

■ **Endbericht**

Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

Neukonzeption des Nahverkehrsplans

Neuburg a. d. D./ Kassel, 25. März 2011

Auftraggeber

Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

Platz der Deutschen Einheit 1

86633 Neuburg an der Donau

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Geogr. Simone Reichersdörfer, Dipl.-Ing. Daniel Vollmann,
Dipl.-Ing. Stephanie Doering

Inhaltsverzeichnis

HINWEISE	1
1 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN	5
1.1 RECHTLICHE VORGABEN	5
1.2 ÜBERGEORDNETE ZIELE UND RAHMENVORGABEN	6
2 ANFORDERUNGSPROFIL NAHVERKEHRSPANUNG	7
2.1 LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	7
2.2 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES	10
2.2.1 BEDEUTUNG DER QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE NAHVERKEHRSPANUNG	10
2.2.2 ÜBERSICHT ÜBER DIE QUALITÄTSKRITERIEN	11
2.2.3 QUALITÄTSANFORDERUNGEN VERKEHRSBEDIENUNG	11
2.2.4 QUALITÄTSANFORDERUNGEN HALTESTELLEN UND FAHRZEUGE	16
2.2.5 QUALITÄTSANFORDERUNGEN BETRIEB UND VERKEHRSDURCHFÜHRUNG	19
2.2.6 QUALITÄTSANFORDERUNGEN MARKETING, FAHRGASTINFORMATION, VERTRIEB UND TARIF	19
2.2.7 QUALITÄTSMANAGEMENT	20
2.3 ANFORDERUNGEN AN DIE BARRIEREFREIHEIT UND ANFORDERUNGEN SPEZIELLER NUTZERGRUPPEN	21
2.3.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN UND AUSGANGSSITUATION	21
2.3.2 ANFORDERUNGEN VON PERSONEN MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN	22
2.3.3 ANFORDERUNGEN WEITERER NUTZERGRUPPEN	24
3 RAUMSTRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	25
3.1 BESTEHENDE STRUKTUREN	25
3.1.1 EINWOHNER UND EINWOHNERENTWICKLUNG	26
3.1.2 ARBEITSPLÄTZE UND PENDLERRELATIONEN	28
3.1.3 SCHULSTRUKTUR	30
3.1.4 VERSORGUNG UND FREIZEIT	33
3.2 ENTWICKLUNGSTENDENZEN UND ENTWICKLUNGSPOTENZIALE	35
4 ÖPNV-ANGEBOT (BESTANDSAUFNAHME)	41
4.1 BAHNSTRECKEN	41
4.2 REGIONALER BUSVERKEHR	41
4.3 STADTVERKEHRE	42
4.4 ORGANISATIONSSTRUKTUR UND KONZESSIONSLAGE	42
4.5 BILANZIERUNG DER MAßNAHMEN DES NAHVERKEHRSPANS 2002	44

5	BEWERTUNG, ANALYSE UND HANDLUNGSBEDARF (STÄRKEN UND SCHWÄCHEN IM ÖPNV)	47
5.1	GRUNDSÄTZLICHE BEWERTUNG DER ANGEBOTSQUALITÄT (VERKEHRSBEDIENUNG)	47
5.1.1	ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	47
5.1.2	BEDIENUNGSQUALITÄT	48
5.1.3	VERBINDUNGSQUALITÄT	62
5.1.4	ANSCHLÜSSE AN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN	63
5.1.5	NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG	64
5.1.6	PARALLELVERKEHRE	66
5.2	HALTESTELLEN UND FAHRZEUGE	67
5.2.1	BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE IM SPNV	67
5.2.2	BUSHALTESTELLEN	67
5.2.3	VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	68
5.2.4	FAHRZEUGAUSSTATTUNG	69
5.3	INFORMATION UND VERKAUFSORGANISATION	71
6	FAHRGASTNACHFRAGE UND ABSEHBARE VERKEHRSENTWICKLUNG	72
6.1	FAHRGASTNACHFRAGE	72
6.2	ABSEHBARE VERKEHRSENTWICKLUNG	72
7	RAHMENKONZEPTION	75
7.1	ANREGUNGEN FÜR DAS SPNV-ANGEBOT	76
7.2	HIERARCHISIERUNG DES ANGEBOTES	76
7.3	DIFFERENZIERTE ANGEBOTE IM ÖPNV	77
7.4	VERKNÜPFUNGSSYSTEMATIK	79
8	MAßNAHMENPAKET	81
8.1	ANGEBOTSKONZEPT	81
8.1.1	MAßNAHMEN	81
8.1.2	PROJEKTE	86
8.2	INFRASTRUKTURKONZEPT	88
8.2.1	MAßNAHMEN	88
8.2.2	PROJEKTE	90
8.3	ERGÄNZENDES KONZEPT	91
8.3.1	MAßNAHMEN UND PROJEKTE ZUR FAHRGASTINFORMATION UND ZUM TARIF UND VERTRIEB	91
8.3.2	MAßNAHMEN UND PROJEKTE ZUR SICHERHEIT	93
8.3.3	KOORDINATION IN DER NAHVERKEHRSPLANUNG	93
9	BEWERTUNG DER MAßNAHMEN UND PRIORITÄTEN FÜR DIE UMSETZUNG	96
9.1	VERKEHRLICHE BEWERTUNG	96
9.2	WIRTSCHAFTLICHE BEWERTUNG	97

10 PERSPEKTIVEN FÜR EINEN LÄNGERFRISTIGEN ZEITHORIZONT 100

KARTEN 101

Der Anlagenband ist als eigenständiges Dokument beigefügt.

Tabellenverzeichnis

■	Tabelle 1: Definition Verkehrszeiten	12
■	Tabelle 2: Standards Erschließungsqualität	13
■	Tabelle 3: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	14
■	Tabelle 4: Anforderungen an die Erreichbarkeit	15
■	Tabelle 5: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	17
■	Tabelle 6: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge	18
■	Tabelle 7: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung	25
■	Tabelle 8: Einwohner und Einwohnerentwicklung nach Gemeinden/ Städte	26
■	Tabelle 9: Einwohnerentwicklung nach Altersstufen	27
■	Tabelle 10: Erweiterungsgebiete Wohnen seit 2003 (>50 WE bzw. > 5 ha)	27
■	Tabelle 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Gemeinden/ Städte	28
■	Tabelle 12: Pendlerrelationen > 200 Pendler	29
■	Tabelle 13: Erweiterungsgebiete Gewerbe seit 2003 (> 10 ha)	30
■	Tabelle 14: Standorte weiterführender Schulen und Volksschulen mit Hauptschulzweig	31
■	Tabelle 15: Standorte weiterführender Schulen außerhalb des Landkreises	32
■	Tabelle 16: Krankenhäuser	33
■	Tabelle 17: Freizeitziele	34
■	Tabelle 18: Altersstrukturentwicklung 2008 – 2025	36
■	Tabelle 19: geplante Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklungen bis ca. 2015	37
■	Tabelle 20: Planungen im Verkehrsbereich bis ca. 2015	39
■	Tabelle 21: geplante Straßenbaumaßnahmen im Landkreis	40
■	Tabelle 22: Bahnstrecken und Angebot	41
■	Tabelle 23: Bilanzierung der Maßnahmen des NVP 2002	44
■	Tabelle 24: Erschließungsdefizite für Orte zwischen 200 und 500 Einwohnern	47
■	Tabelle 25: Erschließungsdefizite außerhalb der Schulverkehrszeiten	48
■	Tabelle 26: Defizite in der Bedienungsqualität zum Mittelzentrum	49
■	Tabelle 27: Defizite in der Bedienungsqualität zwischen den Mittelzentren im Landkreis	56
■	Tabelle 28: Defizite in der Bedienungsqualität zum Hauptort	57
■	Tabelle 29: Defizite in der Bedienungsqualität in benachbarte Gebietskörperschaften	60
■	Tabelle 30: Verknüpfungspunkte und Bewertung	63
■	Tabelle 31: Bewertung von parallelen Angeboten	66
■	Tabelle 32: P+R-Anlagen/ B+R-Anlagen	68
■	Tabelle 33: Nachfrage im SPNV	72
■	Tabelle 34: SPNV-Zielkonzept	73
■	Tabelle 35: Verknüpfungspunkte	79
■	Tabelle 36: Leistungsveränderungen und Kostenschätzung im Angebotskonzept	98
■	Tabelle 37: Kostenschätzung im Infrastrukturkonzept	99

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Ausstattung der Haltestellen 68
- Abbildung 2: Ausstattung der Fahrzeuge Seitz Omnibusunternehmen GmbH 70
- Abbildung 3: Ausstattung der Fahrzeuge Omnibusunternehmen Josef Spangler OHG 70

Hinweise

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes erfolgt auf der Grundlage der im Februar 2010 auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen vorhandenen Fahrpläne der Linien im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen.

Bei den nachfolgend genannten Beurteilungswerten sind in der Regel die „Grenzwerte“ entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung berücksichtigt. Die Grenzwerte in der Leitlinie stellen die Mindestanforderung an den ÖPNV dar. Die Festlegungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung werden dort behutsam weiter entwickelt und ergänzt, wo es aufgrund der spezifischen verkehrlichen Situation im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sinnvoll ist.

Ist im Nahverkehrsplan (NVP) von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Einwohner, Beschäftigte), sind Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Der Nahverkehrsplan besteht aus einem Endbericht mit den Kartendarstellungen sowie einem Anlagenband, der als eigenständiges Dokument beigefügt ist. Im Text befinden sich Verweise auf die Karten und den Anlagenband.

Verfahren zur Neukonzeption des Nahverkehrsplans

Die Neukonzeption des Nahverkehrsplans wurde durch ein umfangreiches Informations-, Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren begleitet. Die relevanten Ergebnisse und Ziele des Nahverkehrsplans wurden in den Sitzungen des Kreisausschusses am 17.06.2010, 22.07.2010 und 08.12.2010 sowie des Kreistages am 29.07.2010 vorgestellt.

Es wurden folgende Veranstaltungen durchgeführt und der entsprechende Teilnehmerkreis eingeladen:

Nahverkehrskommission

- Vorberatung der relevanten Ergebnisse und Ziele des Nahverkehrsplans
- Eingeladene: Mitglieder der Nahverkehrskommission sowie nachrichtlich: Mitglieder des Kreistages, Städte, Märkte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Fahrgastverband Pro Bahn, Regierung von Oberbayern

Arbeitssitzungen

- Vorstellung und Erörterung der Fachthemen des Nahverkehrsplans (u. a. Schulverkehr Schrobenhausen, Ergebnisse Stärken-Schwächen-Analyse, Anforderungsprofil, Rahmenkonzeption und Maßnahmenpaket)
- Eingeladene: Mitglieder der Nahverkehrskommission, Städte, Märkte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Landratsamt sowie ggf. weitere Bedarfsträger (z. B. Vertreter der Schulen und Schulträger)

Informationsveranstaltungen

- Öffentliche Veranstaltungen zur Abfrage und Diskussion von Anregungen und Hinweisen zur Nahverkehrsplanung
- Eingeladene: Mitglieder des Kreisausschusses und der Nahverkehrskommission, Städte, Märkte und Gemeinden, Fahrgastverband Pro Bahn, VdK, Verkehrsunternehmen und Öffentlichkeit

Förmliches Beteiligungsverfahren

Mit Beschlussfassung vom 08.12.2010 hat der Kreisausschuss die Verwaltung beauftragt, den Entwurf des Nahverkehrsplanes dem Beteiligungsverfahren gemäß § 8 PBefG und Art. 13 BayÖPNVG zuzuführen. Hierzu wurden alle Verkehrsunternehmen, die Konzessionen im Landkreis halten, der Behindertenbeauftragte, die Regierung von Oberbayern, alle Nachbarlandkreise und die Stadt Ingolstadt, die Städte, Märkte und Gemeinden des Landkreises sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft beteiligt.

Die im Zuge dieses Beteiligungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen wurden eingehend geprüft und einer Würdigung unterzogen, inwieweit eine Übernahme in den Entwurf des Nahverkehrsplans aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlich ist.

■ **Tabelle 1: Darstellung des Informations-, Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens**

Datum	Veranstaltung	Themen
18.01.2010	Arbeitssitzung	Schulverkehr Schrobenhausen Bestandssituation und Bedarfsermittlung
10.02.2010	Auftaktveranstaltung	Vorstellung Arbeitsschritte, Beteiligung und Zeitplan Anregungen und Wünsche
01.03.2010	Arbeitssitzung	Schulverkehr Schrobenhausen Ergebnisse Auswertung und Bedarf
31.03.2010	Nahverkehrskommission	Schulverkehr Schrobenhausen Anforderungsprofil und Qualitätsstandards NVP
16.04.2010	Infoveranstaltung Landkreismitte	Öffentliche Informationsveranstaltung zur Neukonzeption des Nahverkehrsplans
07.05.2010	Infoveranstaltung Schulverkehr Neuburg	Öffentliche Informationsveranstaltung zur Neukonzeption des Nahverkehrsplans
14.05.2010	Infoveranstaltung Großraum Neuburg	Öffentliche Informationsveranstaltung zur Neukonzeption des Nahverkehrsplans
07.06.2010	Arbeitssitzung	Schulverkehr Schrobenhausen Ergebnisse Raumstrukturanalyse, ÖPNV-Analyse und Stärken-Schwächen-Analyse

Datum	Veranstaltung	Themen
09.06.2010	Infoveranstaltung Burgheim und Rennertshofen	Öffentliche Informationsveranstaltung zur Neukonzeption des Nahverkehrsplans
17.06.2010	Kreisausschuss	Ergebnisse Stärken-Schwächen-Analyse Anforderungsprofil und Qualitätsstandards NVP
24.06.2010	Infoveranstaltung Großraum Schrobenhausen	Öffentliche Informationsveranstaltung zur Neukonzeption des Nahverkehrsplans
22.07.2010	Kreisausschuss	Schülerbeförderung Schrobenhausen
29.07.2010	Kreistag	Ergebnisse Stärken-Schwächen-Analyse Anforderungsprofil und Qualitätsstandards NVP
06.09.2010	Arbeitssitzung	Entwurf Rahmenkonzeption und Maßnahmenpaket Versand des Zwischenberichts, des Entwurfs der Rahmenkonzeption und des Maßnahmenpakets an Verkehrsunternehmen
06.10.2010	Nahverkehrskommission	Rahmenkonzeption und Maßnahmenpaket
29.11.2010	Ranking-Termin Städte und Gemeinden	Ranking (Rangfolge) für die Umsetzung des Maßnahmenpakets
08.12.2010	Kreisausschuss	Rahmenkonzeption und Maßnahmenkonzeption Ergebnisse Ranking Einleitung Beteiligungsverfahren
Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan (Mitte Dezember 2010 – Mitte Februar 2011)		
23.03.2011	Nahverkehrskommission	Behandlung der Stellungnahmen zum NVP
07.04.2011	Kreisausschuss	Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan
14.04.2011	Kreistag	Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan

1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Vorgaben

EU-Verordnung 1370/ 2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 07. Sie enthält neben beihilferechtliche Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Die Bayerische Staatsregierung hat hierzu entsprechende Leitlinien zur Anwendung der Verordnung¹ erarbeitet. Diese Leitlinien sollen eine möglichst rechtssichere einheitliche Anwendung des neuen Rechts im Freistaat Bayern gewährleisten und Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als Handlungsempfehlungen dienen.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Im PBefG werden in § 8, Absatz 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung sowie eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung des ÖPNV definiert.

Der Nahverkehrsplan dient gemäß PBefG § 8, Absatz 3 als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen, um diesen Menschen eine weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Im Nahverkehrsplan sollen dazu Aussagen über erforderliche Maßnahmen sowie deren zeitliche Vorgaben formuliert werden.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) regelt u. a. die Aufgabenverantwortung für den allgemeinen ÖPNV (Art. 8-14) und die Finanzierung des allgemeinen ÖPNV (Art. 19-28).

In Art. 13 werden die Aufstellung, der Prozess der Aufstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplanes geregelt.

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

¹ Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 14.08.2009

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben

Regionalplan Ingolstadt

Im Regionalplan Ingolstadt in der Fassung vom 5. Mai 2006 werden für den öffentlichen Personenverkehr folgende Ziele (Z) und Grundsätze (G) formuliert:

- „(G): Es ist von besonderer Bedeutung, den öffentlichen Personenverkehr zu stärken. Dabei sind eine gute Koordination und eine enge Zusammenarbeit aller Verkehrsträger anzustreben und die organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen für eine attraktive, leistungsfähige regionale Gesamtkonzeption mit einheitlicher Tarif- und Fahrplangestaltung bei einem dichten und vertakteten Angebot zu schaffen. Alternative Bedienungsformen sollen in das Liniennetz eingebunden werden.
Eine Koordination mit angrenzenden Regionen ist möglichst anzustreben.
- (G): Es ist anzustreben, alle Klein- und Unterzentren durch ein öffentliches Verkehrsmittel an das Mittelzentrum ihres Mittelbereiches oder an das Oberzentrum Ingolstadt anzuschließen.
Die Gemeinden im Verdichtungsraum Ingolstadt sind nach Möglichkeit direkt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel an das Oberzentrum anzuschließen.
- (Z): Im dünn besiedelten Raum soll ein flexibles, wirtschaftlich vertretbares Angebot die Bedienung im öffentlichen Personenverkehr sicherstellen.
- (G): Eine Öffnung insbesondere des Werkbusverkehrs für die Mitbenutzung im öffentlichen Personenverkehr kann in Betracht kommen.
- (Z): P+R-Plätze sollen an geeigneten Schnittstellen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs eingerichtet werden.“

Für den Schienenverkehr im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen werden folgende Ziele (Z) und Grundsätze (G) formuliert:

- „(Z) Die Schienenstrecke Ingolstadt-Augsburg soll bevorzugt ausgebaut und ihre Leistungsfähigkeit verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit der Strecke Ingolstadt-Donauwörth soll verbessert werden.
Auf allen Strecken des regionalen Schienenpersonennahverkehrs sollen zusätzliche Halte vorgesehen und der Bahnverkehr intensiviert werden.“

2 Anforderungsprofil Nahverkehrsplanung

Im „Anforderungsprofil Nahverkehrsplanung“ werden Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV definiert. Sie dienen als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems und als Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung des ÖPNV ab 2010.

Grundlage für die Formulierungen von Zielsetzungen und Bewertungskriterien des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sind die verkehrspolitischen Zielvorgaben des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) vom 24. Dezember 1993, geändert am 23. Dezember 1995, sowie die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern vom Juli 1998². Die darin formulierten Ziele und Beurteilungswerte werden ggf. an die Situation im Untersuchungsraum angepasst.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in ein Leitbild, welches allgemein die Zielsetzungen sowie die Handlungsfelder für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV beschreibt (Kapitel 2.1), und in die Formulierung von Qualitätsstandards, in denen konkrete Kriterien zur Qualität des ÖPNV-Angebotes angegeben sind (Kapitel 2.2).

Dieser Nahverkehrsplan enthält bewusst zum Teil ehrgeizige Zielsetzungen und Bewertungskriterien. Die Aufgaben im Verantwortungsbereich der öffentlichen Hand liegen nicht immer in der Zuständigkeit des Landkreises. Die Zielerreichung und die Bearbeitung der Handlungsfelder für eine nachfrageorientierte und zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV erfordern eine intensive Zusammenarbeit aller Verantwortlichen.

2.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV³ ist integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen. Er trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region zu befriedigen.

Der ÖPNV ist zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen und die angrenzenden Regionen und Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV soll ein nahtloses Reisen in diesem Gebiet ermöglichen und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Landkreisgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Grundversorgung durch den ÖPNV soll jedoch im gesamten Bedienungsgebiet ermöglicht werden. Dies beinhaltet mindestens drei Fahrtenpaare montags bis freitags an Schul- und Ferientagen für alle Orte und

² Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, herausgegeben vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Juli 1998

³ ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr, beinhaltet den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie den Busverkehr.

Siedlungsbereiche mit mehr als 500 Einwohnern zum nächstgelegenen Hauptort sowie mit Umsteigebeziehungen zu den übergeordneten zentralen Orten⁴.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie den eingesetzten Fahrzeugen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.

ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Verkehrsmarkt: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll steigen. Ziel ist es, den ÖPNV als Verkehrsmittel für möglichst viele Menschen auch außerhalb des Schulverkehrs zu etablieren.

ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugeordnete Rolle und Funktion erfüllen kann, sollen Städte und Gemeinden gewährleisten, dass bei räumlichen Entwicklungsvorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln und die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs ermöglicht wird; neue Siedlungsflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen und Haltepunkten leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen werden.

ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist bei der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, eine möglichst wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf zu erreichen. Wesentliche Strategien sind:

- Die Grundversorgung durch den ÖPNV soll im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen gewährleistet werden. Gegebenenfalls sind bislang freigestellte Schulverkehre in den ÖPNV zu integrieren, sofern die Verkehre aus verkehrlicher Sicht dazu geeignet sind, um auch dieses Fahrtenangebot für die übrigen Fahrgäste nutzbar zu machen.
- Es sollen konsequent Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem eingesetzt werden. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen.

⁴ Entsprechend der Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.

- Es sollen regelmäßige Überprüfungen der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrem Markterfolg durchgeführt werden.

ÖPNV-Organisation

Die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV wird wesentlich von der Qualität der Prozesse bei seiner Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität der Prozesse zu sichern und zu verbessern, arbeiten die Akteure (ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Schulen, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden etc.) kooperativ und in effizienten Strukturen unter Wahrung ihrer Rechtspositionen zusammen.

Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur

Um das Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder definiert:

- Einrichtung von **Bedienungs-Hauptachsen** mit transparentem und vermarktbarem ÖPNV-Angebot **zwischen den zentralen Orten im Kreisgebiet sowie zu benachbarten Zentren**: Stündliche Bedienung in der Hauptverkehrszeit und mindestens zweistündliche Bedienung in der Normalverkehrszeit (auch an Ferientagen), ggf. auch als bedarfsgesteuerte Bedienungsform⁵.
- Bedienung der **übrigen Achsen im Kreisgebiet** mit einem bedarfsorientierten Angebot als Ergänzung zum Schulverkehr, so dass auch in diesen Bereichen ein ÖPNV-Angebot der Grundversorgung vorhanden ist.
- Verbesserung und Ausbau der **Umsteigeverknüpfungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sowie an benachbarten Umsteigepunkten (SPNV, Stadtbus, Regionalverkehr).
- Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für **mobilitätseingeschränkte Personen** entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 1. Mai 2002, in enger Zusammenarbeit mit der Entwicklung des seniorenpolitischen Gesamtkonzeptes, und Formulierung von Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen an Haltestellen und Fahrzeuge (siehe Kapitel 0).
- Gezielte Verbesserung der **Fahrzeugqualität** und **Haltestellenausstattung** bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.
- Verbesserung der **Fahrgastinformationen**, insbesondere an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie im Internet.

⁵ Erläuterung der Verkehrszeiten in Kapitel 2.2.3

- Entwicklung attraktiver **Tarifangebote** im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sowie darüber hinaus zu Zielen in der Region Ingolstadt sowie zu benachbarten Gebietskörperschaften und Zentren⁶:
- Ausbau des **zielgruppenorientierten Marketings** sowie leicht zugängliche Mobilitätsinformationen durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Veränderungen im Öffentlichen Verkehr benötigen eine **ausführliche Etablierungs- und Gewöhnungsphase** für bestehende Fahrgäste ebenso wie für neue Kunden (z. B. bei der Einführung neuer Linien oder der Verdichtung von Fahrplänen). Hier sollte eine Erprobungsphase von zwei bis drei Jahren berücksichtigt werden, bevor Anpassungen im Angebot vorgenommen werden.
- Definition und Vereinbarung aller wesentlichen **Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse** im ÖPNV insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erfolgen beidseitig nach Maßgabe des PBefG, z. B. durch Vereinbarung eines direkten Informationsaustauschs bei kurzfristigen Störungen sowie regelmäßiger Abstimmungsgespräche zu Fahrplanveränderungen.

2.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

2.2.1 Bedeutung der Qualitätsstandards für die Nahverkehrsplanung

Ziel der Aufgabenträger ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das Angebotsniveau des ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen wesentlich auszubauen. Zielrichtung des Nahverkehrsplanes ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

⁶ Damit ist keine Einschränkung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit vorgesehen.

2.2.2 Übersicht über die Qualitätskriterien

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Verkehrsmiteinsatz,
- Betriebs-/ Verkehrszeiten, Sonderverkehre,
- Erschließung,
- Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters),
- Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit),
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten,
- Netz- und Fahrplangestaltung,
- Haltestellen und Haltepunkte,
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln,
- Fahrzeugausstattung,
- Betrieb,
- Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif sowie
- Qualitätsmanagement.

2.2.3 Qualitätsanforderungen Verkehrsbedienung

Verkehrsmiteinsatz

Der Einsatz von Schienenverkehrsmitteln ist auf den Hauptstrecken vorrangig gegenüber dem Einsatz von Bussen zu planen. Parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken.

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage können die Standards vom Verkehrsunternehmen auch bedarfsgesteuert erfüllt werden.

Betriebs-/ Verkehrszeiten

Die definierten Verkehrszeiten mit den jeweiligen Betriebszeiträumen sollen die jeweils charakteristischen Nutzerstrukturen (wie z. B. Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte, die vorhandenen Ladenöffnungszeiten sowie die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Gesamtverkehr (motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV)) berücksichtigen. In begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen möglich.

■ **Tabelle 2: Definition Verkehrszeiten**

Verkehrstag	Verkehrszeit		Zeitraum
Montag - Freitag	Schwachverkehrszeit	SVZ	5:00 – 6:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ	6:00 – 8:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	8:30 – 19:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 – 22:00
	(ggf. Hauptverkehrszeit)	(HVZ)	(16:00 – 18:00)
Samstag	Schwachverkehrszeit	SVZ	6:00 – 8:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	8:00 – 15:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	15:00 – 22:00
Sonn- und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	8:00 – 22:00

Der Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe soll bei den entsprechenden Angeboten ebenso berücksichtigt werden wie Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln.

Grundsätzlich sollen die Verkehrszeiten auch an die Schulanfangszeiten und Schulschlusszeiten angepasst werden, insbesondere bei wesentlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn). Zu beachten sind dabei aber auch die Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln, um möglichst systematische und damit tagesdurchgängige Verknüpfungen bieten zu können.

Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender Fahrgastnachfrage sollen spezielle Bedienungsangebote eingerichtet werden.

Erschließung

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlungen der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung die nachfolgenden Grenzwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie mit der dargestellten Grundversorgung bedient wird.

Alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mindestens 500 Einwohnern sollen erschlossen werden. Dies entspricht den Mindestanforderungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Perspektivisch sollten hier die Richtwerte der Leitlinie und damit die Anbindung aller Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern vorgesehen werden, um die Erschließungsqualität im ÖPNV weiter zu verbessern.

■ **Tabelle 3: Standards Erschließungsqualität**

		Grenzwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)	
		Bus	SPNV
Mittelzentrum	Im Kernbereich	400 m	600 m
	In Gebieten mit hoher Nutzungsdichte	500 m	800 m
	Übriges Gebiet	800 m	1.200 m
Unter-/Kleinzentrum	Zentraler Bereich	500 m	800 m
	Übriges Gebiet	800 m	1.200 m
Sonstige Räume	Zentraler Bereich	600 m	1.000 m
	Ländlicher Raum	1.000 m	1.800 m

Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach den Verkehrszeiten unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung (d. h. mögliche einheitliche Abfahrtszeiten in jeder Stunde oder alle zwei Stunden) ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sowie zu den benachbarten Ober- und Mittelzentren Ingolstadt, Augsburg, Aichach, Eichstätt, Rain bzw. Donauwörth und Pfaffenhofen an der Ilm gelten folgende Anforderungen an die Bedienungsqualität. In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können die genannten Standards auch bedarfsgesteuert z. B. mit flexiblen Bedienungsformen gewährleistet werden, um damit auch einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen zu können.

■ **Tabelle 4: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen**

Verbindung	HVZ	NVZ	SVZ ⁷
Relationen innerhalb des Landkreises			
Klein-/ Unterzentrum/ Orte > 2.000 Einwohner – Mittelzentrum	Stündlich	Zweistündlich	2 – 4 Fahrtenpaare
Mittelzentrum – Mittelzentrum	Stündlich	Zweistündlich	2 – 4 Fahrtenpaare
Gemeinde – Klein-/ Unterzentrum	Zweistündlich	Zweistündlich	2 – 4 Fahrtenpaare
Innergemeindliche Verbindungen	2 Fahrtenpaare	1 – 2 Fahrtenpaare	1 – 3 Fahrtenpaare
Relationen in benachbarte Gebietskörperschaften bzw. Regionen			
Von Mittelzentren im Landkreis ND zu benachbarten Oberzentren	Stündlich	Stündlich	Zweistündlich
Von Mittelzentren im Landkreis ND zu benachbarten Mittelzentren	Stündlich	Zweistündlich	2 – 4 Fahrtenpaare
Von Klein-/ Unterzentren(Orte > 2.000 Einwohner im Landkreis ND zu benachbarten Ober- und Mittelzentren	Zweistündlich	Zweistündlich	1 – 3 Fahrtenpaare
<p>Mindestbedienung der Orte über 500 Einwohner: drei ÖPNV-Fahrtenpaare/ Tag (Schul- und Ferientage) Bedienung in folgenden Zeitintervallen für Hin- und Rückfahrten: am Vormittag mind. eine Hinfahrt und eine Rückfahrt, am Nachmittag mind. eine Hinfahrt und eine Rückfahrt</p>			

ZENTREN ENTSPRECHEND DER AUSSAGEN IM REGIONALPLAN INGOLSTADT BZW. REGIONALPLAN DER REGION AUGSBURG:

OBERZENTREN: INGOLSTADT, AUGSBURG

MITTELZENTREN: NEUBURG AN DER DONAU, SCHROBENHAUSEN, AICHACH, EICHSTÄTT, PFAFFENHOFEN AN DER ILM, DONAUWÖRTH BZW. RAIN (MÖGLICHES MITTELZENTRUM)

UNTERZENTRUM: BURGHEIM

KLEINZENTREN: RENNERTSHOFEN, KARLSHULD, EHEKIRCHEN (BEVORZUGT ZU ENTWICKELNDER ZENTRALER ORT)

7 Differenzierte Betrachtung für SVZ abends (geringerer Fahrtenbedarf aufgrund kürzerer Verkehrszeit) sowie SVZ an Samstagen und Sonn-/Feiertagen (größerer Fahrtenbedarf aufgrund längerer Verkehrszeit)

Verbindungsqualität

Ein weiterer bedeutender Faktor für die ÖPNV-Nutzung ist die Reisezeit von Tür-zu-Tür und die Umsteigehäufigkeit. Im Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die relevanten Ziele erreichen kann. Für die Reisezeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

■ **Tabelle 5: Anforderungen an die Erreichbarkeit**

Kategorie	Maximale Reisezeit
Anbindung aller Gemeindeteile an das jeweilige Gemeindezentrum	30 Minuten (bei mehr als 5 km Entfernung)
Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das zugehörige Unter-/ Kleinzentrum	40 Minuten
Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das zugehörige Mittelzentrum	60 Minuten
Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften	60 Minuten

Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) soll möglichst bei maximal 1,5 liegen (die Reisezeit im ÖPNV soll damit maximal das Anderthalbfache der Reisezeit im MIV betragen).

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten, ggf. mittels Maßnahmen zur Anschlusssicherung. Bei der Verknüpfung sollen Umsteigezeiten zwischen 5 und maximal 12 Minuten erreicht werden.

Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein. In Einzelfällen kann es notwendig werden, von einheitlichen Abfahrtszeiten abzuweichen (z. B. bei Schulzeiten oder wichtigen Verknüpfungen).

Übergeordnetes Ziel ist, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

2.2.4 Qualitätsanforderungen Haltestellen und Fahrzeuge

Die Beförderungsqualität des ÖPNV wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge definiert.

Das äußere Erscheinungsbild der Haltestellen und Fahrzeuge sowie die Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen bestimmen in nicht geringem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖV zu nutzen.

Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zu dem Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV.

Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen in den kommenden Jahren deutlich zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Ergänzung und Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten, der Ausbau von Warteflächen sowie die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.

Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein.

Die **Bushaltestellen** werden in folgende Kategorien gegliedert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten,
- B: Aufkommensstarke Bushaltestellen sowie Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen,
- C: Übrige Bushaltestellen

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, sukzessiv angepasst werden. Neben den dargestellten Ausstattungsstandards sollen beim Um- oder Neubau von Haltestellen taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte vorgesehen werden.

■ **Tabelle 6: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	A	B	C
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>			
Witterungsschutz ⁸ (mit Beleuchtung in zusammenhängenden Siedlungsbereichen) für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	-
Sitzgelegenheit ⁹	■	■	○
Abfallbehälter mit Zigaretteinwurf	■	■	○
<i>Fahrgastinformation</i>			
Wegweisung innerhalb des Haltebereichs (bei Umsteigebeziehungen)	■	■	-
Wegweisung innerhalb des Haltebereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. Park-and-ride, Bike-and-ride, öffentliche Einrichtungen)	○	○	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, Schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■ ¹⁰	○	-
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	-	■	■
<i>Behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit</i>			
Niederflurgerechter Hochbord (Bus: 16/ 18 cm hoch ¹¹)	■	■	○*
Mindestlänge der geraden Busstellfläche zur Sicherstellung eines schmalen Spaltes für Ein- und Ausstieg	■	■	○
Mindestbreiten (2 m) Bussteig/ Aufstellflächen; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m ¹²	■	■	○

ERLÄUTERUNG:

- ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG BEI NEU- UND UMBAU
- ANZUSTREBENDE AUSSTATTUNG BEI NEU- UND UMBAU
- NICHT ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG
- * BEI HALTESTELLEN IM BEREICH VON EINRICHTUNGEN MIT RELEVANZ FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN „ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG“

- 8 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.
- 9 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.
- 10 Eine Informationsvitrine soll in jedem Hauptort im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen an einer zentralen Haltestelle aufgestellt werden.
- 11 Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche); bei problematischen Straßenoberflächenverhältnissen (Unebenheiten o. Ä.) mind. 16 cm bei Buskaps und mind. 14 cm bei Busbuchten.
- 12 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Park-and-ride-Anlagen (P+R) sowie Bike-and-ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, deren Kapazität regelmäßig erschöpft ist, sollen ausgebaut werden.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen.

Die Fahrradbeförderung soll auf allen Bahn- und Buslinien möglich sein, soweit Platz in den Fahrzeugen vorhanden ist.

Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge dar. Eingesetzt werden sollen saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge, die auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen leichten Ein- und Ausstieg sowie Platz im Fahrzeug bieten. Die Fahrzeuge sollen im Regelfall nicht älter als 12 Jahre sein. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Es werden folgende Ausstattungsstandards für Fahrzeuge formuliert, die bei einer Neuanschaffung umgesetzt werden sollen:

■ **Tabelle 7: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge (Neuanschaffung)**

Ausstattungsmerkmal	Fahrzeuge auf Hauptlinien	Fahrzeuge auf Ergänzungslinien bzw. im Schulverkehr
Niederflurtechnik mit Kneeling ¹³	■	○
Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen)	■	○
Digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage innen)	■	○
Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer	■	○
Sondernutzfläche (Platz z. B. für Kinderwagen, Rollstuhl etc.)	■	■

13 Im Regionalverkehr auch Tiefeinstiegsbusse (sog. Low-Entry-Busse)

Ausstattungsmerkmal	Fahrzeuge auf Hauptlinien	Fahrzeuge auf Ergänzungslinien bzw. im Schulverkehr
Gut erreichbare Haltegriffe, Haltestangen o. ä. auch für kleine Personen (z. B. Schüler)	■	■
Gut erreichbare Haltewunschtaasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzfläche	■	○

ERLÄUTERUNG:

- VERBINDLICHE STANDARDS
- ANZUSTREBENDE STANDARDS
- NICHT ERFORDERLICHE STANDARDS

Die Ausstattung der Fahrzeuge, die ausschließlich auf Linien bzw. Fahrten zur Schülerbeförderung eingesetzt werden, kann von den genannten Standards abweichen.

Die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung orientieren sich grundsätzlich an den Vorgaben der Richtlinie 2001/85/EG¹⁴, die Grundlagen für die Richtlinien zur Linienbusförderung im Freistaat Bayern sind. Für die Verbesserung der Fahrzeugqualität im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen ist die Förderung des Freistaates für die Anschaffung von attraktiven Fahrzeugen von maßgeblicher Bedeutung.

2.2.5 Qualitätsanforderungen Betrieb und Verkehrsdurchführung

Die Aufgabenträger wirken auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Baustellen und Umleitungen sind im Vorfeld mit den Aufgabenträgern abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

Das Fahrpersonal verfügt über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache, kann Informationen zum Tarif, Fahrplan sowie zu Umsteigemöglichkeiten geben und hat insgesamt ein ordentliches Erscheinungsbild.

2.2.6 Qualitätsanforderungen Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit des Aufgabenträgers und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sollen (ggf. in Kooperation mit weiteren Partnern) die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements genutzt werden.

¹⁴ Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates (vom 20.11.2001) über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sollen weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorgesehen werden, um bestehenden Fahrgäste und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z. B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche).

Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf sollen möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste in den betroffenen Fahrzeugen und – bei Vorliegen technischer Voraussetzungen - an den betroffenen Haltestellen weitergegeben werden. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information per SMS etc.).

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können.

Die Einführung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sowie darüber hinaus zu den Zielen in der Region Ingolstadt ist eine wesentliche Voraussetzung für eine attraktivere Gestaltung des Mobilitätsangebotes. Mit einem einheitlichen, transparenten, gerechten und leicht verständlichen Tarif- und Vertriebsangebot soll das Fahren im ÖPNV in der Region mit einer Fahrkarte so leicht wie möglich gemacht werden. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sollen sichergestellt werden.

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste soll das Angebot an Informationsstellen und Mobilitätszentralen ausgebaut werden.

2.2.7 Qualitätsmanagement

Der Aufgabenträger prüft mindestens alle zwei Jahre die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.

2.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen

2.3.1 Gesetzliche Grundlagen und Ausgangssituation

Gemäß §8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Barrierefreie Mobilität im Speziellen kann wie folgt definiert werden¹⁵:

- „Barrierefreie Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Bewegung im öffentlichen Raum und gleichberechtigten Nutzung von Verkehrsangeboten durch alle Personen, in jedem Alter, mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Eigenschaften, mit und ohne funktionale Einschränkungen.“

Das Personenbeförderungsgesetz mit Stand vom 07.07.2005¹⁶ weist in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ darauf hin, dass im Nahverkehrsplan die Belange mobilitätseingeschränkter Personen möglichst weitreichend zu berücksichtigen sind. Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen dargestellt und als Ziele in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Der Aufgabenträger verfolgt im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans konsequent Planungen und Maßnahmen zur kunden- und behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Hierzu zählen der behindertengerechte Umbau von Haltestellen sowie die Definition

¹⁵ Quelle: Dipl.-Ing. Wulf-Holger Arndt, TU Berlin, Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Verkehrssystem und der Wohnumgebung – eine Bestandsaufnahme. Ergebnisse einiger neuerer europäischer und deutscher Untersuchungen. Verkehrsforschung –online, Beitrag 1 Ausgabe 2, 2005.

¹⁶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 07.07.2005

von Anforderungen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitäts-
eingeschränkter Personen entsprechen.

2.3.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen ist die
Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Der Bereich der Mobilitäts-
einschränkungen kann u. a. in folgende Arten der Einschränkungen unterteilt werden:

- Behinderte Menschen (z. B. Geh-, Seh- und Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer,
Menschen mit geistiger Behinderung),
- Schwangere, Menschen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck, Fahrrad,
- ältere und gebrechliche Personen, Kleinwüchsige,
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte).

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl
funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Gestaltung des
ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung
der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Anforderungen an Haltestellen

Im Kapitel 2.2.4 werden allgemeine Anforderungen zur Haltestellengestaltung formuliert.
Folgende Aspekte sind für die oben genannten Nutzergruppen bei der Haltestellengestal-
tung von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätsein-
geschränkte Personen zu verbessern:

- Weitgehend barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs
sowie der Zugangswege,
- geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg
(Bordsteinanhebung auf 18 cm),
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und
Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierung),
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare
Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).

Anforderungen an Fahrzeuge

Für die o. g. Benutzergruppe sind folgende Ausstattungsmerkmale von besonderer
Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Fahrzeuge durch mobilitätseingeschränkte Personen zu
verbessern:

- Niederflurtechnik mit ausklappbarer Rampe und Kneeling-Technik als Einstiegshilfe,

- podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2 bei Standardlinienbus und Standardgelenklinienbus,
- Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche,
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle bzw. Kinderwagen, Gepäck etc. (z. B. Gurte) und Rückenstütze),
- ergänzende Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

Die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung sollen sich grundsätzlich an den Vorgaben der Richtlinie 2001/85/EG orientieren, die Grundlagen für die Richtlinien zur Linienbusförderung der Regierungen im Freistaat Bayern sind.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden.

