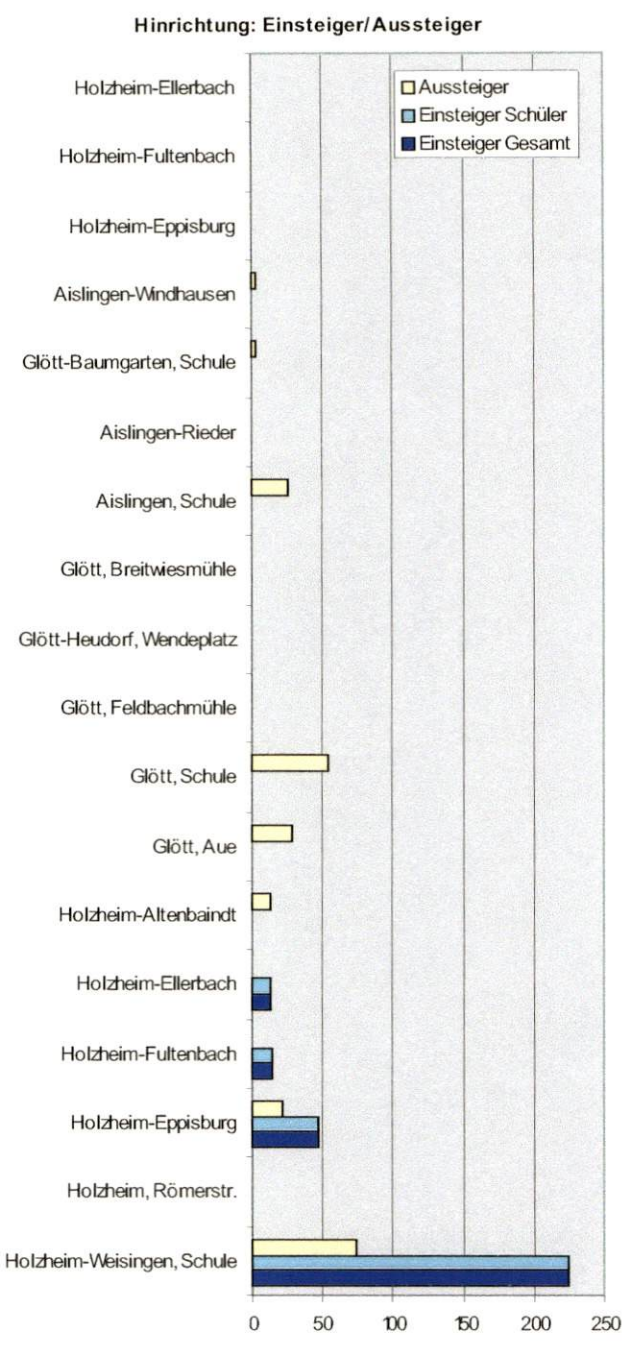
Richtung Holzheim/Lauingen

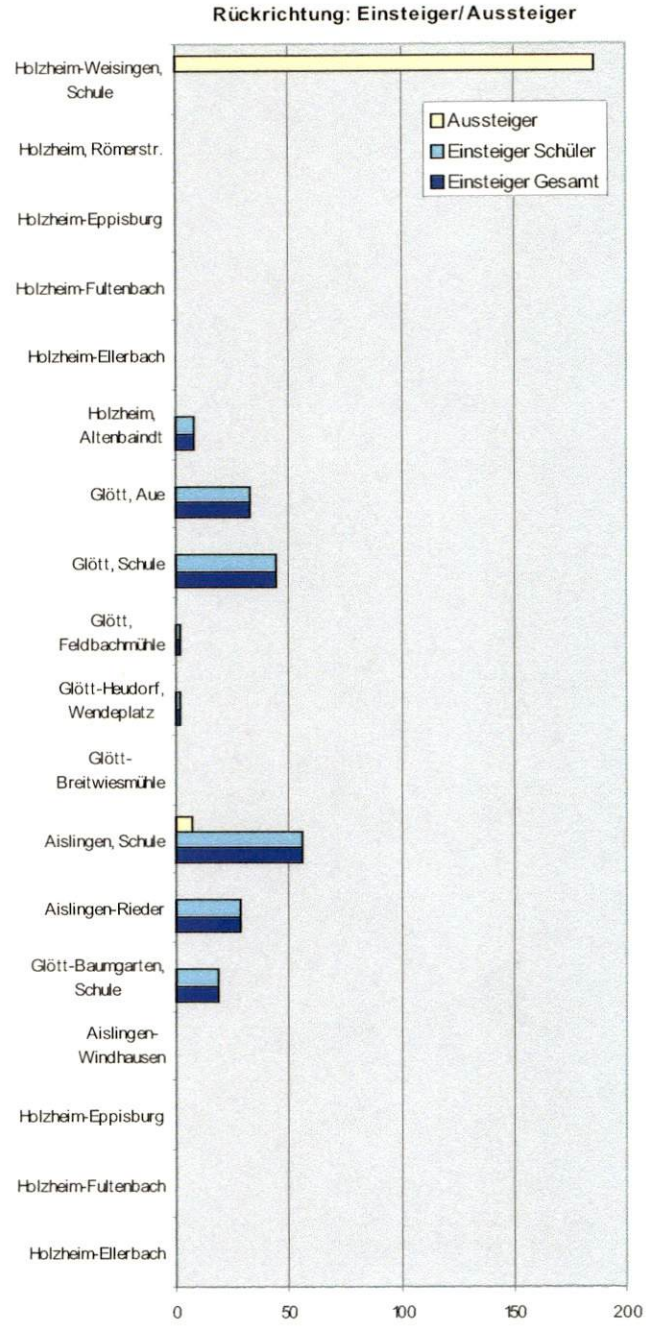


Quelle: RBA, 2000

F 1-23: Verkehrsnachfrage Linie 9109
(Dillingen - Aislingen - Lauingen) 2000/2001