Zielsetzungen für die Umsetzung (Prioritätenreihung)

Die Umsetzung des Ziels eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen“ wird nicht zeitnah zu 100 % realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird deshalb eine dreistufige Handlungsempfehlung definiert:

- Bei **Neubau bzw. umfassendem Umbau** von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- bei **Umbau** von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/ Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose umzusetzen,
- bei den **bestehenden Verkehrsanlagen** ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

2.3.3 Anforderungen weiterer Nutzergruppen

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Gewaltbereitschaft in unserer Gesellschaft fühlen sich (potenzielle) ÖPNV-Fahrgäste verstärkt verunsichert, was nicht selten zu einer Mobilitätseinschränkung, in bestimmten Fällen zu einem völligen Mobilitätsverzicht besonders abends und nachts führt. Es ist eine vordringliche Aufgabe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen dem durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege), Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld insbesondere abends (z. B. durch ausreichende Beleuchtung, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende (z. B. Bedienung mit Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen, Taxi-Ruf beim Fahrer),
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge z. B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG,
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

3 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

3.1 Bestehende Strukturen

Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen leben insgesamt 91.195 Menschen. Dies entspricht einer Einwohnerdichte von 123 Einwohner/ km². Damit liegt die Bevölkerungsdichte im Landkreis deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (230 EW/ km²) und auch unter dem bayerischen Durchschnitt (177 EW/ km²).¹⁷

Gemäß Regionalplan Ingolstadt¹⁸ ist nahezu das gesamte Kreisgebiet dem „Ländlichen Raum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll“ zuzuordnen. Eine Ausnahme ist die Gemeinde Karlskron, die zum „Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum“ Ingolstadt gehört.

■ **Tabelle 8: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung**

Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	
Einwohner (30.06.2009)	91.195
Fläche in km ² (01.01.2009)	739,80
Einwohnerdichte in EW/ km ²	123
Zentralörtliche Gliederung	
Mittelzentren	Neuburg an der Donau Schrobenhausen
Unterkern	Burgheim
Kleinzentren	Ehekirchen (bevorzugt zu entwickeln) Karlshuld Rennertshofen

QUELLE: AMTSBLATT DES LANDKREISES NEUBURG-SCHROBENHAUSEN UND DER GROßEN KREISSTADT NEUBURG A. D. DONAU, NEUBURG 20 JANUAR 2010; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND DATENVERARBEITUNG, MÜNCHEN, 2010; PLANUNGSVERBAND REGION INGOLSTADT (HRSG.), REGIONALPLAN INGOLSTADT (FASSUNG 05. MAI 2006)

Mittelzentren im Landkreis sind die Städte Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen. Sie haben innerhalb des Landkreises eine wesentliche Bedeutung als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort sowie für den Versorgungs- und Freizeitverkehr. Die Unterkern und Kleinzentren sind insbesondere für die jeweilige lokale Verkehrsnachfrage von Bedeutung.

Eine besondere Bedeutung nimmt das angrenzende Oberzentrum Ingolstadt ein. Durch die Lage nordöstlich des Landkreises ist Ingolstadt insbesondere für die östlichen und nördlichen Landkreisgebiete ein wesentlicher zentraler Ort.

Die Raumstruktur und die Einwohnerzahlen der Orte im Landkreis sind in der Karte 1 dargestellt.

¹⁷ Quelle: Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, abgerufen im Juli 2010

¹⁸ Quelle: Planungsverband Region Ingolstadt (Hrsg.), Regionalplan Ingolstadt (Fassung 05. Mai 2006)

3.1.1 Einwohner und Einwohnerentwicklung

Die Stadt Neuburg a. d. D. mit rund 28.000 Einwohnern ist die größte Stadt im Landkreis, gefolgt von Schrobenhausen mit 16.000 Einwohnern. Weitere Gemeinden mit insgesamt mehr als 4.000 Einwohnern sind Burgheim, Karlskron, Königsmoos und Rennertshofen.

Im Zeitraum seit 2005 ist die Gesamtbevölkerungszahl im Landkreis annähernd konstant geblieben. Bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung über einen längeren Zeitraum (seit 2000) ist ein leichter Anstieg zu erkennen.

■ **Tabelle 9: Einwohner und Einwohnerentwicklung nach Gemeinden/ Städte**

Gemeinde/ Stadt	2000	2005	2009	Entwicklung 2000 - 2009		Entwicklung 2005 - 2009	
				absolut	prozentual	absolut	prozentual
Aresing	2.785	2.699	2.681	-104	-3,7 %	-18	-0,7 %
Berg im Gau	1.148	1.198	1.176	+28	+2,4 %	-22	-1,8 %
Bergheim	1.756	1.838	1.832	+76	+4,3 %	-6	-0,3 %
Brunnen	1.561	1.595	1.582	+21	+1,3 %	-13	-0,8 %
Burgheim, Markt	4.658	4.660	4.574	-84	-1,8 %	-86	-1,8 %
Ehekirchen	3.651	3.736	3.702	+51	+1,4 %	-34	-0,9 %
Gachenbach	2.232	2.317	2.343	+111	+5,0 %	+26	+1,1 %
Karlshuld	4.869	5.003	5.130	+261	+5,4 %	+127	+2,5 %
Karlskron	4.504	4.666	4.747	+243	+5,4 %	+81	+1,7 %
Königsmoos	3.949	4.218	4.303	+354	+9,0 %	+85	+2,0 %
Langenmosen	1.443	1.488	1.478	+35	+2,4 %	-10	-0,7 %
Neuburg a. d. D., Stadt	27.816	28.108	28.172	+356	+1,3 %	+64	+0,2 %
Oberhausen	2.395	2.556	2.600	+205	+8,6 %	+44	+1,7 %
Rennertshofen, Markt	4.932	4.926	4.781	-151	-3,1 %	-145	-2,9 %
Rohrenfels	1.376	1.521	1.517	+141	+10,2 %	-4	-0,3 %
Schrobenhausen, Stadt	15.989	16.234	16.068	+79	+0,5 %	-166	-1,0 %
Waidhofen	2.014	2.150	2.148	+134	+6,7 %	-2	-0,1 %
Weichering	2.137	2.268	2.361	+224	+10,5 %	+93	+4,1 %
Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	89.215	91.181	91.195	+1.980	+2,2 %	+14	+0,02 %

QUELLE: AMTSBLATT DES LANDKREISES NEUBURG-SCHROBENHAUSEN UND DER GROßEN KREISSTADT NEUBURG A. D. DONAU, NEUBURG 20 JANUAR 2010; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND DATENVERARBEITUNG, MÜNCHEN, 2010

Die Einwohnerentwicklung nach Altersstufen zeigt deutlich, dass die Entwicklung der jüngeren Altersgruppen, bis etwa 40 Jahren, rückläufig ist. Einen Rückgang von mehr als 5 % haben die Altersgruppen unter 15 und zwischen 25 und 40 Jahren zu verzeichnen. Dem gegenüber steht ein Zuwachs der über 40-Jährigen von insgesamt über 4 %.

■ **Tabelle 10: Einwohnerentwicklung nach Altersstufen**

Altersgruppen in Jahren	Landkreis Neuburg-Schrobenhausen		
	2005	2008	2005 - 2008
unter 15	15.194	14.392	-820 (-5,3 %)
15 - unter 18	3.452	3.439	-13 (-0,4 %)
18 - unter 25	7.645	7.518	-127 (-1,7 %)
25 - unter 40	18.460	17.223	-1.237 (-6,7 %)
40 - unter 65	30.792	32.210	+1.418 (+4,6 %)
65 und älter	15.638	16.408	+770 (+4,9 %)

QUELLE: BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND DATENVERARBEITUNG, MÜNCHEN, 2010

In den einzelnen Städten und Gemeinden wurden seit 2003 die im Folgenden dargestellten neuen Wohngebiete mit mehr als 50 Wohneinheiten bzw. 5 ha entwickelt.

■ **Tabelle 11: Erweiterungsgebiete Wohnen seit 2003 (>50 WE bzw. > 5 ha)**

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe
Bergheim	Polaststraße u. Am Trauberg Unterstall	60WE (2,88 ha)
Oberhausen	Strassäcker (Oberhausen)	5,35 ha/ 60 WE
Oberhausen	Wifosiedlung, Oberhausen	9,9 ha
Oberhausen/ Kreut	Am Burgholz, OT Kreut	5,58 ha/ 85 WE
Rohrenfels	Am Büchl Rohrenfels	54 ha
Schrobenhausen	Betriebsgelände Firma Leinfelder	13,83 ha
Schrobenhausen	Georg-Alber-Straße	12,9 ha
Weichering	Salzlachenweg	50 WE (2,105 ha)

QUELLE: ANGABEN DES LANDKREISES NEUBURG-SCHROBENHAUSEN
ERLÄUTERUNG: WE = WOHNHEINHEITEN

3.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerrelationen

Mit rund 11.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen ist die Stadt Neuburg a. d. D. der bedeutendste Arbeitsplatzstandort im Landkreis gefolgt von Schrobenhausen mit etwa 7.000 Arbeitsplätzen.

■ **Tabelle 12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Gemeinden/ Städte**

Gemeinde/ Stadt	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitnehmer und Teilzeitbeschäftigte)	
	am Wohnort	am Arbeitsort
Aresing	1.038	267
Berg im Gau	489	236
Bergheim	711	98
Brunnen	587	174
Burgheim, Markt	1.654	997
Ehekirchen	1.336	665
Gachenbach	867	241
Karlshuld	2.015	704
Karlskron	1.905	1.490
Langenmosen	569	301
Neuburg a. d. D., Stadt	9.935	11.459
Oberhausen	956	373
Rennertshofen, Markt	1.728	574
Rohrenfels	569	332
Schrobenhausen, Stadt	5.702	7.190
Königsmoos	1.734	468
Waidhofen	863	244
Weichering	918	207
Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	33.576	26.020

QUELLE: BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND DATENVERARBEITUNG, MÜNCHEN, 2010 (STAND 30.06.2008)

■ **Tabelle 13: Pendlerrelationen > 200 Pendler**

Von (Wohnort)	Nach (Arbeitsort)	Anzahl
Neuburg a. d. D., Stadt	Ingolstadt	1.956
Karlskron	Ingolstadt	941
Karlshuld	Ingolstadt	751
Ingolstadt	Neuburg a. d. D., Stadt	682
Rennertshofen, Markt	Neuburg a. d. D., Stadt	537
Weichering	Ingolstadt	480
Schrobenhausen, Stadt	Ingolstadt	475
Königsmoos	Ingolstadt	448
Ingolstadt	Karlskron	412
Königsmoos	Neuburg a. d. D., Stadt	400
Karlshuld	Neuburg a. d. D., Stadt	383
Oberhausen	Neuburg a. d. D., Stadt	356
Burgheim, Markt	Neuburg a. d. D., Stadt	347
Aresing	Schrobenhausen, Stadt	344
Schrobenhausen, Stadt	München, Landeshauptstadt	332
Ehekirchen	Neuburg a. d. D., Stadt	330
Bergheim	Ingolstadt	306
Waidhofen	Schrobenhausen, Stadt	270
Gachenbach	Schrobenhausen, Stadt	264
Neuburg a. d. D., Stadt	München, Landeshauptstadt	258
Langenmosen	Schrobenhausen, Stadt	244
Rohrenfels	Neuburg a. d. D., Stadt	243
Rennertshofen, Markt	Ingolstadt	239
Ingolstadt	Schrobenhausen, Stadt	209
Schrobenhausen, Stadt	Pfaffenhofen a.d.Ilm, Stadt	200

QUELLE: STATISTIK DER BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT, SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTE AM WOHNORT UND AUSPENDLER, NÜRNBERG, 2010 (STAND 30.06.2009, VORLÄUFIGER STAND)

Für die relevanten Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr werden die Pendlerrelationen herangezogen. Die größten Pendlerbewegungen der sozialversicherungspflichtig beschäftigten bestehen zum Oberzentrum Ingolstadt. Dabei sind vor allem die Relationen von Neuburg a. d. D., Karlskron sowie Karlshuld nach Ingolstadt hervorzuheben.

Weitere relevante Relationen bestehen insbesondere aus dem nördlichen Kreisgebiet nach Neuburg a. d. D. und aus dem südlichen Kreisgebiet nach Schrobenhausen. Auch die Landeshauptstadt München ist ein Ziel im Berufsverkehr, insbesondere aus den Mittelzentren im Landkreis.

In Karte 2 sind die Pendlerrelationen > 200 dargestellt.

Seit 2003 wurden folgende neue Gewerbegebiete mit mehr als 10 ha entwickelt:

■ **Tabelle 14: Erweiterungsgebiete Gewerbe seit 2003 (> 10 ha)**

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe
Karlskron	Gewerbegebiet Probfeld	28,4 ha
Karlskron	Gewerbegebiet Probfeld Nr. 28 1. Erweiterung	16,74 ha
Langenmosen	GE Langenmosen-Höhenberg	12,938 ha
Waidhofen	GE Waidhofen-Ost II/Abschn. II	33,468 ha

QUELLE: ANGABEN DES LANDKREISES NEUBURG-SCHROBENHAUSEN

3.1.3 Schulstruktur

Der Schülerverkehr nimmt eine bedeutende Stellung in der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes ein, dabei sind insbesondere die Schulpendingler zu den weiterführenden Schulen zu berücksichtigen. Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über die Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sowie über Schulen in umliegenden Gebietskörperschaften, die Schüler aus dem Landkreis besuchen.

Wesentliche Schulstandorte mit einer Konzentration an weiterführenden Schulen sind die Städte Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen. Weitere Hauptschulstandorte mit Fahrschülern gibt es in Ehekirchen, Rennertshofen, Burgheim, Karlskron und Karlshuld.

Von Schülern mit Wohnort im Landkreis werden auch Schulen in den umliegenden Zentren besucht. Dabei ist insbesondere Ingolstadt hervorzuheben.

Die weiterführenden Schulen sind in Karte 3 dargestellt.

■ **Tabelle 15: Standorte weiterführender Schulen und Volksschulen mit Hauptschulzweig**

Schulstandort	Name der Schule	Anzahl Schüler (Schuljahr 2009/ 10)	Anzahl Fahrschüler
Neuburg a. d. D.	Descartes-Gymnasium (GY)	1.376	691
	Paul-Winter-Realschule (RS)	587	422
	Staatliche Fachoberschule (FOS)	293	186
	Staatliche Wirtschaftsschule (WS)	417	224
	Staatliche Berufsschule Neuburg und Berufsfachschulen für Hauswirtschaft und Kinderpflege (BS)	1.550	437
	Sonderpädagogisches Förderzentrum (Bernhard-Mazillis-Schule) (FS)		
	Isabella-Braun-Schule, Schule zur individuellen Sprachförderung (FS)	125	22
	Volksschule (HS)		
	Sophie-Scholl-Schule (FS); nicht staatlich		
	Maria-Ward-Realschule (RS); nicht staatlich	614	451
	Berufsfachschule für Altenpflege der Stiftung Behindertenwerk (BS); nicht staatlich		
	Berufsfachschule für Krankenpflege und Kinderkrankenpflege (BS); nicht staatlich		
	Fachschule f. Heilerziehungspflege u. -pflegehilfe der Stiftung St. Johannes (FS); nicht staatlich		
	Kath. Fachschule für Dorfhelferinnen und Dorfhelfer (FS); nicht staatlich		
Schrobenhausen	Gymnasium Schrobenhausen (GY)	1.075	670
	Franz-von-Lenbach-Schule (RS)	603	447
	Landwirtschaftsschule (BS)		
	Sonderpädagogisches Förderzentrum Außenstelle in Schrobenhausen (Erwin-Lesch-Schule I) (FS)		
	Michael-Sommer-Volksschule (HS)	435	21
	Regens-Wagner-Berufsschule (BS); nicht staatlich		
	Maria-Ward-Realschule (RS); nicht staatlich	652	514
Ehekirchen	Volksschule Ehekirchen (GHS)	319	194
Rennertshofen	Volksschule Rennertshofen (GHS)	313	194

Schulstandort	Name der Schule	Anzahl Schüler (Schuljahr 2009/ 10)	Anzahl Fahrschüler
Burgheim	Volksschule Burgheim (GHS)	302	97 – 136
Karlskron	Volksschule Karlskron (GHS)	342	187
Karlshuld	Volksschule Karlshuld (GHS)	509	223

QUELLE: WWW.NEUBURG-SCHROBENHAUSEN.DE (ABGERUFEN AM 11.02.2010); WWW.KM.BAYERN.DE (ABGERUFEN AM 11.02.2010); ANGABEN DER SCHULEN IM JANUAR/ FEBRUAR 2010

ERLÄUTERUNG: GHS = GRUND- UND HAUPTSCHULE, HS = HAUPTSCHULE, RS = REALSCHULE, GY = GYMNASIUM, WS = WIRTSCHAFTSSCHULE, BS = BERUFSSCHULE/ BERUFLICHE SCHULE, FOS = FACHOBERSCHULE, FS = FÖRDERSCHULE

■ **Tabelle 16: Standorte weiterführender Schulen außerhalb des Landkreises**

Schulstandort	Name der Schule	Anzahl Fahrschüler aus dem Landkreis Neuburg- Schrobenhausen
Ingolstadt	Apian-Gymnasium (GY)	49
	Christoph-Scheiner-Gymnasium (GY)	19
	Gnadenthal-Gymnasium (GY); nicht staatlich	37
	Gnadenthal-Mädchen-Realschule (RS); nicht staatlich	8
	Katharinen-Gymnasium (GY)	11
	Ludwig-Fronhofer-Schule (RS)	12
	Private Wirtschaftsschule (WE); nicht staatlich	32
	Reuchlin-Gymnasium (GY)	10
	Berufsschule/BGJ (BS)	4
Eichstätt	Gabrieli-Gymnasium (GY)	33
	Berufsschule/BGJ (FOS)	8
Manching	Realschule am Keltenwall (RS)	80
Rain am Lech	Realschule Rain am Lech (FOS)	107
Pfaffenhofen	Berufsschule/BGJ (FOS)	14

QUELLE: LANDKREIS NEUBURG-SCHROBENHAUSEN, WWW.NEUBURG-SCHROBENHAUSEN.DE (ABGERUFEN AM 11.02.2010); KM.BAYERN, WWW.KM.BAYERN.DE (ABGERUFEN AM 11.02.2010)

3.1.4 Versorgung und Freizeit

ÖPNV-relevante Ziele im Versorgungs- und Freizeitverkehr sind in Karte 3 dargestellt.

Einzelhandel und Versorgung

Größere Konzentrationen von Versorgungs- und Einzelhandelseinrichtungen sind in Neuburg a. d. D., in Schrobenhausen und in Karlshuld vorhanden. In weitgehend allen Hauptorten der Gemeinden befinden sich Lebensmittel-Einkaufsmärkte für den täglichen Bedarf.

Außerhalb des Landkreisgebietes übernimmt das Oberzentrum Ingolstadt weitere Einkaufs- und Versorgungsfunktionen.

Folgende Krankenhäuser gibt es im Untersuchungsgebiet:

■ **Tabelle 17: Krankenhäuser**

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe (Bettzahl)
Schrobenhausen	Kreis Krankenhaus Schrobenhausen	150
Neuburg a. d. D.	Kliniken St. Elisabeth	
	Geriatrizentrum Neuburg	100

QUELLE: WWW.NEUBURG-SCHROBENHAUSEN.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.KKH-SCHROBENHAUSEN.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.GERIATRIEZENTRUM.DE

Freizeit

Im Folgenden werden verschiedene Einrichtungen im Freizeitverkehr dargestellt. Einige davon weisen eine gewisse Relevanz für den ÖPNV auf. Bei Freizeiteinrichtungen mit weniger als rund 20.000 Besuchern pro Jahr ist eine ÖPNV-Relevanz im Einzelfall zu prüfen.

Darüber hinaus gibt es weitere Freizeiteinrichtungen bzw. Standorte für die Naherholung wie Freibäder, Hallenbäder oder Sportstätten. Die ÖPNV-Relevanz ist dabei jedoch sehr unterschiedlich zu bewerten, da sie von den unterschiedlichsten Rahmenbedingungen abhängig ist (z. B. Jahreszeiten, Wetter, Trainingszeiten).