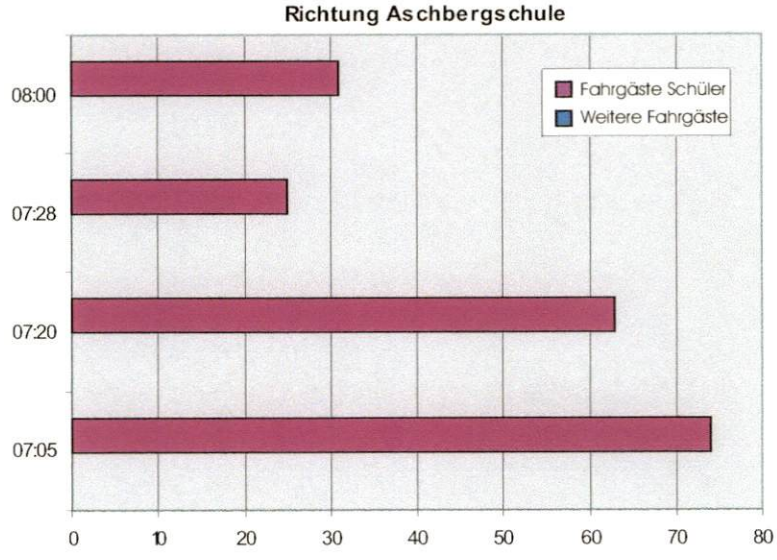
Consulting

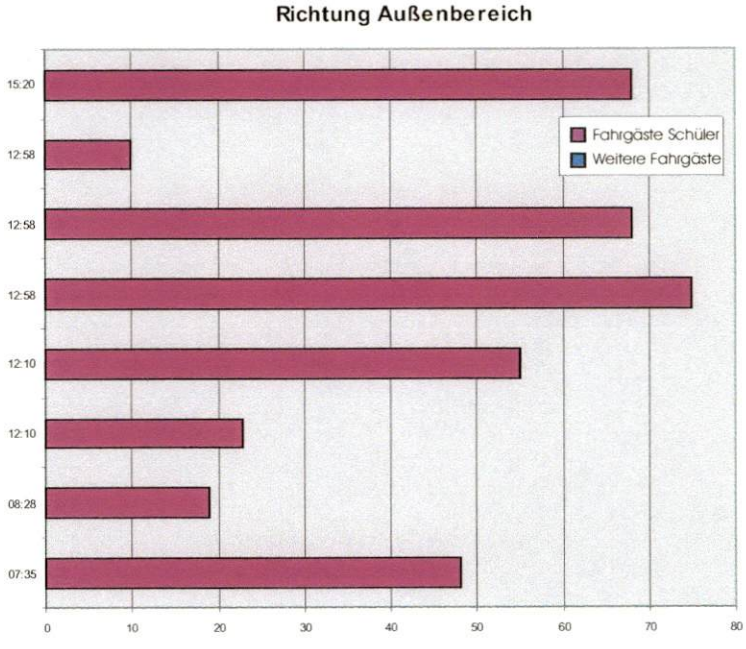




Quelle: RBA, 2000

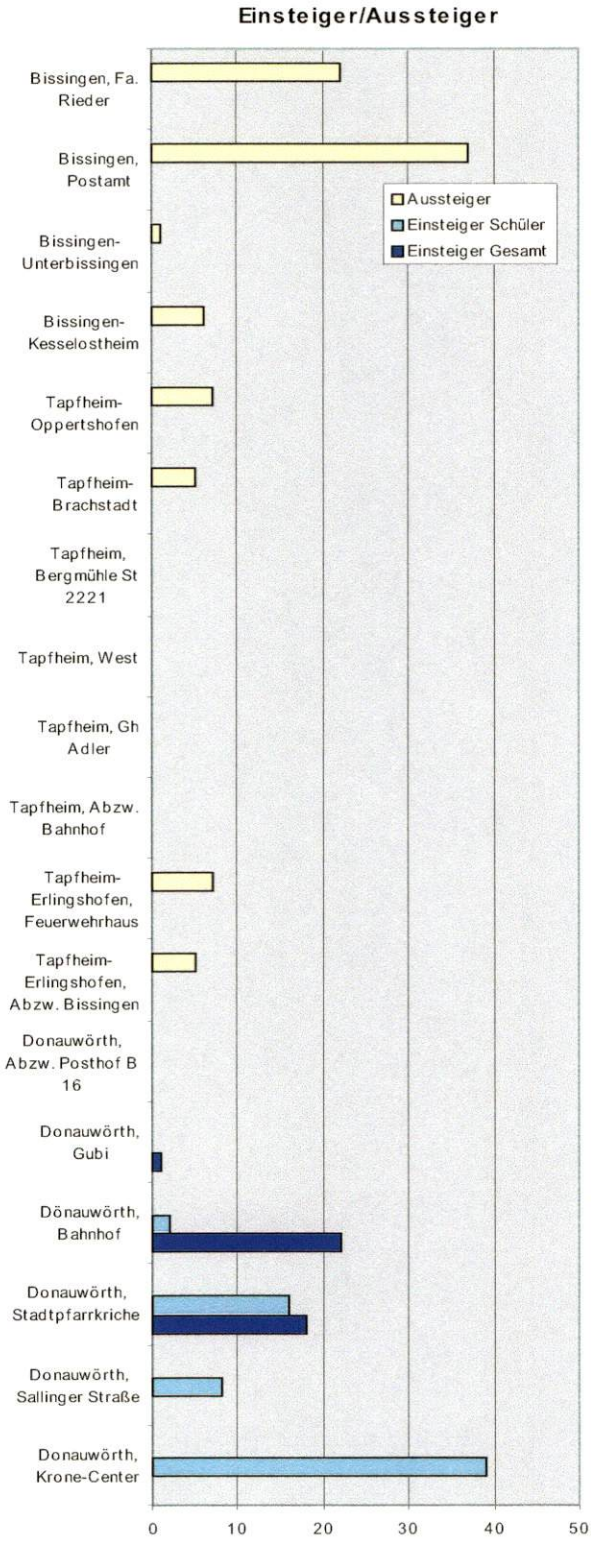
F1-24: Verkehrsnachfrage Linie 9109A (Weisingen - Rieder/Eppisburg - Aislingen) 2000/2001

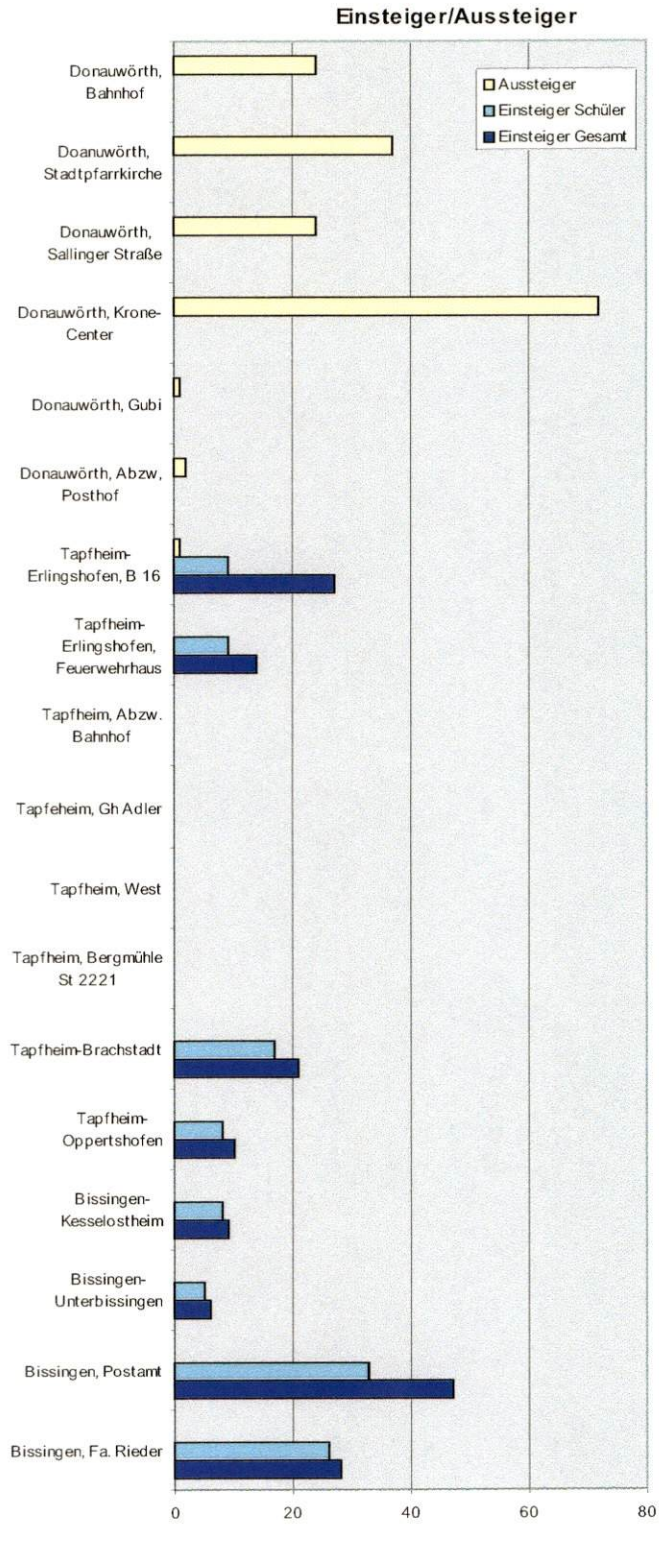




Quelle: RBA, 2000

F 1-25: Verkehrsnachfrage Linie 9109A
(Weisingen - Rieder/Eppisburg - Aislingen) 2000/2001

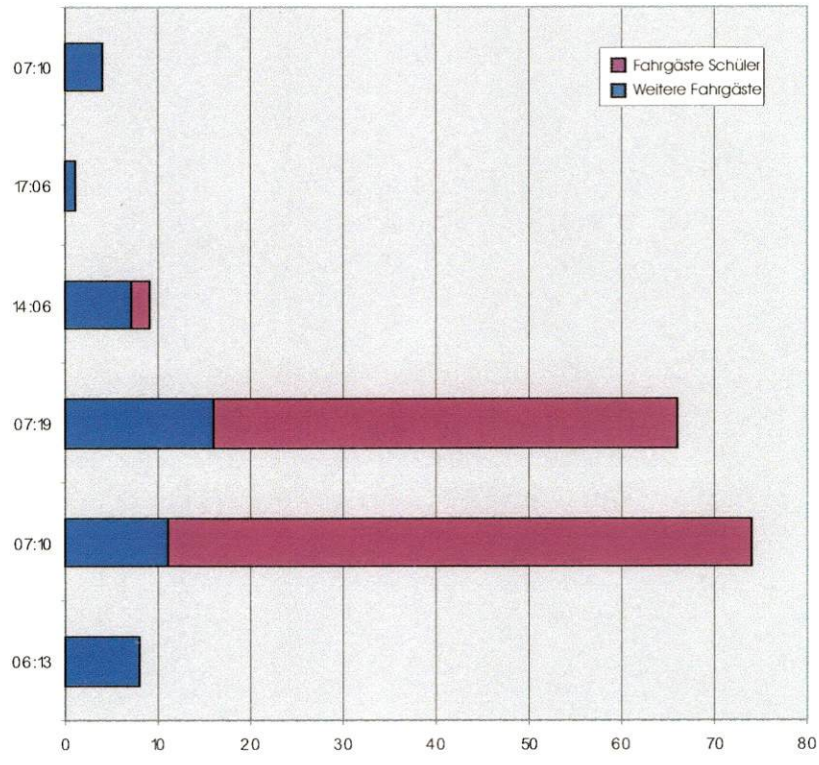




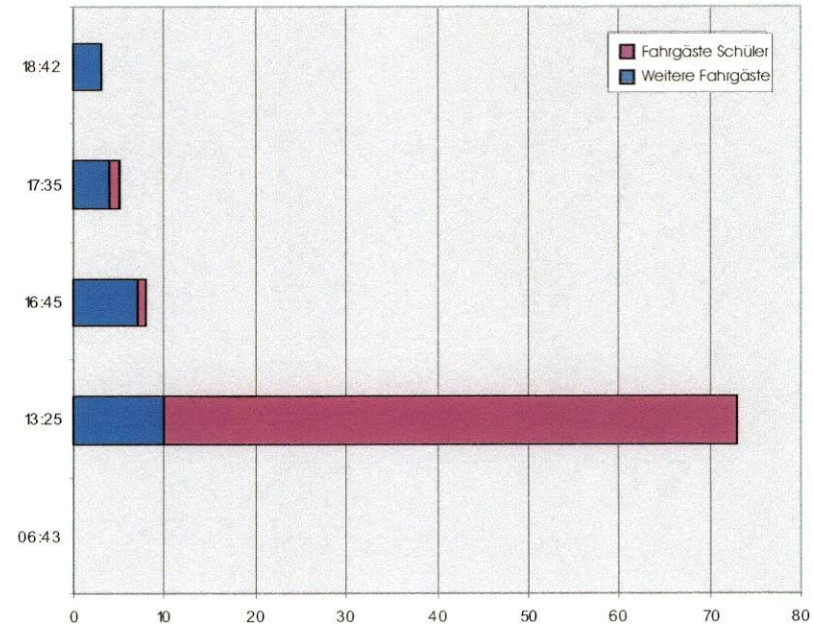
Quelle: RBA, 2000

F 1-26: Verkehrsnachfrage Linie 9111 (Donauwörth - Tapfheim - Bissingen) 2000/2001