■ Tabelle 18: Freizeitziele

Gemeinde/ Stadt	Name	Besucher/ Jahr
Schrobenhausen	Kreishallenbad Schrobenhausen	
	Städtisches Freibad an der Schleifmühle	ca. 80.000 - 90.000
	Schloss Sandizell	
	Asamkirche Sandizell	
	4 Schrobenhauser Museen	ca. 20.000
	Stadthalle Schrobenhausen	
	Städtische Jugendzentrum	
	Kino CinePark Schrobenhausen	
	Herzog Filmtheater	
Neuburg a. d. D.	Brandlbad (Freibad)	ca. 70.000
	Bergen (Wallfahrtskirche)	
	Zieglers Golfplatz	ca. 1.000
	Parkbad am Englischen Garten (Freibad)	ca. 160.000
	Jagdschloss Grünau (mit Auenzentrum)	ca. 9.506
	Englischer Garten	
	Dammwildgehege am Doferhof	
	Mittelalterfest	
	Jedermann	
	Kino Palast Neuburg	
	Neuburger Volkstheater	
	Stadttheater Neuburg	
Karlshuld	Freilichtmuseum Haus im Moos	ca. 18.500
Oberhausen	Freibad	
Rennertshofen	Schloss Bertoldsheim	
	Burgruine Hütting	
	Mauerner Höhlen	
	Cinema	

Gemeinde/ Stadt	Name	Besucher/ Jahr
Brunnen	Schloss Niederarnbach	
Gachenbach	Wallfahrtskirche „Maria Beinberg“	
Karlskron	Wallfahrtskirchen „Kavarienberg“	
	Donaumoos-Erlebnispfad	
Weichering	Badeseen Leitner Weiher im Naherholungsgebiet	ca. 10.000 bis 40.000 Besucher/ Wochenende
	Donauradweg	

QUELLE: WWW.NEUBURG-SCHROBENHAUSEN.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.DEUTSCHE-DONAU.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.BAYERNINFO.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.STADTWERKE-NEUBURG.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.SCHROBENHAUSEN.DE (ABGERUFEN AM 12.02.2010); WWW.HAUS-IM-MOOS.DE/94.0.HTML (ABGERUFEN AM 08.04.2010) SOWIE BEFRAGUNG DER STÄDTE UND GEMEINDEN IM JANUAR 2010

3.2 Entwicklungstendenzen und Entwicklungspotenziale

Neben den bestehenden raumstrukturellen Rahmenbedingungen sind bei der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV auch die Entwicklungstendenzen bis zum Zielhorizont 2015 zu beachten. Dabei kann auf vorhandene Prognosen zur Einwohnerentwicklung und des Motorisierungsgrades sowie auf aktuelle Planungsvorhaben in den Gemeinden zurückgegriffen werden.

Demografische Entwicklung

Für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen wird ausgehend von 2008 bis zum Jahr 2015 ein geringes Bevölkerungswachstum um rund 1 % prognostiziert. Bis zum Jahr 2025 wird sich diese Tendenz weiter fortsetzen (prognostiziertes Wachstum um rund 2 %).¹⁹

In der folgenden Tabelle ist die langfristige Prognose nach Altersstrukturen dargestellt. Der demographische Wandel ist deutlich erkennbar. Hervorzuheben ist der starke Rückgang von über 20 %, der für die 10 – 18-Jährigen vorausgesagt wird. Dem gegenüber steht ein Wachstum der über 60-Jährigen von rund 40 %.

¹⁹ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2028

■ **Tabelle 19: Altersstrukturentwicklung 2008 – 2025**

Altersgruppe	Entwicklung 2008 – 2025
0 – 2-Jährige	+/- 0 %
3 – 5-Jährige	+/- 0 %
6 – 9-Jährige	-1 %
10 – 15-Jährige	-20 %
16 – 18-Jährige	-23 %
19 – 24-Jährige	-13 %
25 – 39-Jährige	-3 %
40 – 59-Jährige	-9 %
60 – 74-Jährige	+37 %
75 Jahre und älter	+43 %

QUELLE: BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND DATENVERARBEITUNG, REGIONALISIERTE BEVÖLKERUNGSVORAUSBERECHNUNG BIS 2028

Entwicklung der Beschäftigtenzahlen

Für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen wird bis zum Jahr 2011 ein Wachstum der Beschäftigten von bis zu 2,19 % prognostiziert.²⁰

Ausgehend von der prognostizierten Entwicklung der Altersklasse der 19 – 59-Jährigen ist bis zum Jahr 2025 ein Rückgang der arbeitenden Altersklassen mit Wohnort im Landkreis zu erwarten.

Schulentwicklung

Für die Altersklasse der Schüler (6 – 15 bzw. 6 – 18-Jährigen) wird bis zum Jahr 2025 ein deutlicher Rückgang vorausgesagt.

Neben der absoluten Entwicklung der Schülerzahlen sind Änderungen in der Schullandschaft ebenfalls von Bedeutung. Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen gibt es dazu folgende Planungen:

- Zusammenschluss von Mittelschulverbänden (Prozess noch nicht abgeschlossen)

²⁰ Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Operationelles Programm des EFRE im Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ Bayern 2007 – 2013, 2007

Absehbare Motorisierungsentwicklung

Grundsätzlich werden für die zukünftige Entwicklung der Motorisierung in Deutschland folgende Szenarien erwartet²¹:

- Weiterer Anstieg der Motorisierung von Frauen,
- der Motorisierungsgrad der Männer legt nur noch geringfügig zu,
- der Motorisierungsgrad der jüngeren Altersgruppen bis 29 Jahre wird rückläufig sein,
- die Motorisierung wird von den meisten Altersgruppen in höhere Altersklassen mitgenommen; zukünftig wird daher vor allem die Motorisierung von Frauen in den Altersklassen über 50 Jahre stark ansteigen; die von älteren Männern wird noch leicht zunehmen. Grundsätzlich ist daraus eine zunehmende Pkw-Motorisierung und Auto-Mobilität im Alter zu erwarten,
- für das Jahr 2030 ergibt sich bundesweit ein durchschnittlicher „statistischer“ Motorisierungsgrad über alle Haltergruppen von rund 630 Pkw pro 1.000 Einwohner gegenüber heute von etwa 570.

Vorhaben in der Infrastrukturentwicklung mit Planungsrelevanz

In nahezu allen Städten und Gemeinden des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen gibt es bis etwa 2015 Planungsvorhaben mit unterschiedlicher Bedeutung für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

■ **Tabelle 20: geplante Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklungen bis ca. 2015**

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe
Aresing	Baugebiet	3 ha, 20-30 Plätze
	Gewerbegebiet	20.000 m ²
Brunnen	Baugebiet „Hohenried“	33 Parzellen
	Erweiterung Gewerbegebiet	4.000 m ²
Burgheim	Vorhandene Bauplätze	20
	Baugebiet „Am Rainer Weg“	17 Parzellen
	Siedlungsgebiet im Ortsteil Straß	15 Parzellen
	Vorhandene Gewerbeflächen	3 ha
	Erweiterung Wohngebiet	30 Parzellen
	„Seniorengerechtes Wohnen“ in Burgheim	

²¹ Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (Hrsg.): Shell PKW-Szenarien bis 2030, 2009

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe
Ehekirchen	Weidorf: Wohnbaufläche	6 Bauplätze
	Erweiterung Gewerbegebiet Wallertshofen	
Karlshuld	Einrichtung Kinderkrippe (2010)	
	Einrichtung Edeka-Markt (2010)	
	Neubaugebiet „Allgemeines Wohngebiet Erlenweg“ (2010)	
	Neubaugebiet „Allgemeines Wohngebiet Buchenweg“ (2012/ 2013)	
	Erweiterung Gewerbegebiet „An der Ach“ (2012/ 2013)	
Karlskron	Baugebiet „Pobenhausen Süd“	38 Parzellen
	Baugebiet Adelshausen „Am Linnerberg-Ost“	28 Plätze
	Baugebiet in Karlskron	
Königsmoos	Baugebiet im Ortszentrum von Klingsmoos	29 Parzellen
	Neubaugebiet, Supermarkt und Tankstelle im Ortszentrum Stengelberg	30 Plätze
	Erweiterung Gewerbegebiet Untermarxfeld Ingolstädter Straße	
Langenmosen	Baugebiet	20 Grundstücke
	Gewerbegebiet Langenmosen Höhenberg	
Neuburg a. d. D.	Baugebiet Buchdruckerwiesen	2,8 ha
	Baugebiet Kreppe	1,55 h
	Baugebiet Geisgarten	1,65 ha
	Baugebiet Heinrichsheim Mitte	0,55 ha
	Baugebiet Ried Straßäcker	1,58 ha
	Baugebiet Herrenwörth	1,8 ha
	Gewerbegebiet an der B 16/ St. Andreasstraße	23,2 ha
	Gewerbegebiet am Schleifmühlweg	6,1 ha
	Industriegebiet Audi	45 ha
	Erweiterungsabsichten der Einkaufsstandorte am Südpark und im Bereich der BayWa	

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe
Rennertshofen	Baugebiet Stepperg	30 Parzellen
	Baugebiet Treidelheim	20 Parzellen
	Neuer Einkaufsmarkt auf BayWa-Grundstück	
Schrobenhausen	Neubaugebiet auf dem Gelände der ehemaligen Fa. Schupik	30 Wohneinheiten
	Neubaugebiet „Gritschenkeller“	30 – 35 WE
	Neubaugebiet „Im Anger“/ OT Steingriff	12 – 24 WE
	Neubaugebiet „Südlich der Hofmarkstraße“/ OT Steingriff	
	Neubaugebiet „Östlich der Fröbelstraße“	7 Parzellen
	Neubaugebiet „Schweigwiesen“/ OT Steingriff	
	Neubaugebiet „Am Schlosskeller“/ OT Sandizell	28 Parzellen
Waidhofen	Baugebiet „Rachelsbach-Grundäcker/ Abschnitt IV“	29 Baugrundstücke
	Ausbau des Gewerbegebiets „Waidhofen-Ost II/ Abschnitt III“	ca. 20.000m ² ; Hochbau, Garten- und Landschaftsbau, Baugerätehandel
Weichering	Erweiterung Gewerbegebiet	
	Baugebiet „Ringstraße“ in Lichtenau	6 – 12 Bauplätze
	Viehtrieb Lichtenau	5 Bauplätze

QUELLE: BEFRAGUNG DER STÄDTE UND GEMEINDEN IM JANUAR 2010

■ **Tabelle 21: Planungen im Verkehrsbereich bis ca. 2015**

Gemeinde/ Stadt	Name	Größe
Brunnen	Haltepunkt/ Bahnhof in Niederarnbach (Fahrplanwechsel 2015)	
Schrobenhausen	Fahrradstellplätze am Busbahnhof	

QUELLE: BEFRAGUNG DER STÄDTE UND GEMEINDEN IM JANUAR 2010

■ **Tabelle 22: geplante Straßenbaumaßnahmen im Landkreis**

Straße	Beschreibung der Maßnahme	Stand der Planung
Bundesstraße 300	Ausbau mit 3. Fahrstreifen östlich von Mühlried/ Waidhofen	vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Bundesstraße 16	Ausbau mit 3. Fahrstreifen östlich von Neuburg bis zur Landkreisgrenze (Zeller Kreuzung in Ingolstadt)	Vorplanungsphase
Staatsstraße 2046	Umfahrung Mühlried „Nord-Ost-Tangente“	Vorplanungsphase
Staatsstraße 2050	Umfahrung Aresing	Vorplanungsphase
Kreisstraße ND 32	Umfahrung Schrobenhausen „Süd-West-Tangente“	Vorplanungsphase
Kreisstraße ND 33	Umfahrung Hörzhausen „Nord-Tangente“	Vorplanungsphase

QUELLE: ANGABEN DES LANDKREISES NEUBURG-SCHROBENHAUSEN SOWIE DES STAATLICHEN BAUAMTES INGOLSTADT

4 ÖPNV-Angebot (Bestandsaufnahme)

Als Grundlage der ÖPNV-Analyse wird das Fahrplanangebot vom Februar 2010 herangezogen.²²

Das bestehende Liniennetz ist der Karte 4 zu entnehmen.

4.1 Bahnstrecken

Der SPNV ist nicht unmittelbar Bestandteil des Nahverkehrsplans. Er ist jedoch mit seinem Angebot eine Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs im Untersuchungsraum. Deshalb erfolgt eine nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes. Im Untersuchungsraum gibt es auf folgenden Strecken regelmäßige SPNV-Angebote:

■ **Tabelle 23: Bahnstrecken und Angebot**

KBS	Streckenverlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis	Angebot im Landkreis
983	Ingolstadt – Augsburg	Schrobenhausen	Mo. – So.: 60-Minuten-Takt
993	Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm	Weichering Rohrenfeld Neuburg a. d. D. Unterhausen Straß-Moos Burgheim	Mo. – Fr.: 60-Minuten-Takt Sa., So.: 60-/ 120- Minuten-Takt

FAHRPLANSTAND FEBRUAR 2010

4.2 Regionaler Busverkehr

Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen verkehren 36 regionale Buslinien. Diese haben unterschiedliche Bedienungszeiträume und ein differenziertes Bedienungsangebot. Eine detaillierte Übersicht ist der Anlage zu entnehmen.

- 18 Buslinien haben überwiegende Funktion im Schülerverkehr,
- 28 Buslinien verkehren auch an Ferientagen, 14 verkehren an Samstagen und vier an Sonntagen,
- sieben Linien haben an Schul- und Ferientagen mindestens ein Fahrtenangebot von sechs Fahrtenpaaren vorzuweisen,

²² Grundlage bilden die im Februar 2010 auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen vorhandenen Fahrpläne.

- mehrere Linien sind auf die Arbeitszeiten von Audi in Ingolstadt ausgerichtet,
- eine Linie verkehrt an Markttagen in Schrobenhausen,
- eine Linie verkehrt als Badefahrt 14-tägig nach Bad Gögging.

4.3 Stadtverkehre

Stadtverkehre gibt es in den Städten Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen.

Der Stadtverkehr **in Neuburg a. d. D.** besteht aus fünf Linien, die von Montag bis Samstag im 30- bzw. 60-Minuten-Takt verkehren und neben der Kernstadt die Stadtteile Heinrichsheim, Bittenbrunn, Laisacker und Hessellohe bedient. Ergänzt wird der Stadtverkehr durch ein Anruf-Sammel-Taxi, das täglich im 60-Minuten-Takt im Stadtgebiet verkehrt.

In **Schrobenhausen** gibt es vier Stadtbuslinien mit einem Bedienungsangebot von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt. Neben der Kernstadt werden die Stadtteile Mühlried, Steingriff, Sandzell und Hörzhausen bedient. Auf einer Linie werden die Leistungen teilweise als Bürgerbus-Verkehr mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt (Arge „Silberne Raute“).

4.4 Organisationsstruktur und Konzessionslage

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs sind

- für die Bahnstrecken die Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG): die BEG plant, bestellt und stimmt das SPNV-Angebot mit allen Beteiligten ab),
- für den regionalen Busverkehr und den Stadtverkehr in Schrobenhausen der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sowie
- für den Stadtverkehr Neuburg a. d. D. die Stadt Neuburg a. d. D.

Die regionalen Busverkehre sind von insgesamt fünf Verkehrsunternehmen konzessioniert.

- Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) mit 17 Linien, davon vier in Kooperation mit Fa. Seitz,
- Omnibusunternehmen Josef Spangler OHG mit 16 Linien,
- Seitz Omnibusunternehmen GmbH mit vier Linien in Kooperation mit RBA,
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) mit einer Linie,
- Omnibusbetrieb Georg Funk & Co. mit einer Linie,
- Fa Jäggle GmbH, Eichstätt mit einer Linie (Gemeinschaftsgenehmigung mit RBA; Betriebsführer Sandner Bus GmbH Nassenfels),
- Fa. Sandner Bus GmbH Nassenfels mit einer Linie (Betriebsführer).

Der Stadtbusverkehr Neuburg ist von den Stadtwerken Neuburg a. d. D. konzessioniert, der Stadtbusverkehr Schrobenhausen vom Omnibusunternehmen Josef Spangler OHG.

Im Landkreis verkehren zusätzlich verschiedene freigestellte Schulverkehre, die vom Landkreis bzw. von verschiedenen Gemeinden bei einzelnen Verkehrsunternehmen beauftragt werden (Darstellung als Anlage).

4.5 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2002

■ **Tabelle 24: Bilanzierung der Maßnahmen des NVP 2002**

Maßnahme	Umsetzung	Anmerkung
Leistungsangebot		
Karlshuld – Ingolstadt: Einführung eines 2-h-Taktes auf der Linie 44 durch Verlängerung einzelner Kurse bis zur Haltestelle Karlshuld, Unterer Kanal	Nein	Angebot Richtung Karlshuld – Ingolstadt: Mo. bis Fr: 05:31 Uhr, 06:46 Uhr, 09:42 Uhr, 12:41 Uhr Sa.: 06:58 Uhr, 09:12 Uhr, 12:47 Uhr, 14:03 Uhr So.: 13:14 Uhr Angebot Richtung Ingolstadt – Karlshuld: Mo. bis Fr.: 08:00 Uhr, 11:30 Uhr, 13:05 Uhr, 14:30 Uhr, 15:30 Uhr, 16:30 Uhr, 18:00 Uhr, 20:00 Uhr Sa.: 13:00 Uhr, 14:30 Uhr, 18:00 Uhr, 20:00 Uhr So.: 18:00 Uhr Verlängerung einzelner Kurse bis Karlshuld-Unterer Kanal gegeben.
Schrobenhausen – Pfaffenhofen: Einführung eines 2-h-Taktes zwischen Schrobenhausen und Pfaffenhofen (Ausweitung Angebot auf Linie 9242 oder Einführung neue Linie auf ST2045)	Nein	
Neuburg – Schrobenhausen: Einführung eines Stundentaktes zwischen Neuburg und Schrobenhausen (auf Linie 30 als „Expressbus“, Angebotsausweitung Linie 35 oder Angebotsausweitung Linie 20)	Nein	Kein Stundentakt
Burgheim: Einrichtung einer Haltestelle Bertoldsheimer Str./ Schnödhofweg (Bedienung durch Linie 9114)	Nein	
Rachelsbach: Einrichtung einer Haltestelle B300/ Abzw. Rachelsbach (Bedienung durch Linie 9242)	Nein	Anbindung Rachelsbach – Schrobenhausen überwiegend mit Linie 9153 (Zustieg in Waidhofen), überwiegend im Schulverkehr
Grasheim: Einrichtung einer Haltestelle (Bedienung durch Linie 44)	Ja	
Sattelberg: Einrichtung einer Haltestelle	Nein	Zustieg in Weilach

Maßnahme	Umsetzung	Anmerkung
(Bedienung durch Linie 9158)		
Joshofen: Stichfahrt einzelner Kurse der Linie 9112 über Joshofen	Ja	Überwiegend im Schulverkehr
Ballersdorf: Verlängerung einzelner Kurse der Linie 10 nach Ballersdorf	Teilweise	Anbindung Ballersdorf mit Linie 60 und 80 an Schultagen (nicht jedoch Linie 10)
Weidorf: Verlängerung einzelner Fahrten der Linie 10 nach Weidorf. Insbesondere am Vormittag und Mittag nach Neuburg a. d. D.	Teilweise	Anbindung durch Linie 60 an Schultagen (nicht jedoch Linie 10)
Hohenried: Einführung weiterer Kurse auf der Linie 9154	Nein	Anbindung Hohenried nur an Schultagen
Rettenbach, Unterweilenbach, Weilach: Einführung weiterer Fahrtenpaare auf der Linie 9158	Nein	Nur im Schulverkehr
Infrastruktur und Schnittstelle		
Donaumoos: Angebotsverbesserungen im Bereich Bike-and-Ride	Tlw.	Nicht flächendeckend in Königsmoos
Neuburg a. d. D. Bahnhof und Schrobenhausen Bahnhof: Optimierung der Umsteigemöglichkeiten von/ zur Bahn bei den wichtigen Buslinien in Hauptrichtung	Teilweise	<p><u>Schrobenhausen:</u></p> <p>Anpassung im Rahmen einer bereits umgesetzten Maßnahme der derzeitigen Neukonzeption der NVP (Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten am Mittag/Nachmittag).</p> <p><u>Neuburg:</u></p> <p>Ankunft von Ulm in Richtung Ingolstadt in Neuburg um XX:32 Uhr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 10 Richtung Pöttmes Abfahrt 5 x um XX:35 Uhr (Mo. bis Fr.) - Linie 10 aus Pöttmes Ankunft um 06:30 Uhr und 5 x um XX:23/24 Uhr - Linie 20 aus Pöttmes Ankunft um 07:21 Uhr (Sa.) - Linie 9233/39 Richtung Eichstätt Abfahrt um 08:40 Uhr und 13:35 Uhr (Sa.) - Linie 9112 Richtung Ingolstadt Abfahrt um 06:37 Uhr <p>Ankunft von Regensburg in Richtung Ulm in</p>

Maßnahme	Umsetzung	Anmerkung
		<p>Neuburg um XX:19 Uhr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 10 Richtung Pöttmes Abfahrt 1 x um 18:20 Uhr - Linie 10 aus Pöttmes Ankunft um 07:06 Uhr, 08:19 Uhr, 11:06 Uhr und 15:04 Uhr - Linie 20 Richtung Pöttmes Abfahrt 1 x um 13:19 Uhr (Mo. – Fr. + Sa.) - Linie 30 Richtung Pöttmes Abfahrt um 12:25 Uhr und 13:30 Uhr - Linie 30 aus Pöttmes Ankunft um 14:04 Uhr und 18:06 Uhr - Linie 9233/39 aus Eichstätt Ankunft um 14:08 Uhr, 16:16 Uhr, 17:15 Uhr - Linie 9112 aus Ingolstadt Ankunft um 07:03 Uhr
Information und Qualitätssicherung		
Aufnahme der Fahrplandaten in das Auskunftssystem BayernInfo	Nein	
Schaffung eines zentralen Auskunftstelefon	Nein	
Ausstattung aller Haltestellen mit Fahrplänen der sie anfahrenen Linien	Ja	Grundsätzliche Verpflichtung der Verkehrsunternehmer, Stichproben erfolgt, Fahrpläne vorhanden
Haltestellenumgebungspläne an den Haltestellen in den Mittelzentren	Teilweise	An den Haltestellen „Bahnhof Neuburg“, „Bahnhof Schrobenhausen“ Neuburg-Hofgarten“ gegeben
Informationen über Linienweg in den Bussen über Lautsprecher und Haltestellenanzeige	Nein	Gegeben in zwei Bussen des Stadtverkehrs Neuburg (Bildschirme), nach Auskunft des durchführenden Verkehrsunternehmens in Zukunft bei sämtlichen Neuanschaffungen (im Stadtverkehr)

5 Bewertung, Analyse und Handlungsbedarf (Stärken und Schwächen im ÖPNV)

Die Stärken-Schwächen-Analyse wird auf der Basis des Fahrplanstandes vom Februar 2010²³ durchgeführt. Zugrundegelegt werden die im Anforderungsprofil definierten Qualitätsstandards.