Richtung Donauwörth



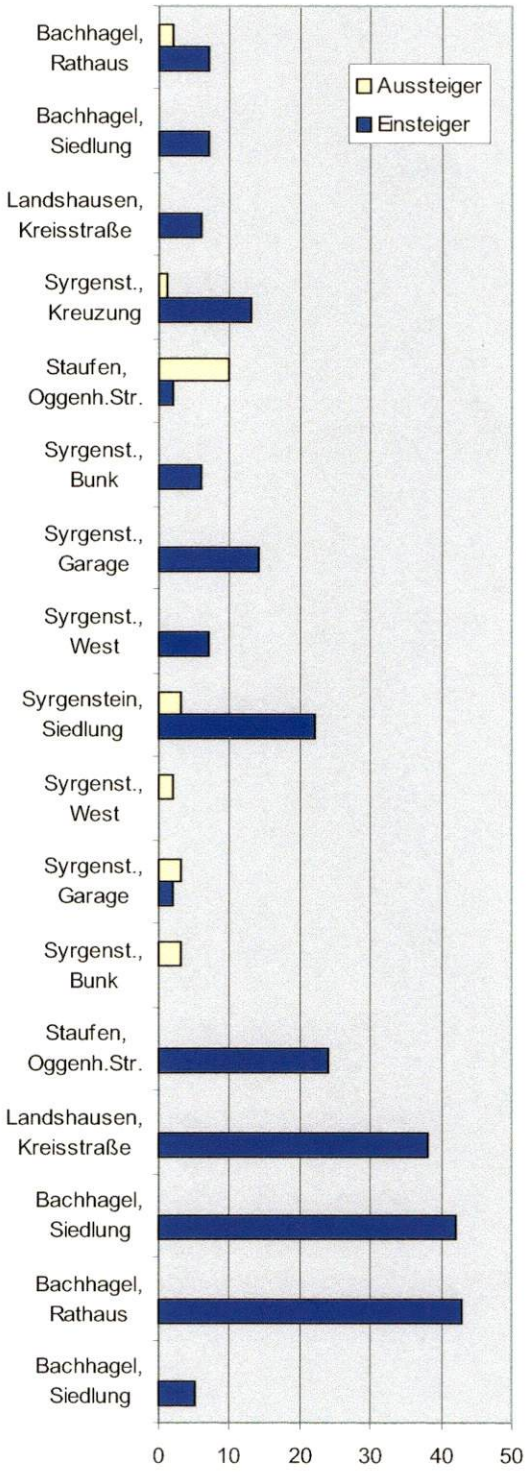
Richtung Bissingen



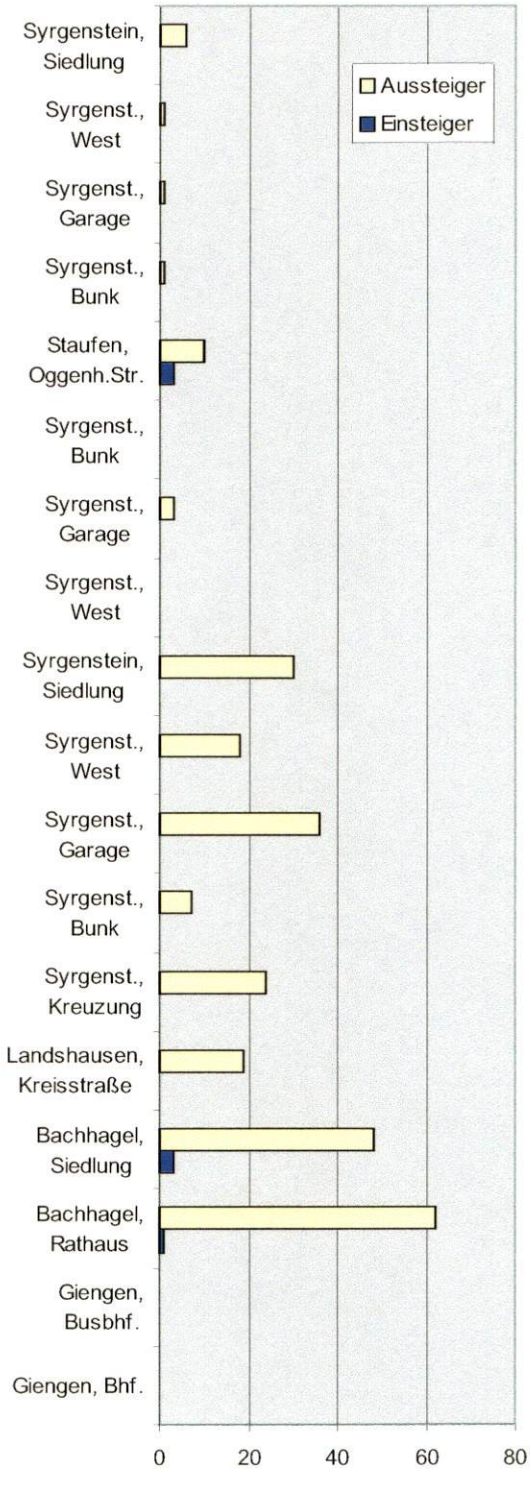
Quelle: RBA, 2000

F 1-27: Verkehrsnachfrage Linie 9111
(Donauwörth - Tapfheim - Bissingen) 2000/2001

Einsteiger/Aussteiger



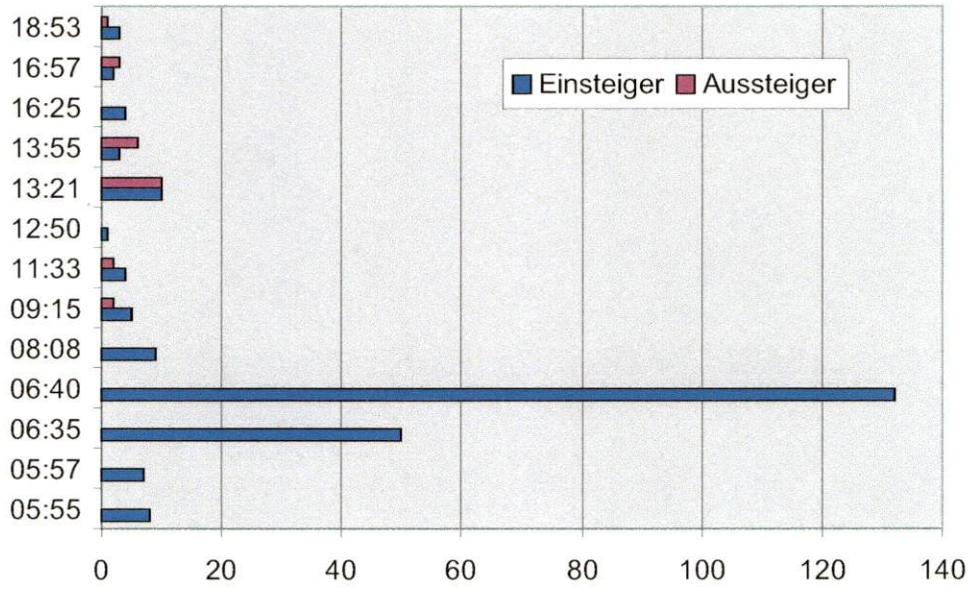
Einsteiger/Aussteiger



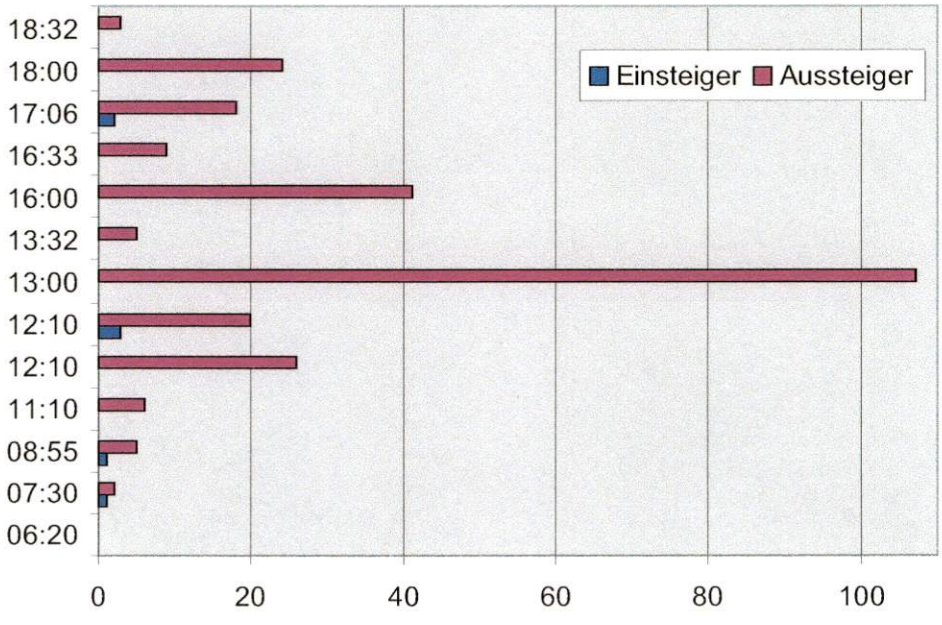
Quelle: HVG, 2003

F 1-28: Verkehrsnachfrage HVG 62
(Staufen -Bachhagel - Giengen) 2003

Richtung Giengen
(Nur Ein- und Aussteiger im Landkreis Dillingen)

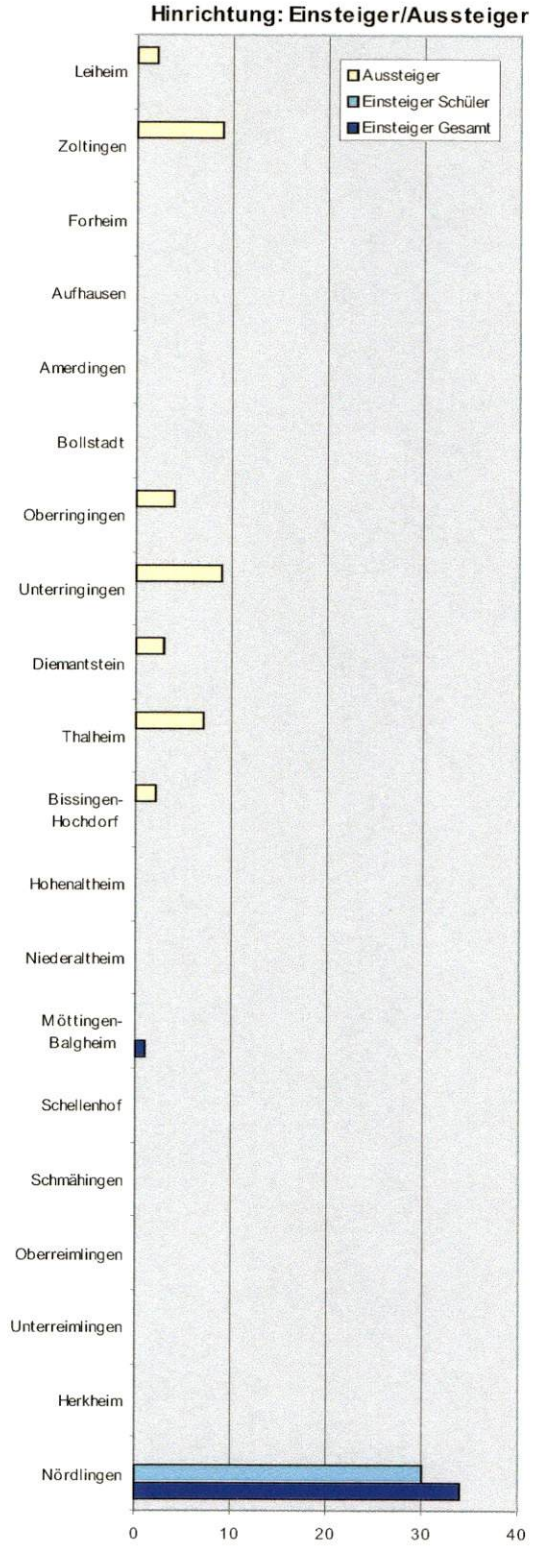


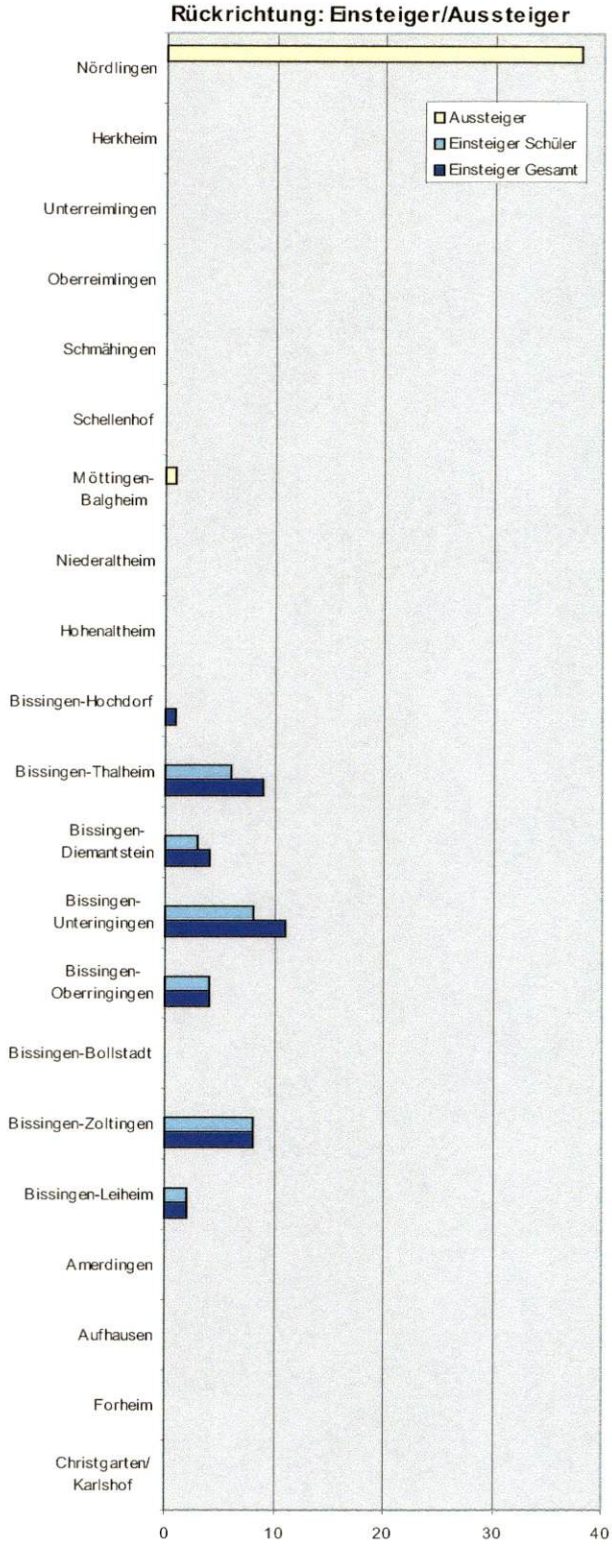
Richtung Staufen
(Nur Ein- und Aussteiger im Landkreis Dillingen)



Quelle: HVG, 2003

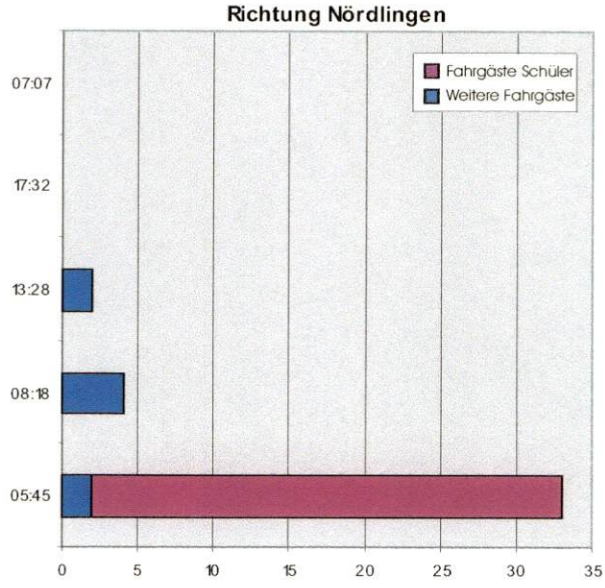
F 1-29: Verkehrsnachfrage HVG 62
(Staufen - Bachhagel - Giengen) 2003

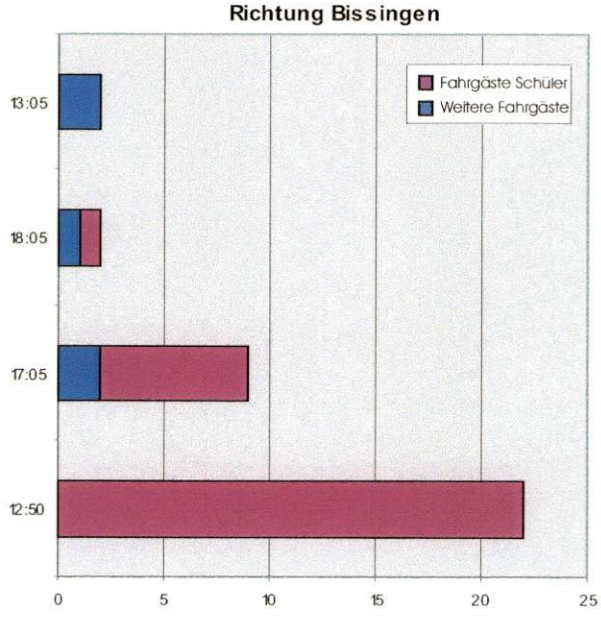




Quelle: Schwarzer, 2000

F 1-30: Verkehrsnachfrage Schwarzer-Reisen 505
(Nördlingen - Bissingen - Christgarten) 2000/2001