5.1 Grundsätzliche Bewertung der Angebotsqualität (Verkehrsbedienung)

Eine Übersicht über die Defizite in der Angebotsqualität ist der Karte 5 zu entnehmen.

5.1.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität durch Haltestellen des ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen ist weitgehend als ausreichend zu bewerten. Die zentralen Bereiche der Orte sowie größere zusammenhängende Siedlungsbereiche sind größtenteils erschlossen.

Grundsätzlich werden alle Orte über 500 Einwohner zumindest im Schulverkehr durch den ÖPNV erschlossen. Defizite bei Orten zwischen 200 und 500 Einwohnern sind in folgenden Bereichen festzustellen:

■ **Tabelle 25: Erschließungsdefizite für Orte zwischen 200 und 500 Einwohnern**

Gemeinde/ Stadt	Ortsteil	Einwohner
Gachenbach	Sattelberg	284
Karlskron	Brautlach (durch Haltestelle der Linie 15 an B13 nach Ingolstadt erschlossen)	242
Waidhofen	Diepoltshofen	214

Auch an schulfreien Tagen werden weitgehend alle Orte mit mehr als 500 Einwohnern durch den ÖPNV erschlossen, lediglich die Orte Hohenried (Brunnen) und Sinning (Oberhausen) weisen ausschließlich ein ÖPNV-Angebot im Schulverkehr auf.

Alle übrigen Orte, die außerhalb der Schulverkehrszeiten nicht erschlossen werden, haben weniger als 500 Einwohner.

²³ Grundlage bilden die im Februar 2010 auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen vorhandenen Fahrpläne.

■ **Tabelle 26: Erschließungsdefizite außerhalb der Schulverkehrszeiten**

Gemeinde/ Stadt	Ortsteil	Einwohner
Aresing	Rettenbach	279
Brunnen	Hohenried	565
Burgheim, Markt	Illdorf	273
Burgheim, Markt	Ortlfing	223
Ehekirchen	Weidorf	298
Oberhausen	Sinning	738
Rennertshofen, Markt	Hütting	312
Rohrenfels	Wagenhofen	312
Rohrenfels	Ballersdorf	249

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten ist nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf abzuleiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich sinnvolle ÖPNV-Erschließung auf Basis der vorhandenen Marktpotenziale umsetzen lässt.

5.1.2 Bedienungsqualität

Bedienungsqualität zum nächstgelegenen Zentrum

Aufgrund der in der Analyse dargestellten Strukturen des Landkreises werden im Folgenden die Relationen für Orte mit mehr als 500 Einwohnern in das nächstgelegene Mittelzentrum untersucht.

Aus den Orten mit SPNV-Anbindung werden die im Anforderungsprofil geforderten Bedienungsstandards erreicht (Weichering, Rohrenfeld, Neuburg a. d. D., Unterhausen, Straß-Moos, Burgheim und Schrobenhausen).

Die Stadtteile von Neuburg a. d. D. sind mit dem Stadtbus und dem AnrufSammelTaxi-Verkehr sehr gut an die Innenstadt von Neuburg angebunden.

In Schrobenhausen bestehen in den Stadtteilen insbesondere am Wochenende Bedienungsdefizite, da der Stadtbus von Montag bis Freitag verkehrt.

Aus den übrigen Orten bestehen insbesondere am späten Vormittag, am Nachmittag sowie am Wochenende Defizite. In der folgenden Tabelle sind die Defizite in den Orten bzw. Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohnern aufgezeigt.

■ **Tabelle 27: Defizite in der Bedienungsqualität zum Mittelzentrum**

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Aresing – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	1.407	Mo.-Fr.: 10:00, 12:00 zum MZ 10:00, 12:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ²⁴ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Bergheim – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	960	Mo.-Fr.: 10:00, 12:00, 16:00 zum MZ 11:00 (F), 19:00 u. ggf. 21:00 aus MZ Sa.: 8:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Bergheim Unterstall– Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	872	Mo.-Fr.: 10:00, 12:00 zum MZ 11:00 (F) u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Brunnen – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	777	Mo.-Fr.: 11:00, 13:00 zum MZ 10:00, 12:00, 17:00 (F), 19:00 u. ggf. 21:00 aus MZ ²⁵ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

²⁴ Defizite Mo.-Fr. werden durch Verdichtung des Angebotes der Linie 9159 (Maßnahme M-A1.4) zum November 2010 behoben.

²⁵ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Brunnen Hohenried Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	565	(Kein ÖPNV-Angebot außerhalb Schulverkehr) Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 (F), 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ²⁶ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Ehekirchen – Neuburg a. d. D. (MZ) [KZ/ UZ – MZ]	1.395	Mo.-Fr.: ggf. 20:00 aus MZ S.: 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Gachenbach – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	682	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ²⁷ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Gachenbach Weilach– Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	579	(Kein ÖPNV-Angebot außerhalb Schulverkehr) Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 (F), 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ²⁸ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

²⁶ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

²⁷ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

²⁸ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Gachenbach Peutenhausen – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	550	Mo.-Fr: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ²⁹ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Karlshuld – Neuburg a. d. D. (MZ) [KZ/ UZ – MZ]	3.752	Mo.-Fr.: 6:00, 11:00 (F) zum MZ 10:00, 15:00 (F) u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 11:00, 15:00 u. ggf. 17:00 zum MZ 10:00, 15:00 u. ggf. 17:00, 19:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Karlshuld Grasheim – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	648	Mo.-Fr.: 10:00, 12:00, 14:00, 17:00 zum MZ 10:00, 12:00, 15:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 11:00, 15:00 u. ggf. 17:00 zum MZ 10:00, 15:00 u. ggf. 17:00, 19:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Karlskron – Neuburg a. d. D. (MZ) [KZ/ UZ – MZ] Aufgrund Einwohnerzahlen	2.005	Mo.-Fr.: 6:00, 7:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00, 18:00 zum MZ 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 (F), 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Karlskron Mändlfeld – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	612	(Kein ÖPNV-Angebot nach Neuburg a. d. D. und nach Schrobenhausen, eine Schulfahrt gegen 8:00 nach Neuburg a. d. D.)

²⁹ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Karlskron Pobenhausen – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	571	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00, 18:00 zum MZ 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 (F), 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Karlskron Adelshausen – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	517	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00, 18:00 zum MZ 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 (F), 16:00 (F), 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Königsmoos Klingsmoos – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	1.293	Mo.-Fr.: 11:00, 13:00, 17:00 zum MZ 9:00, 15:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 15:00 u. ggf. 17:00, 19:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Königsmoos Ludwigsmoos – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	917	Mo.-Fr.: 11:00, 13:00, 17:00 zum MZ 9:00, 15:00 u. ggf. 20:00 (SVZ) aus MZ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 15:00 u. ggf. 17:00, 19:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Königsmoos Untermarxfeld – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	722	Mo.-Fr.: 10:00, 12:00, 16:00 (F) zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 11:00, 15:00 u. ggf. 17:00 zum MZ 10:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Königsmoos Stengelheim – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	697	Mo.-Fr.: 12:00 zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Langenmosen – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	1.230	Mo.-Fr.: 9:00, 11:00, 13:00 (F), 15:00 zum MZ 10:00, 12:00 (F), 16:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ³⁰ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Oberhausen – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	1.193	Mo.-Fr.: 6:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 zum MZ 10:00, 12:00 (F), 14:00 (F), 18:00 (F) u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Oberhausen Sinning– Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	738	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 zum MZ 10:00, 12:00 (F), 14:00 (F), 16:00 (F), 18:00 (F) u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Rennertshofen – Neuburg a. d. D. (MZ) [KZ/ UZ – MZ]	1.603	Mo.-Fr.: 11:00, 13:00 u. ggf. 19:00 zum MZ 10:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

³⁰ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Rennertshofen Bertoldsheim – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	701	Mo.-Fr.: 11:00, 13:00 u. ggf. 19:00 zum MZ 10:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Rennertshofen Stepperg – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	639	Mo.-Fr.: 11:00, 13:00 u. ggf. 19:00 zum MZ 10:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Rohrenfels – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	903	Mo.-Fr.: ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Schrobenhausen Mühlried – Schrobenhausen (MZ) [KZ/ UZ – MZ] Aufgrund Einwohnerzahlen	3.525	Mo.-Fr.: ggf. 18:00 (F) zum MZ 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Schrobenhausen Steingriff – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	1.859	Mo.-Fr.: ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Schrobenhausen Sandizell – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	891	Mo.-Fr.: ggf. 20:00 aus MZ Sa.: 10:00, 12:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Schrobenhausen Hörzhausen – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	762	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 zum MZ 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Schrobenhausen Edelshausen – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	556	Mo.-Fr.: 6:00, 10:00 (F), 8:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00, 18:00 u. ggf. 20:00 aus MZ ³¹ Sa.: 10:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Waidhofen – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ]	914	Mo.-Fr.: 6:00 (F), 10:00, 12:00, 16:00 (F) zum MZ 10:00, 12:00, 16:00 (F) u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare
Waidhofen Rachelsbach – Schrobenhausen (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	547	Mo.-Fr.: 6:00 (F), 10:00, 12:00, 16:00 (F) zum MZ 10:00, 12:00, 16:00 (F) u. ggf. 20:00 aus MZ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 aus MZ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

³¹ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

Relation [angewandter Standard]	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Weichering Lichtenau – Neuburg a. d. D. (MZ) [Gemeinde – KZ/ UZ] (Ortsteil)	890	(Kein ÖPNV-Angebot nach Neuburg a. d. D.)

ERLÄUTERUNG: (F) = NUR AN SCHULFREIEN TAGEN

Bedienungsqualität zwischen den Mittelzentren im Landkreis

Die Bedienungsqualität zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen ist insbesondere an Ferientagen und am Wochenende unzureichend. An Schultagen besteht tlw. ein Angebot, dies zeichnet sich jedoch durch unterschiedliche Linienwege, keine regelmäßige Taktung und zum Teil langen Fahrtzeiten aus.

■ **Tabelle 28: Defizite in der Bedienungsqualität zwischen den Mittelzentren im Landkreis**

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Neuburg a. d. D. - Schrobenhausen	28.000 16.000	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00 (F) u. ggf. 20:00 aus Neuburg a. d. D. 6:00, 8:00 (F), 10:00, 12:00 (F), 15:00 (F) u. ggf. 20:00 aus Schrobenhausen Sa.: 10:00, 14:00, 16:00, 18:00 aus Neuburg a. d. D. 10:00, 14:00, 16:00, 18:00 aus Schrobenhausen So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

ERLÄUTERUNG: (F) = NUR AN SCHULFREIEN TAGEN

Bedienungsqualität innerhalb einer Gemeinde/ zum Gemeindehauptort

Für die Gemeindeteile mit mehr als 500 Einwohnern wird die Bedienungsqualität zum jeweiligen Gemeindehauptort untersucht.

Dabei können folgende Defizite festgestellt werden:

■ **Tabelle 29: Defizite in der Bedienungsqualität zum Hauptort (innergemeindliche Verbindungen)**

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Bergheim Unterstall – Bergheim	872	Mo.-Fr.: 10:00 aus HO Sa.: 8:00, 10:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Brunnen Hohenried – Brunnen	565	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00, 14:00 zum HO 10:00, 12:00, 16:00 (F), 18:00 aus HO ³² Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 14:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Gachenbach Weilach – Gachenbach	579	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00, 14:00 zum HO 10:00, 12:00, 16:00, 18:00 aus HO ³³ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 14:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Gachenbach Peutenhausen – Gachenbach	550	Mo.-Fr.: 8:00, 10:00, 14:00 zum HO 10:00, 12:00 aus HO ³⁴ Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 14:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare

³² Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

³³ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

³⁴ Defizite Mo.-Fr. an Schultagen werden tlw. durch Verbesserung des Schulverkehrsangebotes im Raum Schrobenhausen (Maßnahme M-A4) zum September 2010 behoben.

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Karlshuld Grasheim – Karlshuld	648	Mo.-Fr.: 10:00 zum HO 10:00 aus HO Sa.: 16:00, 18:00 vom HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Karlskron Mändlfeld – Karlskron	612	So.: 10:00 zum HO 12:00 aus HO
Karlskron Pobenhausen – Karlskron	571	Mo.-Fr.: 10:00 aus HO Sa.: 10:00, 14:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Karlskron Adelshausen – Karlskron	571	Mo.-Fr.: 10:00 zum HO 10:00 aus HO Sa.: 10:00, 14:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Königsmoos Ludwigsmoos – Königsmoos Klingsmoos	917	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00 zum HO 10:00, 18:00 aus HO Sa.: 10:00 zum HO 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Königsmoos Untermarxfeld – Königsmoos Klingsmoos	722	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00 zum HO 10:00, 12:00, 18:00 aus HO Sa.: 8:00, 10:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Königsmoos Stengelheim – Königsmoos Klingsmoos	697	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00 zum HO 10:00, 12:00, 18:00 aus HO Sa.: 10:00 zum HO 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Oberhausen Sinning – Oberhausen	738	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00 (F), 10:00, 14:00 zum HO 10:00, 12:00 (F), 16:00, 18:00 (F) aus HO Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Oberhausen Unterhausen – Oberhausen	695	Mo.-Fr.: 6:00, 10:00, 14:00 zum HO 10:00, 12:00 (F), 16:00 aus HO Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Rennertshofen Bertoldsheim – Rennertshofen	701	Mo.-Fr.: 10:00 zum HO 10:00 aus HO Sa.: 10:00, 14:00 zum HO 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare
Rennertshofen Stepperg – Rennertshofen	639	Mo.-Fr.: 6:00, 10:00 zum HO 10:00 aus HO Sa.: 8:00, 10:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Weichering Lichtenau – Weichering	890	<p>Mo.-Fr.:</p> <p>6:00, 10:00 zum HO 10:00, 12:00, 16:00, 18:00 aus HO</p> <p>Sa.:</p> <p>8:00, 10:00 zum HO 12:00, 16:00, 18:00 aus HO</p> <p>So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 3 Fahrtenpaare</p>

ERLÄUTERUNG: (F) = NUR AN SCHULFREIEN TAGEN

Bedienungsqualität in benachbarte Gebietskörperschaften bzw. Regionen

Von den Mittelzentren im Landkreis, Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen, sind die Oberzentren Ingolstadt und Augsburg an allen Verkehrstagen gut mit den jeweiligen Schienenverbindungen zu erreichen.

Auf ausgewählten Relationen können folgende Defizite festgestellt werden:

■ Tabelle 30: Defizite in der Bedienungsqualität in benachbarte Gebietskörperschaften

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Neuburg a. d. D. (MZ) – Eichstätt (MZ)	28.000	<p>Mo.-Fr.:</p> <p>6:00, 8:00 (F), 10:00 u. ggf. 20:00 aus Neuburg a. d. D. 7:00 (F), 8:00 (F), 10:00 u. ggf. 19:00 aus Eichstätt</p> <p>Sa.:</p> <p>10:00, 12:00, 16:00 aus Neuburg a. d. D. 10:00, 14:00, 16:00, 18:00 aus Eichstätt</p> <p>So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare</p>
Schrobenhausen (MZ) – Pfaffenhofen (MZ)	16.000	<p>Mo.-Fr.:</p> <p>7:00 (F), 8:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 u. ggf. 20:00 aus Schrobenhausen 6:00, 7:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 (F) u. ggf. 20:00 aus Pfaffenhofen</p> <p>Sa.: (kein Angebot im Bestand) 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 (SVZ) zum MZ 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00, 18:00 (SVZ) aus MZ</p> <p>So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare</p>

Relation	Betroffene Einwohner	Defizit/ fehlende Fahrten im ÖPNV
Karlshuld (KZ) – Ingolstadt (OZ)	5.100	Mo.-Fr.: 8:00, 14:00, 16:00, 18:00 aus Karlshuld Sa.: 11:00, 15:00 aus Karlshuld 10:00, 16:00 u. ggf. 18:00 aus Ingolstadt So.: 8:00, 10:00, 12:00 aus Karlshuld 12:00, 14:00, 16:00 aus Ingolstadt
Karlskron – Ingolstadt (OZ)	4.700	Sa.: 10:00 aus Karlskron ggf. 17:00 aus Ingolstadt So.: 10:00, 12:00 aus Karlskron 11:00, 15:00, 17:00 aus Ingolstadt
Ehekirchen (KZ) – Pöttmes (KZ)	3.700	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00 aus Ehekirchen 13:00 u. ggf. 19:00 aus Pöttmes Sa.: 8:00, 10:00, 12:00 aus Ehekirchen 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 aus Pöttmes So.: (kein Angebot im Bestand) 1 – 3 Fahrtenpaare
Königsmoos Klingsmoos – Pöttmes (KZ)	1.200	Mo.-Fr.: 6:00, 8:00, 10:00, 12:00 aus Klingsmoos 10:00, 12:00, 16:00, 18:00 u. ggf. 20:00 aus Pöttmes Sa.: 8:00, 10:00, 12:00 aus Klingsmoos 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 aus Pöttmes So.: (kein Angebot im Bestand) 1 – 3 Fahrtenpaare
Schrobenhausen (MZ) – München (OZ) ³⁵	16.000	Mo.-Fr.: 7:00/ 8:00, 11:00/ 12:00 aus Schrobenhausen 10:00, 12:00 aus München ³⁶ Sa.: 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 (SVZ) aus Schrobenhausen 10:00, 12:00, 14:00 u. ggf. 16:00 (SVZ) aus München So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare

³⁵ Berücksichtigt ist hier die direkte Fahrtmöglichkeit mit Bus und SPNV über Petershausen. Mit den umwegigen SPNV-Verbindungen über Ingolstadt bzw. Augsburg-Hochzoll bestehen stündliche Verbindungen.

³⁶ Defizite Mo.-Fr. werden durch Verdichtung des Angebotes der Linie 9159 (Maßnahme M-A1.4) zum November 2010 behoben.

5.13 Verbindungsqualität

Anbindung aller Gemeindeteile an das jeweilige Gemeindezentrum

Aus allen Gemeindeteilen mit mehr als 500 Einwohnern wird der jeweilige Hauptort innerhalb von maximal 20 Minuten erreicht.

Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das Mittelzentrum

Die Gemeinden und Gemeindeteile mit mehr als 500 Einwohnern im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sind bis auf wenige Ausnahmen innerhalb von 30 Minuten an das nächstgelegene Mittelzentrum angebunden. Die geforderte maximale Reisezeit von 60 Minuten wird nur aus folgendem Bereich überschritten:

Aus Karlskron-Mändlfeld nach Neuburg a. d. D. beträgt die Fahrzeit rund 70 Minuten. Es bestehen jedoch Verbindungen nach Ingolstadt mit etwa 40 Minuten Fahrzeit.

Lange Reisezeiten in die Mittelzentren mit dem ÖPNV im Vergleich zum MIV bestehen aus den Orten Ehekirchen, Karlskron, Königsmoos und Rohrenfels nach Neuburg a. d. D.

Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften

Die Reisezeit auf den relevanten/ untersuchten Relationen zu den Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften liegt unter 60 Minuten und insbesondere auf Relationen mit SPNV-Verkehr auch deutlich darunter.

5.1.4 Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Die Verknüpfungsqualität wird für Verknüpfungspunkte zwischen Bus und SPNV sowie zwischen Buslinien untereinander bewertet.

■ **Tabelle 31: Verknüpfungspunkte und Bewertung**

Verknüpfungspunkt	Verknüpfungen	Bewertung
Neuburg a. d. D., Bahnhof	SPNV, Stadtverkehr, Regionalverkehr	Verknüpfung zum SPNV: Stadtverkehrslinien 1, 2, 4 und 5 verkehren nicht über Bahnhof
Neuburg a. d. D., Spitalplatz	Stadtverkehr, Regionalverkehr	Zentraler Verknüpfungspunkt des Stadtverkehrs: nur die Regionalverkehrslinie 25 verkehrt über den Spitalplatz, andere verkehren über Hofgarten
Neuburg a. d. D., Hofgarten	Regionalverkehr, Stadtverkehr	Zentraler Verknüpfungspunkt des Regionalverkehrs: Stadtverkehrslinien 1 und 2 verkehren nicht über Hofgarten
Schrobenhausen, Bahnhof	SPNV, Stadtverkehr, Regionalverkehr	Einzelne Stadtverkehrslinien verkehren nicht über Bahnhof
Schrobenhausen, Stadtmitte	Stadtverkehr, Regionalverkehr	Zentraler Verknüpfungspunkt des Stadtverkehrs: Regionalverkehrslinie 55 verkehrt über Stadtmitte
Schrobenhausen, Omnibusbahnhof	Regionalverkehr	Verknüpfungspunkt des Regionalverkehrs: Nicht alle Fahrten verkehren zum Omnibusbahnhof, einzelne enden in Stadtmitte (z. B. Linie 55) Der Stadtbusverkehr fährt den Omnibusbahnhof nicht an, einzelne Linien fahren über Am Oberen Tor (Fußweg zum Omnibusbahnhof ca. 150 m). Umsteigezeiten bis zu 20 Minuten
Karlshuld, Scharfes Eck	Regionalverkehr	Linien 35 und 20 mit Umsteigezeiten von 0-23 Minuten (fast ausschließlich Schulverkehr; im Fahrplan gekennzeichnet)
Weichering, Bahnhof	SPNV	Keine Verknüpfung mit Busverkehr: Linie 1 verkehrt nicht zum Bahnhof
Unterhausen, Bahnhof	SPNV, Regionalverkehr	Unzureichende Verknüpfung mit Busverkehr: Linie 9114 mit einer Fahrt im Schulverkehr
Rohrenfeld, Bahnhof	SPNV	Keine Verknüpfung mit Busverkehr
Straß-Moos, Bahnhof	SPNV, Regionalverkehr	Linie 9114 verkehrt an Haltestelle Burgheim-.Straß, Kirche (ca. 400m Fußweg zum Bahnhof)
Burgheim, Bahnhof	SPNV, Regionalverkehr	Unzureichende Verknüpfung mit Busverkehr: Linie 9114 mit einzelnen Fahrten

Darüber hinaus gibt es weitere Umsteigemöglichkeiten insbesondere im Schulverkehr.

Neuburg a. d. D., Bahnhof

Die Grundlage für die Bewertung der Verknüpfung am Bahnhof in Neuburg a. d. D. ist der Fahrplan der Bahnstrecke Ulm – Donauwörth – Ingolstadt – Regensburg.

Für eine optimale Verknüpfung in und aus Richtung Ingolstadt sollten die Busse zwischen den Minuten .24 und .31 am Bahnhof ankommen und zwischen den Minuten .30 und .37 abfahren.

Eine optimale Verknüpfung in und aus Richtung Donauwörth kann erreicht werden, wenn die Busse zwischen den Minuten .13 und .20 ankommen und zwischen den Minuten .41 und .48 abfahren.

Eine optimale Verknüpfung in und aus beiden Richtungen ist aufgrund der unterschiedlichen An- und Abfahrtszeiten der Bahn nicht mit einer Fahrt möglich.

Die Betriebsaufnahme des Ausschreibungsfahrplanes (SPNV-Zielkonzept) stufenweise ab Ende 2010 bis Ende 2011 rücken die An- und Abfahrtszeiten der Bahn in beide Richtungen näher aneinander. Optimale Ankunftszeiten der Busse am Bahnhof liegen dann zwischen den Minuten .22 und .25 und optimale Abfahrtszeiten liegen zwischen den Minuten .39 und .42.

Schrobenhausen, Bahnhof

In Schrobenhausen am Bahnhof verkehrt die Bahnverbindung Ingolstadt – Augsburg zu den Minuten .27 und .28. Daher ist eine gute Verknüpfung des Busverkehrs in beide Richtungen möglich.

Für eine optimale Verknüpfung ist die Ankunft der Busse zwischen den Minuten .16 - .22 und die Abfahrt der Busse zu den Minuten .33 - .39 zu legen.

5.1.5 Netz- und Fahrplangestaltung

Ein klar strukturiertes und verständliches Liniennetz ist eine wesentliche Grundlage für die ÖPNV-Nutzung durch den Fahrgast. Eine Vertaktung bzw. Regelmäßigkeit der Buslinien sowie eine einheitlichen Linienführungen wirken sich positiv auf die Verständlichkeit und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes aus.

Mäandrierende bzw. umwegige Linienverläufe, unterschiedliche Linienwege sowie unterschiedliche Haltestellenbedienung und -bezeichnungen schränken die Übersichtlichkeit der Netzstruktur stark ein.

Angebots- und Systemwirksamkeit

- Taktverkehre sind neben den Stadtverkehren nur auf einzelnen Regionallinien vorhanden.
- Tlw. fehlende eindeutig definierte Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen (z. B. zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr)
- In Orten, in denen mehrere Linien verkehren, fehlt tlw. Übersichtlichkeit über das Gesamtangebot.
- Positiv hervorzuheben sind die Korridorfahrpläne, die für einen bestimmten Korridor mehrere Linien beinhalten (z. B. Neuburg a. d. D. – Feldkirchen, Neuburg a. d. D. - Schrobenhausen)

Transparenz und Übersichtlichkeit

- Die Linien verkehren mit einer Vielzahl von Linienwegen insbesondere an Schulverkehrstagen, aber auch außerhalb der Schulverkehrszeiten (v. a. Linie 30, 9114). Dadurch leidet die Transparenz und Verständlichkeit des ÖPNV-Angebotes.
- In folgenden Orten gibt es keine einheitliche/ unpräzise Haltestellenbedienung:
 - Rennertshofen: nicht alle Fahrten verkehren über zentrale Haltestelle „Marktstraße“, einzelne nur über Haltestelle „Schule“
 - Oberhausen: nicht alle Fahrten verkehren über zentrale Haltestelle „Ort“, einzelne nur über Haltestelle „Schule“
 - Waidhofen: nicht alle Fahrten verkehren über zentrale Haltestelle „Kirche“, einzelne nur über Haltestelle „Schule“
 - Klingsmoos: Linien 44 und 90 bedienen die Haltestelle „Ortsanfang“, Linien 20 und 25 bedienen diese Haltestelle nicht
 - Rohrenfels: Linie 10 bedient Haltestelle „Hauptstraße“ und „Schneiderbräu“, Linie 80 bedient „Feuerwehr“ und „Kirche“
- Die Bezeichnung der Haltestellen ist in den folgenden Orten z. T. unterschiedlich bei Bedienung durch verschiedene Verkehrsunternehmen:
 - Brunnen: Linie 30 bedient Haltestelle „Brunnen“, Linie 35 „Brunnen Abzw. Hauptstraße“, Linie 20 „Brunnen Ortsmitte“, Linie 441 „Gh Dumbs“
Linie 441 bedient Haltestelle „Sportplatz“, Linie 9154 „Berg im Gau Straße“
 - Karlshuld: Linie 20 bedient Haltestelle „Schule“, andere Linien „Klosterwirt“
Linien 20 und 50 bedienen Haltestelle „Kirche“, andere Linien „Kirchplatz“
 - Weichering: Linie 1 bedient Haltestelle „Am Osterfeld“, Linie 44 „Siedlung“
- In Brunnen liegen zwei Haltestellen innerhalb von 50 Meter Entfernung: eine Schulbushaltestelle und eine Haltestelle der Linien 30, 55, 441 und 9154.
- In Karlshuld hat die Haltestelle „Scharfes Eck“ an drei Zufahrtsstraßen zur Kreuzung Haltestellenpositionen.

- Es gibt keine einheitliche zentrale Haltestelle in Neuburg a. d. D. und in Schrobenhausen³⁷.
- Unübersichtliche Linienführung und Haltestellenbedienung im Bereich Königsmoos/ Karlshuld.
- Fahrplandarstellung unübersichtlich: bei den Linien 20 – 90 sind nicht alle Fahrten einer Linie, die in anderen Linienfahrplänen mit dargestellt sind, auch im Fahrplan der eigentlichen Linie enthalten.

5.1.6 Parallelverkehre

Die Verkehrssysteme SPNV und Busverkehr haben im Untersuchungsraum eindeutige Verkehrsfunktionen und ergänzen sich räumlich. Auf einzelnen Relationen bestehen sowohl SPNV- als auch Busverkehrsangebote. Diese nehmen dort jedoch unterschiedliche Verkehrsaufgaben wahr und werden als nicht konkurrierend eingestuft.

■ **Tabelle 32: Bewertung von parallelen Angeboten**

Linien	Abschnitt/ Korridor	Beschreibung	Bewertung
KBS 993 und 9114	Burgheim – Neuburg a. d. D.	Buslinie übernimmt Erschließungsfunktion in Bereichen außerhalb des Einzugsbereiches der Schienenhaltepunkte	nicht konkurrierend
KBS 993 und 1	Neuburg a. d. D. – Weichering	Buslinie übernimmt Erschließungsfunktion in Bereichen außerhalb des Einzugsbereiches der Schienenhaltepunkte	nicht konkurrierend
KBS 993 und 9112	Neuburg a. d. D. – Ingolstadt	Buslinien verkehrt auf Achse abseits des Schienekorridors und übernimmt dort Erschließungsfunktion	nicht konkurrierend

³⁷ Regionalverkehr verkehrt über Omnibusbahnhof. Der Stadtbusverkehr fährt den Omnibusbahnhof nicht an, einzelne Linien fahren über die Haltestelle Am Oberen Tor (Fußweg zum Omnibusbahnhof ca. 150 m).

5.2 Haltestellen und Fahrzeuge

5.2.1 Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV

Aus der Stationsdatenbank der BEG³⁸ lassen sich folgende Aussagen zu Ausstattungsmerkmalen der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV ableiten:

- Kein Bahnhof/ Haltepunkt im Landkreis ist vollständig barrierefrei.
Es erfolgt folgende Einstufung:
 - Weg zum Bahnsteig barrierefrei: Rohrenfeld, Straß-Moos,
 - Bahnsteig nur mit Bahnpersonal erreichbar: Schrobenhausen,
 - nicht barrierefrei: Neuburg a. d. D., Burgheim, Unterhausen, Weichering.
- Warteräume gibt es an folgenden Bahnhöfen/ Haltepunkten: Neuburg a. d. D., Schrobenhausen, Burgheim, Rohrenfeld, Unterhausen, Weichering
- Fahrkartenverkaufsstellen gibt es in: Neuburg a. d. D., Schrobenhausen (in Burgheim gibt es einen Beratungsschalter).
- Fahrkartenautomaten für den Nahverkehr gibt es in: Neuburg a. d. D., Schrobenhausen, Burgheim, Rohrenfeld, Unterhausen, Weichering sowie in allen Zügen der Bayerischen Regiobahn (Strecke Ingolstadt – Schrobenhausen – Augsburg).

5.2.2 Bushaltestellen

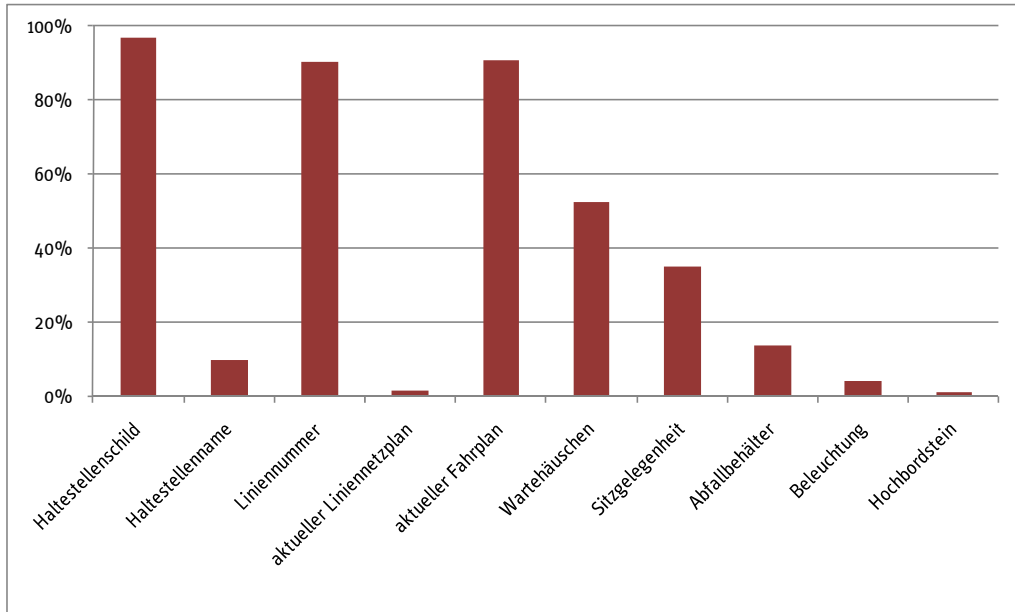
Durch den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen wurden im Herbst 2009 insgesamt 278 Haltestellen bezüglich ihrer Ausstattungsmerkmale erhoben³⁹. Daraus lassen sich folgende Ergebnisse ableiten:

- An über 90 % der Haltestellen befindet sich am Haltestellenschild keine Bezeichnung des Haltestellennamens.
- An knapp 10 % der Haltestellen fehlen ein aktueller Fahrplan und eine Information über die dort verkehrenden Linien.
- Niederflergerechte Hochbordsteine sind bislang nur in wenigen Fällen vorhanden (in Schrobenhausen am Omnibusbahnhof und am Bahnhof, in Straß an der Kirche).
- Rund 50 % der Haltestellen sind mit einem Wartehäuschen, knapp 40 % mit Sitzgelegenheiten ausgestattet.

38 Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbh, Stationsdatenbank Bayern, 2002 bzw. 2008

39 Erhebung der Haltestellenausstattung im Januar und Februar 2010 durch den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

■ **Abbildung 1: Ausstattung der Haltestellen**



QUELLE: ERHEBUNG DURCH DEN LANDKREIS NEUBURG-SCHROBENHAUSEN IM ZEITRAUM HERBST 2009 – WINTER 2010

5.2.3 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

An folgenden Haltepunkten und Bahnhöfen sind Park-and-ride-Anlagen (P+R) bzw. Bike-and-ride-Anlagen (B+R) vorhanden:

■ **Tabelle 33: P+R-Anlagen/ B+R-Anlagen**

Bahnhof/ Haltepunkt	Anmerkung
Neuburg a. d. D.	58 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 1 Behindertenstellplätze 90 Fahrradstellplätze ⇒ Gute Auslastung
Schrobenhausen	61 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 3 Behindertenstellplätze 100 überdachte Fahrradstellplätze ⇒ keine Kapazitätsprobleme
Burgheim	40 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 3 Behindertenstellplätze 65 Fahrradstellplätze ⇒ Keine Kapazitätsprobleme

Bahnhof/ Haltepunkt	Anmerkung
Rohrenfeld	12 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 15 Fahrradstellplätze
Straß-Moos	20 Fahrradstellplätze
Unterhausen	5 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 10 Fahrradstellplätze
Weichering	12 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 80 Fahrradstellplätze
Petershausen (S-Bahn)	657 P+R-Stellplätze/ Parkplätze 25 Behindertenstellplätze ⇒ Nutzung von Pendlern aus dem Landkreis nach München

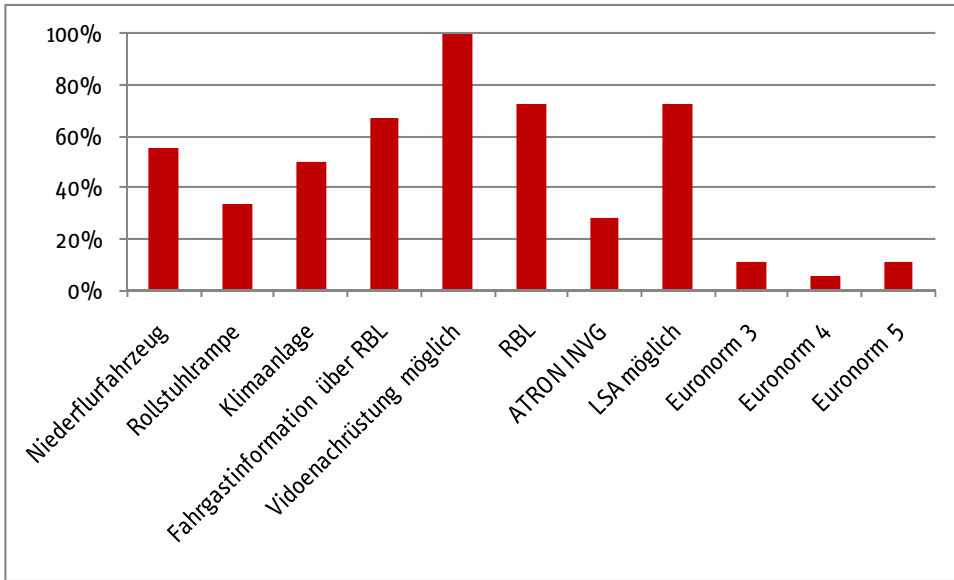
QUELLE: INFORMATION DES LANDKREISES UND DER JEWEILIGEN STÄDTE IM JANUAR/ FEBRUAR 2010 UND BAYERISCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT MBH, STATIONS DATENBANK BAYERN, 2002 BZW. 2008

In Königsmoos wurden an ausgewählten Haltestellen Bike-and-ride-Anlagen eingerichtet.

5.2.4 Fahrzeugausstattung

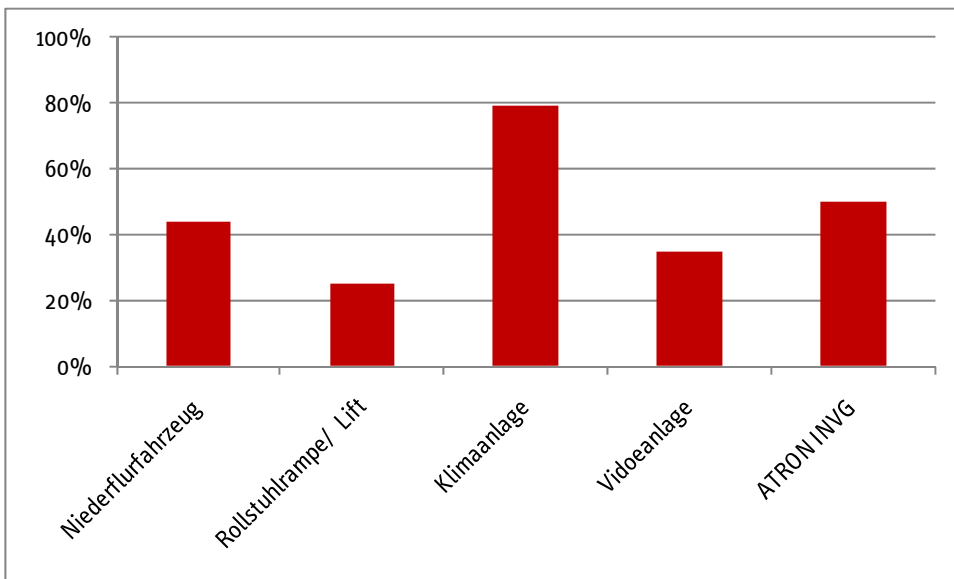
Eine Erhebung zur Fahrzeugausstattung bei den Verkehrsunternehmen hat zu folgenden Ergebnissen geführt (Rückmeldung von Seitz Omnibusunternehmen GmbH und Josef Spangler Omnibusunternehmen OHG; Datengrundlage sind somit 18 Fahrzeuge der Firma Seitz und 48 Fahrzeuge der Firma Spangler):

■ **Abbildung 2: Ausstattung der Fahrzeuge Seitz Omnibusunternehmen GmbH**



QUELLE: ANGABE DER A. SEITZ GMBH IM FEBRUAR 2010

■ **Abbildung 3: Ausstattung der Fahrzeuge Omnibusunternehmen Josef Spangler OHG**



QUELLE: ANGABE DER FA. SPANGLER

5.3 Information und Verkaufsorganisation

Aktuell gibt es kein Fahrplanbuch des ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen. Das neueste Fahrplanbuch ist vom April 2008. Über die Internetseite des Landkreises gibt es für die im Landkreis verkehrenden Linien Verweise zu den Fahrplänen auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen.