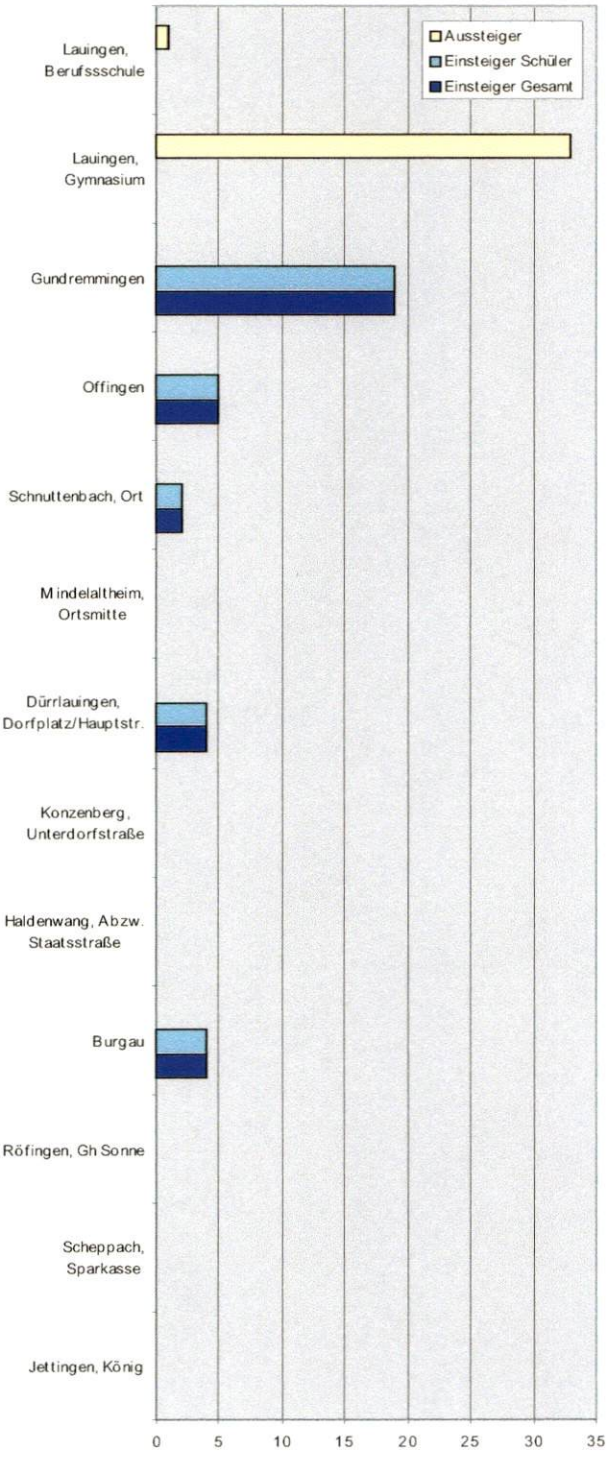




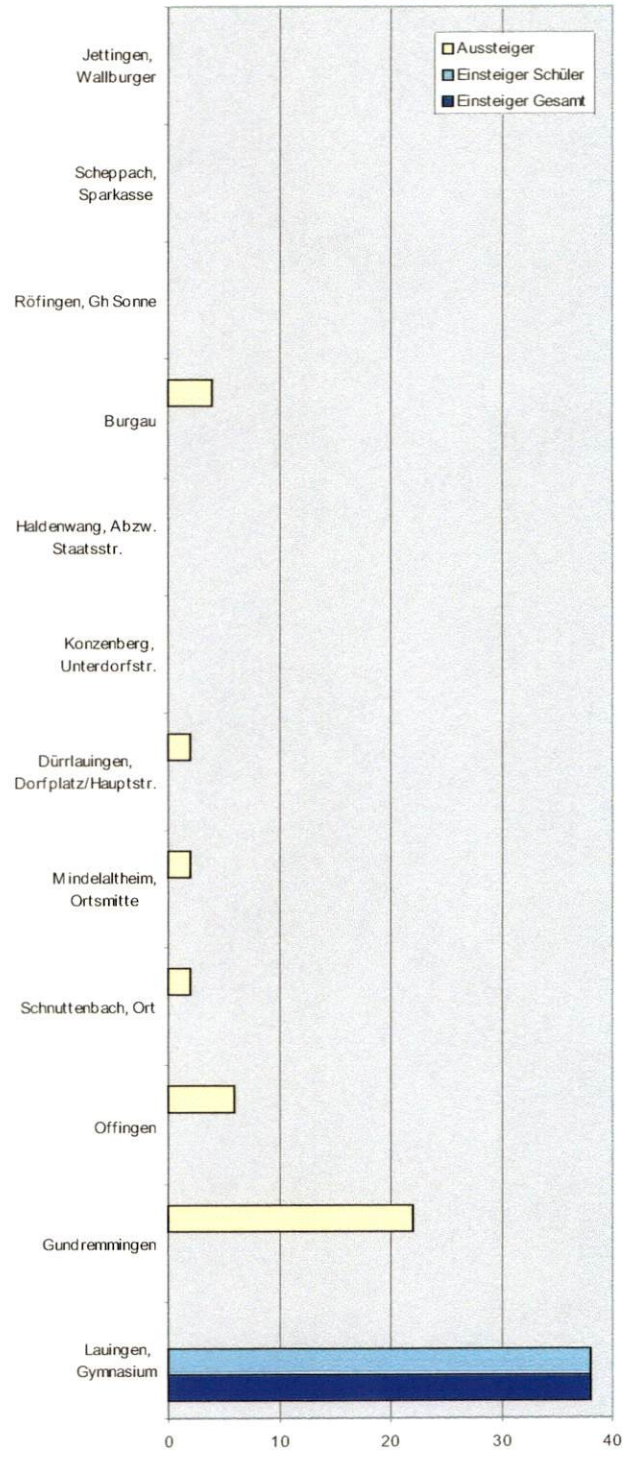
Quelle: Schwarzer, 2000

F 1-31: Verkehrsnachfrage Schwarzer-Reisen 505
(Nördlingen - Bissingen - Christgarten) 2000/2001

Hinrichtung: Einsteiger/Aussteiger

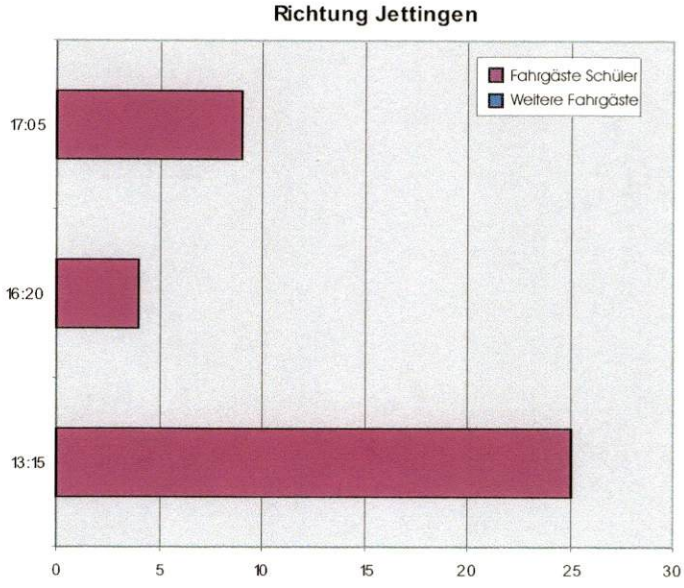


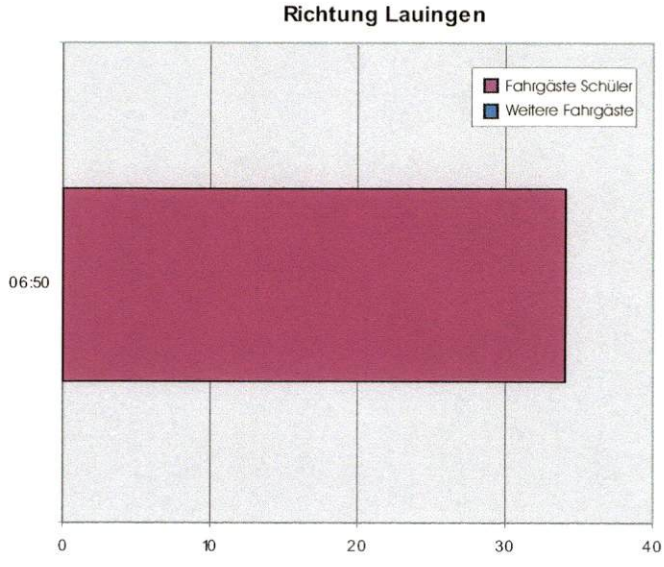
Rückrichtung: Einsteiger/Aussteiger



Quelle: Mindel-Reisen, 2000

F 1-32: Verkehrsnachfrage Mindel-Reisen 892
(Jettingen - Offingen - Lauingen) 2000/2001





Quelle: Mindel-Reisen, 2000

F 1-33: Verkehrsnachfrage Mindel-Reisen 892
(Jettingen - Offingen - Lauingen) 2000/2001

Grenz- und Richtwerte der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (1998)

a) Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn [1)]	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn [1)]
Ober-, Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-, Kleinzentrum				
Zentraler Bereich	500	800	400	600
Übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
Sonstige Räume				
Zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
Räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner / 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich der Haltestellen (s.o.) liegen.			

[1)] Die Einzugsbereiche der S- und Eisenbahnen dienen dem Nachweis der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeit übergeordneter Orte durch das vorhandene S- und Eisenbahnnetz. Dieses ist nicht Gegenstand der Planung durch die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV. Für die Planung im SPNV ist der Freistaat Bayern zuständig, es bleibt ihm daher vorbehalten, eine Modifizierung im SPNV-Plan vorzunehmen.

b) Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Erreichbarkeit übergeordneter Orte	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner	Erschließung aller Teilflächen ab 200 Einwohner
Nachbarschaftsbereich [1]	Bei mehr als **5** Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal **40** Min. Reisezeit. Dort in mindestens **80%** Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn die Weiterfahrt innerhalb **15** Minuten möglich ist.	Bei mehr als **3-5** Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal **30** Min. Reisezeit. Dort in mindestens **100%** Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn die Weiterfahrt innerhalb **10** Minuten möglich ist.
Zentrale Orte	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an Unterzentrum in **50** Min. [2] Mittel-/Oberzentrum in **90** Min. [2]	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an Unterzentrum in **40** Min. [2] Mittel-/Oberzentrum in **60** Min. [2]
	Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraums gewährleistet sind.	

[1] Nachbarschaftsbereich ist das Zentrum der Gemeinde; sollen andere Nachbarschaftsbereiche ebenfalls angebunden werden, so ist der Bedarf nachzuweisen.

[2] Reisezeiten inkl. Zu- und Abgangszeiten

c) Bedienungshäufigkeiten: Sonstige Räume

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Bedienungshäufigkeiten sonstige Räume:	**Taktfolgen in Minuten an Werktagen in der**			
	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
verdichtete Räume:				
ab 15.000 Einwohner:				
zentrales Gebiet	30-40	Bedarfsfahrten	15-20	60
nicht zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	120
bis 15.000 Einwohner:				
zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	60
nicht zentrales Gebiet	120	Bedarfsfahrten	60	120
Verkehrsachsen [1]**:**	60	Bedarfsfahrten	20-30	60
	In der HVZ ist für die oben genannten Räume das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten. Für die oben genannten Räume gilt außerdem folgendes Mindestangebot: Samstags: Angebot während der Ladenöffnungszeiten wie NVZ; sonst wie SVZ Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ			

ländlicher Raum:	**Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag** als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1000-3000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
	In ländlichen Räumen hat sich der Aufgabenträger das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit selbst vorzugeben.					

[1] Verkehrsachsen sind vom Aufgabenträger zu definieren. Sie müssen nicht notwendig mit Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsprogramms übereinstimmen.

d) Fahrzeugauslastung

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Fahrzeugauslastung:		
A) Kundenorientierte Sichtweise		
Besetzungsgrad [1] **im Werktagsverkehr:**	in Spitzenstunde: bis 70% NVZ: bis 55% Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100%	in Spitzenstunde: bis 65% NVZ: bis 50% Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100%
Tagesauslastung [2]**:**	Tagesauslastung: > 40% ⌈ Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung	Tagesauslastung: > 30% ⌈ Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
Beförderungskomfort:	Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Wochenendverkehr und SVZ: Jedem Fahrgast sollte ein Sitzplatz angeboten werden.	
B) Betriebswirtschaftliche Sichtweise		
Tagesauslastung: Linien in Oberzentren:	Tagesauslastung: < 10% ⌈ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung: < 15% ⌈ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Linien außerhalb von Oberzentren:	Tagesauslastung: < 7% ⌈ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung: < 12% ⌈ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Einzelfahrtbetrachtung:	Betrachtung einzelner Fahrten: nutzen regelmäßig weniger als 5 Fahrgäste pro Fahrt (am Querschnitt der größten Belastung) ein Angebot, sollte der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erwogen werden.	

[1] Auslastung an Querschnitten mit größter Belastung, gemessen in Lastrichtung (in Anlehnung an VÖV-Bedienungsstandards), das Platzangebot in Fahrzeugen ist wie folgt zu errechnen: Sitzplätze + Stehplätze (max. 4 Pers./qm).

[2] Durchschnittliche Tagesauslastung in Personenkilometer/Platzkilometer im Werktagsverkehr. In die Berechnung der Platzkilometer sind keine Leerfahrten oder Ausrück-/Einrückfahrten einzubeziehen.

e) Vorschläge zur Beurteilung des qualitativen Standards

Indikator	Empfehlungen
qualitativer Standard	Die Qualität bezügl. Fahrzeuge, Fahrpersonal und Haltestellen sowie Betriebs- und Servicequalität ist entsprechend den „Empfehlungen zur Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen" vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie zu beschreiben, um den Aufgabenträgern eine Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen.
Fahrzeuge:	Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge ständig erreichbar sein (Betriebsfunk, Handy). 75% der neu beschafften Fahrzeuge sollen folgendem Standard entsprechen: zentrale Orte und Stadtverkehr: Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz, mindestens Lautsprecheranlage, evt. Haltestellenanzeige innen Verkehrsachsen, Schnellbuslinien: wie oben, Niederflurbus soweit bei gegebener Topographie möglich Ländlicher Raum: Linienfahrzeuge (Standardlinien-, Midi-, Minibus) oder sonst förderungsfähige Busse, reine Reisebusse nur als Verstärker
Fahrpersonal:	Fahrpersonal kann einfache Tarif- und Fahrplanauskünfte mindestens für die jeweilige Linie und Umsteigemöglichkeiten geben; ordentliches Erscheinungsbild
Haltestellenausstattung:	Bedeutsame Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteiger je Werktag sollen mit einer Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein; Bedeutsame Umsteigehaltestellen sollen mit Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein.
Anschlüsse:	Bei einem Fahrplantakt von mehr als 10 Minuten soll für Umsteigebeziehungen mit stärkster Nachfrage ein fahrplanmäßiger Anschluss hergestellt werden (Unterstützung durch betriebliche Anschlusssicherung). Die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel soll 5 Minuten nicht überschreiten. Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll die Wartezeit auf verspätete Anschlüsse mindestens 10 Minuten betragen. Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muss sichergestellt sein.

Aislingen
(71)

Bachhagel-Burghagel
(73)

Bachhagel,
Rathaus
(65)

Bachhagel-Oberbechingen,
Unterbechinger
Straße
(49)

Bachhagel,
Schule
(141)

Binswangen
Dillinger Str.
(67)

Bachhagel,
Siedlung
(81)

Bissingen,
Postamt
(66)

F 3-1: Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau
mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag 2000/2001

Blindheim,
Waage
(51)

Dillingen-Hausen,
Zwergbach-
brücke West
(279)

Dillingen,
Hauptschule
(632)

Dillingen-Kicklingen,
Kirche
(93)

Dillingen,
Rosenstraße
(2090)

Dillingen-Kicklingen,
Schule
(63)

Dillingen-Fristingen,
Abzweigung
Langenbuchstraße
(60)

Dillingen-Steinheim,
Schule
(86)

F 3-2: Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau
mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag 2000/2001

Dillingen-Steinheim,
Parkweg
(80)

Glött,
Gh. Lamm
(52)

Dillingen-Steinheim,
Abzweigung
Schretzheim
(55)

Haunsheim,
Schule
(74)

Dillingen-Steinheim,
Abzweigung
Siedlung
(53)

Haunsheim-
Unterbechingen,
Mühle
(67)

Finningen-Mörslingen,
Altheimer Str.
(47)

Holzheim,
Römerstraße
(169)

F 3-3: Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau
mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag 2000/2001

Holzheim-Weisingen,
Altenbaindter
Straße
(70)

Lauingen,
Bahnhof
(54)

Höchstädt,
Berufsschule
(101)

Lauingen,
Gh. Blumenstock
(260)

Höchstädt,
Marktplatz
(257)

Lauingen,
Gymnasium
(117)

Lauingen,
Abzweigung
Härtsfeldweg
(60)

Lauingen,
Hauptschule
(238)

F 3-4: Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau
mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag 2000/2001

Lauingen,
Kastellstraße/
BZU
(68)

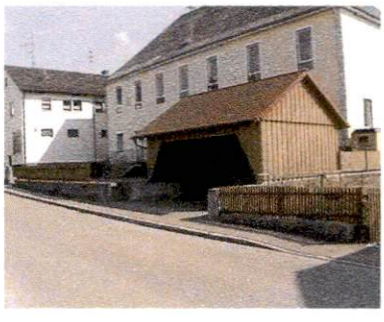
Syrgenstein,
Garage
(170)

Lauingen,
Landessied-
lung Nr. 72
(72)

Syrgenstein-Staufen,
Oggenhausener
Straße
(79)

Lutzingen
(56)

Syrgenstein-Landshausen,
Kreisstraße
(70)

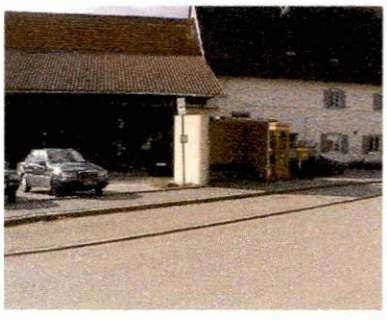


Mödingen-Bergheim,
Schützenheim
(123)

Syrgenstein-Landshausen,
Lagerhaus
(82)

F 3-5: Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau
mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag 2000/2001

Wittislingen,
Bahnhof/Schule
(363)



Ziertheim,
Gh Hirsch
(89)

Ziertheim-Reistingen,
Dorfplatz
(49)

F 3-6: Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau
mit mehr als 50 Fahrgästen pro Schultag 2000/2001

Im Landkreis Dillingen a.d.Donau tätige Verkehrsunternehmer

(Stand: 01.08.2003)

1. Kommunaler Nahverkehrsraum Dillingen a.d.Donau

Schiene:

1.1 DB Regio AG
Region Bayern
Regionalverkehr Südbayern
Richelstraße 3
80634 München

DB Station & Service AG
Bahnhofsmanagement Ingolstadt
Bahnhofsmanager Helmut Zöpfel
Bahnhofstraße 8
85051 Ingolstadt

1.2 BEG Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Vetreter des Aufgabenträgers, Freistaat Bayern
Boschetsrieder Straße 69
81379 München

1.3 Private Verkehrsunternehmer im Linienverkehr gem. § 42 PBefG

Konzessionär und Betriebsführer

Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH HVG
Verwaltung
Connex Verkehr GmbH
Rödelheimer Bahnweg 31
60489 Frankfurt a.M.

HVG-Außenstelle
Heidenheim a.d.Brenz
Steinheimer Straße 73
89518 Heidenheim a.d.Brenz

Mindel-Reisen
Omnibus-Unternehmen
Wettenhauser Straße 1
89343 Jettingen-Scheppach

RBA Regionalbus Augsburg GmbH
Geschäftsleitung
Leonhardsberg 1
86150 Augsburg

RBA-Betrieb Dillingen a.d.Donau
Rudolf-Diesel-Straße 4
89407 Dillingen a.d.Donau

Regional Bus Stuttgart GmbH RBS
Verwaltung
Seyfferstraße 34
70197 Stuttgart

RegionalCenter Aalen
Bahnhofstraße 24 – 28
73430 Aalen

Schwabenbus GmbH
(siehe bei RBA Geschäftsleitung
sowie RBA-Betrieb Dillingen)

Schwarzer Reise- und Verkehrsbüro GmbH
Löpsinger Straße 17
86720 Nördlingen

2. AVV-Anteil des Lkr. Dillingen

Private Verkehrsunternehmer im Linienverkehr gem. § 42 PBefG

Konzessionär und Betriebsführer

Kirner Reisen
Finkenweg 6
86368 Gersthofen

Kohler Reisen GmbH
OT Bieselbach
Daniel-Mauch-Straße 2
86497 Horgau

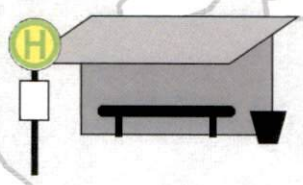
Ludwig Tours OHG
Augsburger Straße 16
86441 Zusmarshausen