Die Firma Spangler hält ein Informationstelefon bereit. Die Nummer dazu ist auf den Fahrplänen veröffentlicht.

Fahrscheine können grundsätzlich beim Busfahrer erworben werden. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit Fahrscheine für Linien der Fa. Spangler über die entsprechenden Reisebüros zu beziehen.

6 Fahrgastnachfrage und absehbare Verkehrsentwicklung

6.1 Fahrgastnachfrage

Fahrgastnachfrage im Busverkehr

Zur Fahrgastnachfrage im Busverkehr liegen keine belastbaren Daten vor.

Fahrgastnachfrage im SPNV

An den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis konnten im Jahr 2009 folgende Ein- und Aussteigerzahlen verzeichnet werden.

■ **Tabelle 34: Nachfrage im SPNV**

Bahnhof/ Haltepunkt	Ein- und Aussteiger pro Tag	
	Mo. – Fr.	Sa., So.
Weichering	120	50
Rohrenfeld	60	10
Neuburg a. d. D.	1.200	530
Unterhausen	120	30
Straß-Moos	120	40
Burgheim	460	80
Schrobenhausen	730	250

QUELLE: BAYERISCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT MBH (DB REGIO, RES) JANUAR-DEZEMBER 2009

6.2 Absehbare Verkehrsentwicklung

SPNV-Zielkonzept

Der SPNV bildet das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen. Der SPNV übernimmt wichtige Verbindungsfunktionen zu den Mittelzentren und umliegenden Oberzentren.

Ab 11.12.2011 geht auf der Strecke KBS 993 Ulm - Donauwörth - Neuburg (Donau) - Ingolstadt - Regensburg im Zuge der Umsetzung der 2. Betriebsstufe des Ausschreibungsprojektes "E-Netz Regensburg" ein neues Fahrplankonzept in Betrieb. Zeitgleich wechselt der EVU-Ersteller vom bisherigen Betreiber DB Regio AG zur agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG. Das neue Fahrplankonzept ab 11.12.2011 sieht folgende Bedienung für den Bahnhof Neuburg a. d. Donau vor: Grundbedienung aller Unterwegshalte zwischen Ingolstadt und Ulm Montag bis Freitag umsteigefrei mit Bedienung aller Unterwegshalte im 1 h-Takt, in der

HVZ z. T. halbstündlich. Zusätzlich zum Agilis-Grundangebot werden montags bis freitags im Abschnitt Ingolstadt - Donauwörth drei Agilis-Expresszüge Ulm - Regensburg mit Systemhalten in Neuburg (Donau) und Rain verkehren. Am Wochenende ist ab Fahrplan 2012 eine Angebotsausweitung vorgesehen, die sich aus zweistündlichen Agilis-Regionalzügen mit Bedienung aller Zwischenhalte und zweistündlichen Expresszügen mit Halten in Neuburg (Donau) und Rain (Donau) im o. g. Abschnitt zusammensetzt.

Für die ÖPNV-Verknüpfung können bedeutende Ankünfte/ Abfahrten in Neuburg (Donau) ab 11.12.2011 zur Minute 30 eingerichtet werden (stündliche Abfahrt nach Ingolstadt - Regensburg zur Min. -30/-31, stündliche Abfahrten in Ri. Donauwörth - Ulm zur Min. -28).

■ **Tabelle 35: SPNV-Zielkonzept**

KBS	Streckenverlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis	Änderung gegenüber Bestand (Angebot)
983	Ingolstadt – Augsburg	Schrobenhausen	Keine (Mo. – So.: 60-Minuten-Takt)
993	Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm	Weichering Rohrenfeld Neuburg a. d. D. Unterhausen Straß-Moos Burgheim	Zusätzliche einzelne Verdichterfahrten Zusätzliche Spätfahrt um 23:00 Uhr (Mo. – Fr.: 60-Minuten-Takt+Verdichtung) (Sa., So.: 60-Minuten Takt für Bahnhof Neuburg a.d.D.- / 120- Minuten-Takt für übrige Bahnhöfe)

Prognose der Verkehrsentwicklung

Grundlage der Verkehrsentwicklung bildet das SPNV-Zielkonzept sowie das bestehende Angebot im ÖPNV.

Auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten können für eine Prognose der Verkehrsentwicklung nur grobe Entwicklungstendenzen abgeleitet werden:

- Rückgang der Schülerzahlen insgesamt und damit auch der beförderungspflichtigen Schüler im ÖPNV.
- Änderungen in der Schulstruktur (z. B. Zusammenschluss von Mittelschulverbänden) können jedoch auch einen erhöhten Beförderungsbedarf hervorrufen: durch Verlegung von Schulstandorten können zum einen längere Schulwege entstehen, zum anderen können zusätzliche Fahrschüler generiert werden.
- Der Rückgang der berufstätigen Altersklassen bringt eine Reduzierung des Berufsverkehrs mit sich, die sich anteilmäßig auch auf den öffentlichen Verkehr auswirken wird.

- Auch im Bereich der Berufspendler können z. B. durch Arbeitsplatzverlagerungen mehr bzw. längere Wegestrecken generiert werden.
- Durch den allgemein steigenden Motorisierungsgrad kann sich die Verkehrsmittelwahl weiter zugunsten des MIV entwickeln, insbesondere bei den älteren Menschen.
- Für die jüngeren Altersgruppen, für die längerfristig ein Rückgang des Motorisierungsgrades erwartet wird, wird die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zunehmen.
- Insgesamt kann unter den im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen vorhandenen Rahmenbedingungen von einer insgesamt stabilen bis leicht rückläufigen Nachfrageentwicklung bis 2015 ausgegangen werden.

7 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen konkretisiert die Vorgaben des Anforderungsprofils für die Nahverkehrsplanung und berücksichtigt die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse, der Abschätzung der zukünftigen Entwicklung sowie der umfangreichen Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und weiteren Beteiligten der Nahverkehrsplanung.

Die Rahmenkonzeption gliedert sich in die Kapitel

- Anregungen für das SPNV-Angebot,
- Hierarchisierung und Differenzierung des Angebotes und
- Verknüpfungssystematik.

Eine Übersicht über die Rahmenkonzeption ist der Karte 6 zu entnehmen.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen ist historisch gewachsen und orientiert sich stark am Schülerverkehr.

Im Rahmen der Rahmenkonzeption und des Maßnahmenpakets soll auf der Grundlage der vorhandenen Strukturen und Rahmenbedingungen im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen das bestehende ÖPNV-Angebot durch gezielte, punktuell wirkende Maßnahmen weiterentwickelt werden. Dabei wird das Ziel verfolgt, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern und neue Fahrgastpotenziale zu gewinnen.

Wesentliche Handlungsstrategien sind dabei:

- eine Sicherung der Grundmobilität für alle Bereiche im Landkreis,
- eine Verbesserung der Angebotsqualität auf den Hauptachsen sowie
- eine sukzessive Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, wie Infrastruktur (Haltestellen und Fahrzeuge), Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif, Sicherheit etc.

7.1 Anregungen für das SPNV-Angebot

Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bildet das Verkehrsangebot auf der Schiene mit einem regelmäßigen 60-Minuten-Takt, welches ab dem Fahrplanwechsel 2012 im gesamten Landkreis realisiert ist. Am Wochenende wird durch Einführung eines sog. Schnell-Langsam-Konzeptes entlang der KBS 893 im Landkreis nur der Bahnhof Neuburg a. d. Donau im 60'-Takt / Richtung (Regional- und Expresszüge) bedient, die kleineren Bahnhöfe nur im 120-Min.-Takt.

Die Ziele des Regionalplanes Ingolstadt in der Fassung vom 5. Mai 2006 zum SPNV werden durch den Landkreis unterstützt.

Aus Sicht des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen sollen im SPNV folgende zusätzliche Ansätze geprüft werden:

- Verbesserung der Erschließungswirkung auf der KBS 983 durch Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes in Brunnen.
- Verbesserung der Erschließungswirkung auf der KBS 993 durch Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes in Neuburg-Heinrichsheim.
- Verdichtung des Bedienungsangebotes in den Hauptverkehrszeiten zu einem halbstündlichen Angebot auf der KBS 993 zwischen Donauwörth und Ingolstadt Nord. Hierfür ist eine Streckenertüchtigung erforderlich.
- Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen und Zugang zu den Zügen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis, insbesondere in Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen.

7.2 Hierarchisierung des Angebotes

Das ÖPNV-Netz wird auf Basis der Raumstruktur und zentralörtlichen Gliederung, der bestehenden Verkehrsströme und weiteren generierbaren Nachfragepotenzialen in Hauptachsen und Ergänzungsachsen gegliedert.

Hauptachsen bilden Verkehrsbeziehungen mit einer vergleichsweise hohen Nachfrage und großen Einwohnerpotenzialen ab. Es handelt sich dabei vor allem um Korridore aus einwohnerstarken Bereichen in die Mittel- und Oberzentren. Auf den Hauptachsen soll mindestens ein regelmäßiges zweistündliches Angebot vorhanden sein, mit Verdichtung zu einem stündlichen Angebot in der Hauptverkehrszeit bei entsprechenden Potenzialen.

Bei den Ergänzungsachsen handelt es sich um Korridore vor allem in die Mittelzentren mit mittleren Nachfragepotenzialen. Es soll ein zweistündliches Angebot gegeben sein, ggf. ist eine Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten auf ein stündliches Angebot zu prüfen.

In den Bereichen außerhalb der Haupt- und Ergänzungsachsen soll ein Grundangebot auch außerhalb des Schulverkehrs vorhanden sein. Dieses Grundangebot ist auf die Haupt- und

Ergänzungssachsen auszurichten und an ausgewählten Umsteigestellen mit diesem zu verknüpfen.

Hauptachsen

- Neuburg a. d. D. – Karlshuld – Schrobenhausen
- Donauwörth – Neuburg a. d. D. – Ingolstadt (München) (SPNV-Achse)
- Augsburg – Aichach – Schrobenhausen – Ingolstadt (SPNV-Achse)
- Schrobenhausen – Aresing – Petershausen (– München)
- Karlshuld – Ingolstadt
- Karlskron – Ingolstadt

Ergänzungssachsen

- Neuburg a. d. D. – Rohrenfels – Ehekirchen – Pöttmes
- Neuburg a. d. D. – Rennertshofen
- Neuburg a. d. D. – Bergheim – Ingolstadt
- Neuburg a. d. D. – Königsmoos – Pöttmes
- Königsmoos – Karlshuld
- Schrobenhausen – Langenmosen – Königsmoos
- Schrobenhausen – Berg im Gau
- Schrobenhausen – Waidhofen (– Hohenwart)
- Schrobenhausen – Gachenbach

7.3 Differenzierte Angebote im ÖPNV

Die Wünsche und Anforderungen der Kunden an das ÖPNV-Angebot in einem Nahverkehrsraum sind sehr differenziert. Die Nachfrage der einzelnen Nutzergruppen weist deshalb unterschiedliche Merkmale auf. Diese liegen im Schulverkehr häufig anders als bei Berufspendlern oder Fahrgästen im Freizeitverkehr.

Das typische Einheitsangebot im Busverkehr, der herkömmliche „Linienbus“, mit seiner häufig sehr starken Ausrichtung auf die Anforderungen im Schulverkehr, kann den Wünschen der anderen Zielgruppen nur selten gerecht werden. Notwendig ist eine marktgerechte Differenzierung der Angebote im straßengebundenen ÖPNV auf die Anforderungen der einzelnen Zielmärkte. Neben den typischen „ÖPNV-gebundenen“ Verkehrsteilnehmern, deren Anteil künftig geringer werden wird, sind stärker die heutigen Nichtnutzer und die ÖPNV-Gelegenheitskunden, also in erster Linie die „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer, für die regel- oder unregelmäßige Nutzung der ÖPNV-Angebote anzusprechen.

Für den Einsatz im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen (und darüber hinaus in der Verkehrsregion) werden die folgenden differenzierten Angebote vorgesehen. Bei den

verwendeten Bezeichnungen handelt es sich um Arbeitstitel, die ggf. unter Vermarktungsgesichtspunkten auf die Situation im Nahverkehrsraum zu typischen „Markennamen“ angepasst bzw. geändert werden können.

Regiobus

Der Regiobus soll als zukünftiges hochwertiges Produkt des Regionalbusverkehrs im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen vorgesehen werden. Er soll die „Qualität der Schiene“ auf den Hauptachsen in die Fläche tragen.

Der Regiobus umfasst als wesentliche Produkthanforderungen

- eine möglichst direkte Linienführung,
- systematische Anschlüsse zum Schienenverkehr oder zu anderen Regiobus -Linien,
- eine mindestens zweistündliche Bedienung auf einem weitgehend einheitlichen Linienweg als Standard, mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten zu einem stündlichen Angebot sowie,
- moderne Fahrzeuge mit bequemen Einstieg und Fahrgastinformation.

Eine regelmäßige Bedienung ist als Standard notwendig, um die Qualität des Regiobusses als Hauptprodukt zur Ergänzung des SPNV kommunizieren zu können.

Im Mittelpunkt der Qualitäten des Regiobus steht weniger die Schnelligkeit, sondern die Regelmäßigkeit des Angebotes.

Der Regiobus übernimmt in erster Linie Verbindungs- und nachgeordnet auch Erschließungsfunktionen, wobei die Linienführung und die Haltestellenabstände an die Rahmenbedingungen anzupassen sind. Zu gewährleisten ist eine akzeptable Reisegeschwindigkeit im Vergleich zur Autonutzung.

Längerfristig ist anzustreben, das Produkt mit einheitlichen Qualitätsmerkmalen im Bereich der Fahrzeugausstattung und des Reisekomforts zu verbinden. Dazu gehört u. a. der Einsatz hochwertigen Fahrzeugmaterials (Einsatz von Niederflurtechnik auf bestimmten Relationen, ggf. auch Klimaanlage etc.).

Stadtbus

Die Stadtbus-Verkehre in Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen haben heute bereits ein erkennbares Profil (Taktsystem, einheitliche Ausstattung und Erscheinungsbild der Fahrzeuge, Stadtbustarif usw.). Auch hier ist die Einhaltung der Produktqualitäten zu beachten und weiter umzusetzen, um diese Verkehre gut vermarkten zu können.

Ergänzende Angebotsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (z. B. AnrufSammelTaxi, Rufbus) können als Angebot für den Schwachlastverkehr (Abend- und Wochenendverkehr) sowie zur Behebung von räumlichen Erschließungs- und Bedienungslücken bei geringer Nachfrage vorgesehen werden, wenn es aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint.

Der **Bürgerbus** (wie z. B. der Bürgerbus des Vereins „Silberne Raute“ in Schrobenhausen zur Anbindung der Stadtteile) ist den ergänzenden Angebotsformen zugeordnet. Er kommt primär in den Bereichen zum Einsatz, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betriebswirtschaftlichen Gründen durch den „normalen“ Linienbus oder durch ein Rufbus-System nicht angeboten werden kann.

Die Organisation und Durchführung des Verkehrs übernimmt ein Bürgerbus-Verein. Die Fahrer gehören diesem Verein an und fahren ehrenamtlich nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“.

7.4 Verknüpfungssystematik

Systematische Verknüpfungen zwischen den Angeboten im ÖPNV und SPNV sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Auf Basis der Verkehrsnetzstruktur und raumstrukturellen Gegebenheiten werden im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen folgende Verknüpfungspunkte im Netz der Haupt- und Ergänzungsachsen definiert:

■ **Tabelle 36: Verknüpfungspunkte**

Verknüpfungspunkt	Systematische Verknüpfungen
Neuburg a. d. D., Bahnhof	Regelmäßige Verknüpfungen zwischen Regiobus, Stadtbus, SPNV
Neuburg a. d. D., Hofgarten/ Spitalplatz	Möglichst viele Verknüpfungen zwischen Regiobus und Stadtbus an einer zentralen Haltestelle, ggf. auch mit kurzen Umstiegswegen
Schrobenhausen, Bahnhof	Regelmäßige Verknüpfungen zwischen Regiobus, Stadtbus, SPNV
Schrobenhausen, Omnibusbahnhof	Regelmäßige Verknüpfungen zwischen Regiobus und Stadtbus (im Stadtbusverkehr kann ggf. die Haltestelle Am Oberen Tor als Alternative genutzt werden; Fußweg ca. 150 m)
Karlshuld, Scharfes Eck	Regelmäßige Verknüpfungen

Weitere Verknüpfungspunkte mit einzelnen Umsteigebeziehungen bestehen vor allem zwischen dem Grundangebot und den Haupt- und Ergänzungsachsen sowie im Schulverkehr.

8 Maßnahmenpaket

Auf der Basis der Rahmenkonzeption wird das Maßnahmenpaket erstellt. Dieses beinhaltet eine Differenzierung in

- ein Angebotskonzept,
- ein Infrastrukturkonzept und
- ein ergänzendes Konzept zu den Themen Fahrgastinformation, Tarif, Vertrieb, Marketing, Sicherheit und Koordination in der Nahverkehrsplanung.

Es werden Maßnahmen und Projekte vorgeschlagen:

- **Maßnahmen:** Konkrete Planungsvorhaben zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2011 – 2016) umgesetzt werden sollen.
- **Projekte:** Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungsbedarf zur Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen. Im Rahmen der Projekte soll ein zeitlicher Rahmen einer möglichen Umsetzung erarbeitet werden sowie die Finanzierung geklärt werden.

Eine Übersicht über die Maßnahmen und Projekte ist in Karte 7 dargestellt.