Magg GmbH & Co. Omnibusverkehr
Gottmannshofer Str. 9
86637 Wertingen

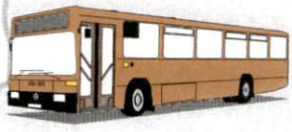
RBA Regionalbus Augsburg GmbH
(Anschrift: s. oben)

Hermann Schick
Ölgasse 4
86637 Wertingen

Anzustrebende Informationsstandards



Kundeninformation an den Haltestellen:
Umgebungs- und Stadtteilpläne
Umsteigeinformationen zum weiteren ÖPNV-Angebot
Informationen über aktuelle Änderungen



Kundeninformation in den Fahrzeugen:
Visuelle und akustische Informations- und Organisationssysteme
(inkl. Umsteigeinformationen und aktuellen Änderungen)

Nahverkehrsplan
Dillingen a.d.Donau

MVV Consulting

Haltestelle	Über-dach.	Sitz-plätze	Tarif-plan	Fahr-plan	Be-leuch.	Park-plätze	Bus-bucht	Sauber-keit	Papier-korb	Hst.-Schild	Hst.-Name	Bemerkung
Aislingen	+	+	0	+	+	+	0	0	+	+	0	Schl. Zustand, Bucht wäre gut.
Bachh.-Oberb, Unterb. Str.	+	+	0	+	+	+	0	+	+	+	0	
Bachhagel, Rathaus	+	+	0	+	+	+	+	+	0	+	0	
Bachhagel, Schule	0	0	0	+	+	+	0	+	0	+	0	
Bachhagel, Siedlung	+	+	0	+	0	0	0	+	+	+	0	
Bachhagel-Burghagel, Ort	+	+	0	+	0	0	+	+	0	+	0	
Binswangen, Dillinger Str.	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	
Bissingen, Postamt	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+	0	Vitrinen vergilbt, Müll ist voll
Dillingen, Hauptschule	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	
Dillingen, Krankenhaus	0	0	0	+	+	+	0	+	0	+	+	Nur H-Schild
Dillingen, Rosenstraße	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	Neu und modern
DLG-Frist., Abzw. Lb. Str.	+	+	0	+	0	0	+	+	+	+	0	Viel Laub im Haltestellenbereich
DLG-Hausen, Richwinallee	+	+	0	+	0	0	+	+	0	+	+	
DLG-Hausen, Zwergbbr.	0	0	0	+	+	0	+	+	0	+	+	vergilbter Plan
DLG-Kicklingen, Kirche	+	+	0	+	0	+	+	+	+	+	+	Plan verrutscht und vergilbt
DLG-Kicklingen, Schule	0	+	0	0	0	0	0	+	0	+	0	Nur H-Schild
DLG-Schretz., Laurentiush.	+	+	0	+	0	0	+	+	+	+	0	Verrostetes Wartehäuschen
DLG-Steinheim, Parkweg	+	+	0	+	+	+	+	0	+	+	0	Altes Wartehäuschen
DLG-Steinheim, Schule	0	0	0	+	0	+	0	+	0	+	0	Nur H-Schild
Finningen-Mörsl., Alth. Str.	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	Baufälliges Beton-Wartehäuschen
Glött, Gh Lamm	+	+	0	+	0	0	0	+	+	+	0	
Gundelfingen, Schule	0	0	0	0	+	0	+	+	0	+	0	Nur H-Schild
Haunsheim, Hauptstr.	0	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	
Haunsheim, Schule	0	0	0	+	+	+	0	+	0	+	0	
Haunsheim-Unterb., Mühle	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	0	
Haunsheim-Unterb., Post	0	0	0	+	+	0	+	+	+	+	0	
Holzheim, Gubi	+	+	0	+	0	+	0	+	+	+	0	Bucht in Ri. Weis. wäre gut
Holzheim-Weis., Altenb. Str.	+	0	0	+	+	+	0	0	0	+	0	Baufälliges Wartehäuschen
Lauingen, Abzw. Härtsfw.	+	+	0	+	0	0	+	+	+	+	+	
Lauingen, Bahnhof	+	0	0	+	+	+	0	+	+	+	0	
Lauingen, Gh Blumenstock	+	+	0	+	+	+	+	0	+	+	+	Baufälliges Wartehäuschen
Lauingen, Gymnasium	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	
Lauingen, Hauptschule	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	
Lauingen, Kastellstraße	+	0	0	+	0	0	0	+	+	+	+	Altes Wartehäuschen
Lauingen, Landessiedlung	+	+	0	+	0	0	0	+	+	+	+	
Lauingen, Realschule	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	0	
Lauingen, Sparkasse	0	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	
Lutzingen	+	+	0	+	0	+	+	+	0	+	0	Altes Wartehäuschen
Mödingen, Hauptstraße	0	0	0	+	0	0	0	+	0	+	0	Nur H-Schild
Mödingen-Bergh., Schützh.	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	nur verrostetes Schild
Syrgen.-Landsh., Kreisstr.	+	+	0	+	0	0	+	0	+	+	0	Schmierereien im Wartehäuschen
Syrgen.-Landsh., Lagerh.	+	+	0	0	0	0	0	+	0	+	0	
Syrgen.-Staufen, Ogg. Str.	0	0	0	+	+	0	+	+	0	+	0	
Syrgenstein, Garage	+	+	0	+	0	0	+	0	0	+	0	Schmierereien im Wartehäuschen
Wittislingen, Bahnhof	+	+	0	+	+	+	+	0	+	+	0	Schmierereien im Wartehäuschen
Wittislingen, Schule	0	0	0	0	0	+	+	+	0	+	0	
Ziertheim-Dattenhausen	+	+	0	+	0	+	+	0	+	+	0	Baufälliges Wartehäuschen
Ziertheim-Reist., Dorfplatz	+	+	0	+	+	+	0	0	+	+	0	H-Schild schief, Müll liegt herum
Zöschingen, Ort	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+	+	Nur H-Schild

(+) vorhanden
(0) nicht vorhanden

Die Ausstattung gilt jeweils für mindestens eine Richtung.

Erhebung: Juli 2001

F5: Ausstattung der Haltestellen im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau

Haltestellen im ÖPNV (Stand: 14. 12. 2003)

1. Verkehrsgebiet (= Altlandkreis Dillingen a.d.Donau)

Name der Haltestelle	Andienung durch Linie RBA-Linie(n)	andere Linie(n)
Aislingen	9109	
–, ehem. Schule	9109A	
–– Baumgarten, ehem. Schule	9109, 9109A	
–– Rieder	9109A	
–– Windhausen	9109A	
Bachhagel, Keller	9098	
–, Rathaus	9098	HVG-Linie 62
–, Schule	9098	
–, Siedlung	9098	HVG-Linie 62
–– Burghagel, Ort	9098	
–– Burghagel, Ortsanfang	9098	
–– Oberbechingen, St.-Michael-Straße	9098	
–– Oberbechingen, Unterbechinger Straße	9098	
Bächingen, Bf-Straße	9106	
–, Feuerwehrhaus	9106	
Bissingen, Postamt	9108, 9111	
–, Schloßstraße	8826	
–, DSK Seniorenzentrum	8826, 9108, 9111	
–– Burgmagerbein	8826	
–– Diemantstein	9108	Schwarzer
–– Fronhofen	9108	
–– Göllingen	8826	
–– Hochdorf		Schwarzer
–, Abzw. Hochstein	9108	
–– Kesselostheim	9111	
–– Leiheim		Schwarzer
–– Oberliezheim	9108	
–– Oberringingen		Schwarzer
–– Stillnau	8826	
–– Thalheim, Ort		Schwarzer
–, Abzw. Thalheim	9108	
–– Unterbissingen	9111	
–– Unterringingen	9108	Schwarzer
–– Warnhofen	9108	
–– Zoltingen		Schwarzer
Blindheim, Abzw. Bahnhof	9105	
–, Siedlung	9105	
–, Waage	9105	
–– Unterglauheim	9105	
–– Wolpertstetten	9105	
Dillingen, Bahnhof	9095, 9105, 9109	
–, Bosch	9097, 9098	
–, Donaubrücke	9101, 9109	
–, Friedhof	9095, 9096, 9097, 9099	
–, Gg.-Schmid-Ring	9095, 9098, 9101, 9105, 9109	
–, Hauptschule	9095, 9096, 9097, 9098, 9099, 9101, 9105, 9108	
–, Abzw. Hausen	9095, 9097, 9098, 9099, 9105	
–, Hochstiftring	9095	
–, Hölderlinstraße	9095	
–, Hofweiherweg	9095	
–, Hostauer Straße	9095	
–, Joh.-M.-Fischer-Straße	9095	
–, Juraweg	9095	
–, Kapuzinerstraße	9095	

–, Kasernplatz	9101, 9109
–, Ludwigskaserne	9095
–, Marienstraße/Eisengrabenweg	9095
–, Am Mittelfeld/Seb.-Englert-Straße	9095
–, Am Mittelfeld/Unterfeld	9095
–, Abzw. Mittelfeld	9098, 9105, 9108
–, Rosenstraße	9095, 9096, 9097, 9098, 9099, 9101, 9105, 9108, 9109
–, Schillerstraße	9095
–, Abzw. Schretzheim	9105, 9108
–, Theresienhof	9109
–, Uhlandstraße	9095
–, Krankenhaus	9095
–– Donaualtheim, St.-Vitus-Straße	9095
–– Donaualtheim, Ulrichstraße	9095, 9096, 9099
–– Fristingen, Mitte	9101
–– Fristingen, Abzw. Langenbuchstraße	9101
–– Fristingen, Nordfelderhof Ost	9101
–– Fristingen, Nordfelderhof West	9101
–– Fristingen, Schule	9101
–– Hausen, Am Altheimer Feld	9095
–– Hausen, Frauentalstraße 44	9095
–– Hausen, Frauentalstraße/ Abzw. Egerländerstraße	9095
–– Hausen, Untere Hauptstraße	9095
–– Hausen, Richwinallee	9095
–– Hausen, Schultheißstraße	9095
–– Hausen, Wittislinger Straße	9095, 9097
–– Hausen, Zwergbachbr.	9095
–– Kicklingen, Kirche	9101
–– Kicklingen, Lagerhaus	9101
–– Kicklingen, Schule	9101
–– Kicklingen, Ulrichssiedlung	9101
–– Schretzheim, Dorfplatz	9095
–– Schretzheim, Hauptstraße	9095
–– Schretzheim, Laurentiushöhe	9095
–– Schretzheim, Schule	9095
–– Steinheim, Parkweg	9095
–– Steinheim, Egaubrücke	9105, 9108
–– Steinheim, Römerstraße	9095
–– Steinheim, Schule	9095
–– Steinheim, Abzw. Siedlung	9105, 9108
Finningen-Mörslingen, Altheimer Str.	9096
–– Mörslingen, Deisenhofen Str. 10	9096
–– Oberfinningen	9096
–– Oberfinningen, Brunnenmühle	9096
–– Unterfinningen	9096
Glött, Aue	9109A
–, Breitwiesmühle	9109, 9109A
–, Feldbachmühle	9109A
–, Fuggerstraße	9109
–, Gh Lamm	9109
–, ehem. Schule	9109A
–, Heudorf, Wendeplatz	9109, 9109A
Gundelfingen, Bächinger Straße	9105, 9106
–, Bahnhof	9105
–, Bahnhofstraße Nr. 3	9105
–, Gh Bayer. Hof	9105, 9106
–, Bühl	9098, 9099, 9105
–, Fa. Gartner	9099, 9105
–, Immanuel-Kant-Straße	9105
–, Industriestraße	9105
–, SB-Markt	9105

–, Schule	9098	
–, Untere Vorstadt	9098, 9099, 9101, 9105, 9106	
–, Ziegelei	9098	
–– Echenbrunn	9099, 9105	
–– Peterswörth	9105	
Haunsheim, Hauptstraße	9098	
–, Schule	9098	
–– Unterbechingen, Mühle	9098	
–– Unterbechingen, Post	9098	
Holzheim, Römerstraße	9109	
–, Siedlung	9109	
–, Tiergarten	9109	
–– Altenbaindt	9109	
–– Ellerbach	9109, 9109A	
–– Eppisburg	9109, 9109A	
–– Fultenbach	9109, 9109A	
–– Weisingen, Altenbaindter Straße	9109	
–– Weisingen, Schule	9109, 9109A	
Höchstädt, Bahnhof	9096, 9101, 9105, 9108	
–, Berufsschule	9101, 9105	
–, Herzogin-Anna-Str.	9101	
–, Lutzinger Straße	9096, 9108	
–, Marktplatz	9101, 9105, 9108	
–, Abzw. Fa. Steiff	9105, 9108	
–, Sonderheimer Straße	9105	
–, West	9105, 9108	
–– Deisenhofen	9105	
–– Steinheimer Str. 3	9096	
–– Oberglauheim	9108	
–– Schwennenbach	9108	
–– Sonderheim	9105	
Lauingen, Aislinger Straße 38	9100	
–, Aislinger Straße 39	9100	
–, Aislinger Straße 56	9100	
–, Aislinger Straße 73	9100, 9109	
–, Aislinger Straße/Hundesportplatz	9100	
–, Bahnhof	9100	
–, Birkach Siedlung	9100	
–, Birkackerhöfe Kap.	9100	
–, Gh Blumenstock	9098, 9099, 9100, 9105	
–, Gymnasium	9100, 9108	Mindel-Reisen
–, Abzw. Chr.-Senft-Weg	9100	
–, Fahr	9098	
–, Neuer Friedhof	9100	
–, Gundelfinger Straße	9098, 9099, 9100, 9105	
–, Abzw. Härtsfeldweg	9097, 9099, 9100	
–, Hauptschule	9097, 9099, 9100	
–, Heidstraße	9100	
–, Kastellstraße	9100, 9105	
–, Katharinenhof	9100	
–, Kühtränkeweg 12	9100	
–, Kühtränkeweg 61	9100	
–, Landessiedlung Nr. 72	9100	
–, Max-Eyth-Straße	9100	
–, Ostendstraße	9100	
–, Realschule	9097, 9099, 9100, 9101, 9105, 9108, 9109	Mindel-Reisen
–, Riedhauser Straße	9100	
–, Sparkasse	9097, 9098, 9099, 9100, 9101, 9105, 9108, 9109	
–, Stadtgärtnerei	9100	

–, Weisinger Straße 28	9100	
–, Weisinger Straße 30	9100	
–, Weisinger Straße 40	9100	
–– Faimingen, Mitte	9099, 9100, 9105	
–– Frauenriedhausen	9100	
–– Veitriedhausen	9098	
Lutzingen, Eichbergerhof	9108	
–, Hauptstraße	9108	
–– Unterliezheim	9108	
Medlingen-Obermedlingen	9106	
–– Untermedlingen	9106	
Mödingen, Hauptstraße	9099	
–, Kloster M. Medingen	9099	
–, Raiffeisenbank	9099	
–– Bergheim, Raiffeisenbank	9099	
–– Bergheim, Schützenheim	9099	
Schwenningen, Bf-Wirtschaft	9105	
–, Feuerhaus	9105	
–, Molkerei	9105	
–– Gremheim	9105	
Syrgenstein, Bunk	9098	HVG-Linie 62
–, Garage	9098	HVG-Linie 62
–, Kreuzung	9098	HVG-Linie 62
–, Siedlung	9098	HVG-Linie 62
–, West	9098	
–– Landshausen, Giengener Straße	9098	
–– Landshausen, Kreisstraße	9098	HVG-Linie 62
–– Landshausen, Lagerhaus	9098	
–– Staufen, Oggenhauser Straße	9098	HVG-Linie 62
–– Staufen, Pfarrhaus		HVG-Linie 62
Wittislingen, Bahnhof	9097, 9099	
–, Schule	9097, 9099	
–, Siedlung	9097, 9099	
–– Schabringen	9099	
–– Zöschlingsweiler, Lauinger Straße	9097, 9099	
–– Zöschlingsweiler, Mödinger Straße	9099	
–– Zöschlingsweiler, Schreinerei Stricker	9097, 9099	
–– Zöschlingsweiler, Schabringer Straße	9097	
Ziertheim, Sparkasse	9097	
–, Hirsch	9097	
–, Lohberg	9097	
–, Siedlung	9097	
–– Dattenhausen	9097	
–– Reistingen, Am Dorfplatz	9097	
–– Reistingen, Ortsausgang,		RBS 7694
Zöschingen, Forststraße	9098	
–, Wehrstraße		RBS 7694
–, Heidenheimer Straße 36		RBS 7694

2. AVV-Gebiet (= Altlandkreis Wertingen)

Name der Haltestelle	**Andienung durch AVV-Linie(n)**	
Binswangen, Dillinger Straße	401	(RBA-Linie 9101)
–, Abzw. Höchstädt		(RBA-Linie 9101)
–, Ost	401, 502	(RBA-Linie 9101)
–, Schule	401	(RBA-Linie 9101)
Buttenwiesen, Abzw. Hinterried	404, 405	
–, Rathaus	404, 405	

–, Abzw. Pfaffenhofen	405	
–, Abzw. Unterthürheim	404, 405	
–, Abzw. Vorderried	404, 405	
–– Frauenstetten	404, 405	
–– Hinterried, Ort	404	
–– Lauterbach, Brauerei	405	
–– Lauterbach, Lindensiedlung	405	
–– Oberthürheim	404	
–– Pfaffenhofen, Raiffeisenbank	404, 405	
–– Pfaffenhofen, Zusamstraße	404, 405	
–– Unterthürheim, Herrenberg	404	
–– Unterthürheim, Kirchstraße	404	
–– Unterthürheim, Altes Lagerhaus	404	
–– Unterthürheim, Burgstraße	404	
–– Wortelstetten, Kirche	404	
Laugna, Asbacher Straße	403	
–, Aussiedlerhof	521	
–, Lagerhaus	403	
–, Nord	502, 521	
–, Schule	502, 521	
–– Asbach, Siedlung	403	
–– Asbach, Ort	403	
–– Bocksberg	502, 521	
–– Modelshausen	502, 521	
–– Osterbuch	403	
Villenbach	505, 520	
–– Hausen	505, 520	
–– Riedsend	505, 520	
–– Rischgau	505	
–– Wengen	505, 520	
Wertingen, Bahnhof	400, 401, 402, 404, 405, 406	
–, Dillinger Straße	401, 502	(RBA-Linie 9101)
–, Am Judenberg	401, 502	(RBA-Linie 9101)
–, Marktplatz	400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 502, 505, 520, 521	(RBA-Linie 9101)
–, Montessori-Schule	402, 404, 406	
–, Pestalozzistraße	400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 502	(RBA-Linie 9101)
–, Turnhalle	403, 404	
–, Zusambrücke	403	
–, Zusmarshauser Str.	505, 520	
–– Bliensbach	401, 402	
–– Geratshofen, Ortsmitte	403	
–– Geratshofen, Staatsstraße	403, 502, 521	
–– Gottmannshofen, Ort	400, 405	
–– Gottmannshofen, Staatsstraße	401, 402	
–– Hirschbach	400, 406	
–– Hohenreichen	400, 406	
–– Possenried	400, 406	
–– Prettelshofen	401, 402	
–– Reatshofen	400, 406	
–– Reatshofen, Kapelle	405	
–– Rieblingen	401, 402	
–– Roggden	505, 520	
Zusamaltheim	505, 520	
–– Sontheim, Riedsender Straße	505, 520	
–– Sontheim, Staatsstraße	505, 520	

Quelle: jeweils Jahresfahrplan 2003/2004.