8.1 Angebotskonzept

8.1.1 Maßnahmen

M-A1	Verbesserung des Angebotes auf den Hauptachsen
M-A1.1	
<p>Beschreibung:</p> <p>Verdichtung des Angebotes zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen zu einem zweistündlichen Angebot auf einem einheitlichen Linienweg, mit Verdichtung zu einem stündlichen Angebot in der Hauptverkehrszeit.</p> <p>Dazu fehlen Fahrten zu folgenden Zeiten (circa-Angaben der jeweiligen Stunde; hierzu wurde das Fahrtenangebot der Linien 20 und 35 sowie teilweise der Linie 30 berücksichtigt; F = Ferientage):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo.-Fr.: 6:00, 9:00/ 10:00 (F) aus Neuburg a. d. D. nach Karlshuld (bzw. nach Schrobenhausen) 11:00 (F), 18:00 aus Karlshuld nach Neuburg a. d. D. 6:00, 8:00 (F), 10:00/ 11:00 (F), 15:00 (F), 18:00 (F) aus Schrobenhausen nach Karlshuld (bzw. nach Neuburg a. d. D.) 6:00, 7:00 (F), 9:00 (F), 11:00 (F), 13:00, 15:00 (F), 17:00 aus Karlshuld nach Schrobenhausen ■ Sa.: 10:00, 15:00/ 16:00, 17:00/ 18:00 aus Neuburg a. d. D. nach Karlshuld 10:00/ 11:00, 15:00/ 16:00 aus Karlshuld nach Neuburg a. d. D. 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 aus Schrobenhausen nach Karlshuld 	

<p>8:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 aus Karlshuld nach Schrobenhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ So.: (kein Angebot im Bestand) 2 – 4 Fahrtenpaare <p>Prüfung der Führung der Fahrten auf dem Linienweg Neuburg a. d. D. – Karlshuld – Brunnen – Schrobenhausen und Integration von bestehenden Fahrten auf den heutigen Linien 20 und 35 sowie durchgehender Fahrten der Linie 30 außerhalb des Schulverkehrs (ggf. geringfügige Abweichungen für die Belange des Schulverkehrs vorsehen, damit auch diese Fahrten in einem einheitlichen Linienweg integriert werden können).</p>
<p>Bewertung:</p> <p>Behebung von Bedienungsdefiziten.</p> <p>Regelmäßige Verbindung zwischen den Mittelzentren im Kreisgebiet.</p> <p>Verbesserung des Angebotes von Karlshuld und Brunnen nach Neuburg a. d. D. bzw. Schrobenhausen.</p>
<p>Grobabschätzung Mehrkilometer: ca. 55.000 km/ Jahr (zusätzlich zum bestehenden Fahrtenangebot auf den Linien 20, 35 bzw. 30)</p>
<p>M-A1.2</p>
<p>Beschreibung:</p> <p>Verdichtung des Angebotes zwischen Karlshuld – Ingolstadt zu einem zweistündlichen Angebot durch Verlängerung der Fahrten der Linie 44.</p> <p>Dazu fehlen Fahrten zu folgenden Zeiten (circa-Angaben der jeweiligen Stunde):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo.-Fr.: 8:00, 14:00, 16:00, 18:00 aus Karlshuld ■ Sa.: 11:00, 15:00 aus Karlshuld 10:00, 16:00 u. ggf. 18:00 aus Ingolstadt ■ So.: 8:00, 10:00, 12:00 aus Karlshuld 12:00, 14:00, 16:00 aus Ingolstadt
<p>Bewertung:</p> <p>Behebung von Bedienungsdefiziten.</p> <p>Verbesserung des Angebotes von Karlshuld nach Ingolstadt.</p>
<p>Grobabschätzung Mehrkilometer: ca. 20.000 km/ Jahr (für Verlängerung von Fahrten der Linie 44 von Zuchering-Hagau bis Karlshuld bzw. umgekehrt, zusätzlich zum bestehenden Fahrtenangebot)</p>

M-A1.3
<p>Beschreibung:</p> <p>Verdichtung des Angebotes zwischen Karlskron und Ingolstadt zu einem zweistündlichen Angebot. Dazu fehlen am Wochenende Fahrten zu folgenden Zeiten (circa-Angaben der jeweiligen Stunde):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sa.: 10:00 aus Karlskron ggf. 17:00 aus Ingolstadt ■ So.: 10:00, 12:00 aus Karlskron 11:00, 15:00, 17:00 aus Ingolstadt <p>Prüfung der Einrichtung von einzelnen Schnellbusfahrten mit Bedienung der relevanten Haltestellen in Ingolstadt.</p>
<p>Bewertung:</p> <p>Behebung von Bedienungsdefiziten. Verbesserung des Angebotes von Karlskron nach Ingolstadt.</p>
<p>Grobabschätzung Mehrkilometer: ca. 10.000 km/ Jahr (für den Streckenabschnitt zwischen Ingolstadt ZOB und Karlshuld, zusätzlich zum bestehenden Fahrtenangebot, ohne Berücksichtigung von Schnellbusfahrten)</p>
M-A1.4
<p>Beschreibung:</p> <p>Verdichtung des Angebotes zwischen Schrobenhausen und Petershausen mit Verknüpfung zum SPNV in Petershausen in und aus Richtung München (Linie 9159). Stündliches Angebot in den Hauptverkehrszeiten, zweistündliches Angebot in den übrigen Verkehrszeiten. Anbindung des Standortes Hagenauer Forst in Schrobenhausen</p>
<p>Bewertung:</p> <p>Behebung von Bedienungsdefiziten. Schaffung von zusätzlichen/ regelmäßigen Fahrtmöglichkeiten von Schrobenhausen nach München für Berufspendler und im Freizeit- und Versorgungsverkehr. Schaffung eines regelmäßigen Angebotes aus dem Bereich München nach Schrobenhausen (u. a. MDBA/ LFK, Fa. Bauer).</p>
<p>Grobabschätzung Mehrkilometer: ca. 92.000 km/ Jahr (für den Streckenabschnitt Schrobenhausen Hagenauer Forst – Petershausen, zusätzlich zum bestehenden Fahrtenangebot)</p>
<p>Weiteres Vorgehen:</p> <p>Umsetzung zum November 2010 Prüfung der Möglichkeiten zur Anschlusssicherung zwischen Bus und Schienenverkehr.</p>

M-A2	Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen den Angeboten im Öffentlichen Verkehr
M-A2.1	
<p>Beschreibung:</p> <p>Verknüpfung des Busverkehrs mit dem SPNV, ggf. in Lastrichtung, mit optimierten Umsteigezeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neuburg a. d. D., Bahnhof ■ Schrobenhausen, Bahnhof <p>Berücksichtigung des Ausschreibungsfahrplanes der Donautalbahn.</p> <p>Prüfung der Möglichkeiten der Anschlusssicherung.</p>	
M-A2.2	
<p>Einheitliche Bedienung zentral gelegener Verknüpfungspunkte für den Stadt- und Regionalverkehr in</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neuburg a. d. D. Hofgarten: Verknüpfung der Regionalverkehre untereinander und mit dem Stadtverkehr (ggf. mit kurzen Umsteigewegen zum Stadtbus) ■ Neuburg a. d. D. Spitalplatz: Verknüpfung der Stadtbuslinien ■ Neuburg a. d. D. Bahnhof: Verknüpfung einzelner Regionalverkehre sowie dem Stadtverkehr mit dem SPNV ■ Schrobenhausen Omnibusbahnhof: Verknüpfung der Regionalverkehre untereinander und mit dem Stadtverkehr (ggf. Am Oberen Tor) ■ Schrobenhausen Bahnhof: Verknüpfung einzelner Regionalverkehre sowie dem Stadtverkehr mit dem SPNV 	
<p>Bewertung:</p> <p>Schaffung von besseren Umsteigemöglichkeiten zwischen Busverkehr und SPNV und zwischen Stadtbus und Regionalbus mit kurzen Umsteigewegen und Wartezeiten.</p> <p>Hinweis auf vorhandene Umsteigemöglichkeiten in Fahrplänen und Linienplänen sowie an Haltestellen und in weiteren Fahrgastinformationsmedien.</p>	

M-A3	Einrichtung von differenzierten Angeboten im ÖPNV (Produktprofilierung)
<p>Beschreibung:</p> <p>Einrichtung von differenzierten Angeboten im ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Einführung des Produktes Regiobus ist auf bestimmten Relationen im Hauptnetz zu prüfen ■ In den Städten Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen sind die Stadtverkehre sukzessive zum Produkt Stadtbus weiterzuentwickeln ■ Einrichtung von bedarfsgesteuerten Produkten als ergänzendes Angebot <p>Beschreibung der differenzierten Angebote siehe Kapitel 7.3</p>	
<p>Bewertung:</p> <p>Marktgerechte Differenzierung der Angebote entsprechend den Anforderungen der einzelnen Zielmärkte (differenzierte Nachfragestrukturen).</p> <p>Stärkung der bestehenden Nachfrage und Generierung weiterer Nachfragepotenziale</p>	

M-A4	Verbesserung des Schulverkehrsangebotes Im Raum Schrobenhausen
<p>Beschreibung:</p> <p>Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen auf den betreffenden Linien (Abfahrt ca. 13.30, 15.30 und 17.30 Uhr)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linien 20, 30, 35, 55, 90, 9150, 9151, 9153, 9154, 9157, 9158 und 9159 ■ sowie auf ausgewählten Relationen im freigestellten Schulverkehr ■ Einheitliche Bedienung des Omnibusbahnhofs Schrobenhausen sowie mit verschiedenen Fahrten auch des Bahnhofs in Schrobenhausen 	
<p>Bewertung:</p> <p>Berücksichtigung des sich ändernden Bedarfs im Schulverkehr. Nutzung des Schulverkehrs wird auch für Jedermannverkehr attraktiver durch regelmäßiges Angebot.</p>	
<p>Weiteres Vorgehen:</p> <p>Umsetzung zum September 2010</p>	

M-A5	Abbau von Kapazitätsengpässen im Schulverkehr
<p>Beschreibung:</p> <p>Kontinuierliche Überprüfung der Kapazitäten im Schulverkehr. Bei regelmäßigen Kapazitätsengpässen sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen.</p>	
<p>Bewertung:</p> <p>Verbesserung der Sicherheit im Schulverkehr</p>	

M-A6	Anbindung von Karlshuld/ Karlskron an den Bahnhof in Reichertshofen
<p>Beschreibung:</p> <p>Einrichtung eines Angebotes zwischen Karlshuld und Karlskron zum Bahnhof in Reichertshofen mit Verknüpfung zum SPNV in Reichertshofen in und aus Richtung München. Angebot mit zwei Fahrten morgens nach Reichertshofen und nachmittags/ abends zurück.</p>	
<p>Bewertung:</p> <p>Schaffung von zusätzlichen/ regelmäßigen Fahrtmöglichkeiten von Karlshuld und Karlskron in Richtung München für Berufspendler und im Freizeit- und Versorgungsverkehr.</p>	
<p>Grobabschätzung Mehrkilometer: ca. 19.000 km/ Jahr (für die gesamte Strecke zwischen Karlshuld und Reichertshofen)</p>	

In der Linientabelle im Anlagenband ist das künftige Angebot im ÖPNV und im SPNV vollständig linienweise mit Darstellung des Linienwegs, Bedienungszeitraums, Bedienungsangebotes sowie der Verknüpfungen beschrieben. Maßnahmen sind **fett** kenntlich gemacht.

8.1.2 Projekte

P-A1	Verbesserung des Angebotes auf den Ergänzungsachsen sowie im Grundangebot durch die Einführung von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen
P-A1.1	
<p>Beschreibung:</p> <p>Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit Erschließungs- und Bedienungsdefiziten und geringen Nachfragepotenzialen.</p> <p>Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs auf den Ergänzungsachsen zu einem zweistündlichen Angebot durch einzelne bedarfsgesteuerte Fahrten in Zeiten mit Bedienungslücken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rennertshofen – Neuburg a. d. D. ■ Neuburg a. d. D. – Bergheim – Ingolstadt ■ Pöttmes – Ehekirchen – Rohrenfels – Neuburg a. d. D. ■ Pöttmes – Königsmoos – Neuburg a. d. D. ■ Königsmoos – Karlshuld (- Ingolstadt) ■ Königsmoos – Langenmosen – Schrobenhausen ■ Berg im Gau – Schrobenhausen ■ (Hohenwart -) Waidhofen – Schrobenhausen ■ Gachenbach – Schrobenhausen <p>ggf. gemeinsame Bedienung mit den nachfolgend dargestellten Relationen zur Verbesserung des Grundangebots</p>	
P-A1.2	
<p>Beschreibung:</p> <p>Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit Erschließungs- und Bedienungsdefiziten und geringen Nachfragepotenzialen.</p> <p>Verbesserung des Grundangebotes in Räumen mit unzureichendem Linienverkehr und geringen Nachfragepotenzialen durch bedarfsgesteuerte Verkehre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nördliches Kreisgebiet: Rennertshofen mit Ortsteilen und Bergheim mit Ortsteilen nach Neuburg a. d. D. ■ Mittleres Kreisgebiet: Königsmoos mit Ortsteilen und Karlshuld mit Ortsteilen nach Neuburg a. d. D. und Karlshuld (Einkaufs- und Versorgungsstandort, Anschluss an Haupt- bzw. Ergänzungsachse) ■ Mittleres Kreisgebiet: Königsmoos mit Ortsteilen, Langenmosen mit Ortsteilen und Berg im Gau mit Ortsteilen nach Schrobenhausen ■ Östliches Kreisgebiet: Karlskron mit Ortsteilen nach Karlshuld (Anschluss Hauptachse Richtung Neuburg a. d. D.) und Richtung Ingolstadt, Brunnen und Karlskron nach Schrobenhausen ■ Westliches Kreisgebiet: Burgheim mit Ortsteilen zum Bahnhof Burgheim (Anschluss Richtung Neuburg a. d. D. und ggf. Richtung Donauwörth), Oberhausen mit Ortsteilen zum Bahnhof Unterhausen (Anschluss Richtung Neuburg a. d. D.), Ehekirchen mit Ortsteilen und Rohrenfels mit Ortsteilen nach Neuburg a. d. D. ■ Südliches Kreisgebiet: Aresing mit Ortsteilen, Gachenbach mit Ortsteilen und Waidhofen mit Ortsteilen nach Schrobenhausen 	

<p>Bewertung:</p> <p>Behebung von Erschließungs- und Bedienungsdefiziten zwischen Ortsteilen und dem jeweiligen Gemeindehauptort sowie auf den Verbindungen in die Zentren Neuburg a. d. D., Schrobenhausen sowie Richtung Ingolstadt.</p> <p>Sicherstellung der Grundmobilität für alle Bevölkerungsgruppen.</p>
<p>Weiteres Vorgehen:</p> <p>Erarbeitung eines Konzeptes zur Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen mit Planungsvarianten und betrieblicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Prüfung der Umsetzbarkeit.</p> <p>Auswahl einer Modellregion zur zeitnahen Umsetzung.</p>

P-A2	Vereinheitlichung der Haltestellenbedienung
<p>Beschreibung:</p> <p>Einheitliche Bedienung der Haltestellen in den Gemeinden/ Städten.</p> <p>Bedienung der zentrale Haltestelle durch sämtliche Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rennertshofen: alle Fahrten über zentrale Haltestelle „Marktstraße“ ■ Oberhausen: alle Fahrten über zentrale Haltestelle „Ort“ ■ Waidhofen: alle Fahrten über Haltestelle „Kirche“ <p>Einheitliche Haltestellenbedienung bei Linien mit gleichem Linienweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Klingsmoos: einheitliche Haltestellenbedienung durch verschiedene Linien ■ Rohrenfels: einheitliche Haltestellenbedienung durch verschiedene Linien ■ Karlshuld: Prüfung der Möglichkeiten der Vereinheitlichung der Haltestellenpositionen am „Scharfen Eck“ 	
<p>Bewertung:</p> <p>Verbesserung der Übersichtlichkeit des ÖPNV-Gesamtangebotes.</p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Bereiche der Orte.</p>	

8.2 Infrastrukturkonzept

8.2.1 Maßnahmen

M-I1	Ausbauprogramm „Barrierefreie Haltestellen“
<p>Beschreibung:</p> <p>Ausbau einer Haltestelle je Gemeinde/ Stadt nach den Vorgaben im Anforderungsprofil bezüglich Ausstattungselemente und Barrierefreiheit als „Musterhaltestelle“.</p> <p>Festlegung der Haltestelle nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den Gemeinden/ Städten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aresing, Haltestelle „Zum Alten Wirt“ (Linien 706, 9159) ■ Berg im Gau, Haltestelle „Siefhofen, Kreuzung Lagerh.“ (Linie 30) ■ Bergheim, Haltestelle „Hauptstraße/ Im Winkel“ (Linie 9112) ■ Brunnen, Haltestelle „Abzw. Hauptstraße, Ortsmitte, Gasthaus Dumbs“ (Linien 30, 35, 20, 441) und Zusammenlegung mit Schulbushaltestelle (Siehe Projekt-I1) ■ Burgheim, Haltestelle „Marktplatz“ (Linie 9114) ■ Ehekirchen, Haltestelle „Post“ (Linien 10, 90) ■ Gachenbach, Haltestelle „Gachenbach, Ort“ (Linie 706, 9150) ■ Karlshuld, Haltestelle „Scharfes Eck“ (Linien 20, 35, 44, 45, 50, 55) Haltestellenposition ist zu prüfen ■ Karlskron, Haltestelle „Rathaus“ (Linien 45, 50, 441) ■ Königsmoos, Haltestelle „Stengelheim Fruchthof“ (Linien 20, 25, 44) ■ Langenmosen, Haltestelle „Raiffeisenbank“ (Linien 30, 90, 9151) ■ Neuburg a. d. D., Haltestelle „Spitalplatz“ (Linien 1, 2, 3, 4, 5, 25) ■ Oberhausen, Haltestelle „Ort“ (Linie 9114) ■ Rennertshofen, Haltestelle „Marktstraße 28“ (Linie 2) ■ Rohrenfels, Haltestelle „Hauptstraße, Kirche“ (Linien 10, 80) ■ Schrobenhausen, Haltestelle „Mühlried Pfarrzentrum“ (Linie Stadtbus) ■ Waidhofen, Haltestelle „Hofmarkstraße“ (Linien 9153, 9242) ■ Weichering, Haltestelle „Kirche“ (Linie 1) 	
<p>Bewertung:</p> <p>Möglichkeit/ Verbesserung der Nutzung des ÖPNV durch mobilitätseingeschränkte Personen.</p> <p>Zentrale Haltestelle im Ort als Aushängeschild für den Busverkehr mit entsprechenden Fahrgastinformationen und Gestaltung.</p>	

M-12	Behebung von Erschließungsdefiziten durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
<p>Beschreibung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Burgheim: Einrichtung einer Haltestelle Bertoldsheimer Str./ Schnödhofweg (Bedienung durch Linie 9114) ■ Rachelsbach: Einrichtung einer Haltestelle B300/ Abzw. Rachelsbach (Bedienung durch Linie 9242) ■ Sattelberg: Einrichtung einer Haltestelle (Bedienung durch Linie 9158) 	
<p>Bewertung:</p> <p>Behebung von Erschließungsdefiziten (nicht umgesetzte Maßnahmen aus NVP 2002).</p>	

Die im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV sollen sukzessive den im Anforderungsprofil definierten Fahrzeugstandards angepasst werden. Insbesondere bei dem Kauf von neuen Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass diese den Anforderungen entsprechen.

8.2.2 Projekte

P-11	Vereinheitlichung der Haltestellenbezeichnung
<p>Beschreibung:</p> <p>Einheitliche Haltestellenbezeichnung für eine Haltestelle, die durch mehrere Linien bedient wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Brunnen: einheitliche Bezeichnung der Haltestelle in der Ortsmitte (Ingolstädter Straße); Zusammenlegung der Schulbushaltestelle und der Linienverkehrshaltestelle ■ Brunnen: einheitliche Bezeichnung der Haltestelle in der Berg im Gau Straße ■ Karlshuld: einheitliche Bezeichnung der Haltestelle an der Schule ■ Karlshuld: einheitliche Bezeichnung der Haltestelle an der Kirche ■ Weichering: einheitliche Bezeichnung der Haltestelle an der Osterfeldsiedlung ■ Königsmoos: einheitliche Bezeichnung der Haltestelle in Stengelheim Ortsmitte <p>Haltestellenname sollte deutlich sichtbar an der jeweiligen Haltestelle angebracht werden.</p>	
<p>Bewertung:</p> <p>Unterschiedliche Haltestellenbezeichnungen erschweren die Nutzung des ÖPNV.</p> <p>Durch eine Vereinheitlichung soll das vorhandene Angebot für die ÖPNV-Kunden übersichtlicher gestaltet werden und weitere Nachfragepotenziale ausgeschöpft bzw. Neukunden gewonnen werden.</p> <p>Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten.</p>	

Zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV und SPNV sowie zur besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sollen Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Anlagen ausgebaut bzw. eingerichtet werden. Dabei sind bestehende Anlagen nach ihrer Auslastung zu überprüfen bzw. Potenziale für die Einrichtung zusätzlicher Anlagen an geeigneten Bahnhöfen, Haltepunkten bzw. Haltestellen zu ermitteln. Bei der Einrichtung von Bike-and-ride-Anlagen sind Rahmenbedingungen wie Topographie, Radewegenetz etc. zu beachten.

8.3 Ergänzendes Konzept

8.3.1 Maßnahmen und Projekte zur Fahrgastinformation und zum Tarif und Vertrieb

M-E1	Fahrgastinformation an Haltestellen
<p>Beschreibung:</p> <p>Ausstattung aller Haltestellen mit aktuellen, gut lesbaren Fahrplänen der dort verkehrenden Linien. Deutliche Kennzeichnung der Haltestelle mit Haltestellennamen, zur Verbesserung der Orientierung durch den Fahrgast.</p>	
<p>Bewertung:</p> <p>Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.</p> <p>Haltestellen ohne aktuelle Fahrpläne und ohne Haltestellenbezeichnung erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich.</p>	

M-E2	Regelmäßige Fahrgastinformation und Marketing
<p>Beschreibung:</p> <p>Bewerbung der verschiedenen Angebote im ÖPNV durch geeignete Marketingaktivitäten, leicht verständliche Fahrpläne, ggf. auch Liniennetzpläne (z. B. Bewerbung des guten Angebots auf den Stadtbuslinien in Neuburg a. d. D. und in Schrobenhausen sowie im AST-Verkehr in Neuburg a. d. D.).</p> <p>Bewerbung neuer Angebote.</p> <p>Zielgruppenorientiertes Marketing (Mobilitätsberatung): Ausrichtung der Marketingmaßnahmen auf die Zielgruppe. Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse in Bezug auf Information, Service und Vertrieb. Zielgruppen sind z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Berufstätige, ■ Schüler, ■ Neubürger, ■ Ältere Bürger. 	
<p>Bewertung:</p> <p>Bekanntmachung des bestehenden Angebotes sowie neuer Angebote als Grundlage für die Nutzung der Angebote durch die Fahrgäste.</p> <p>Anhand von leicht verständlichen Fahrplänen und Liniennetzplänen ist eine Orientierung im ÖPNV gerade für Neukunden leichter zu erreichen.</p> <p>Informationen zum ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum sind insbesondere für diejenigen Fahrgäste hilfreich, die z. B. am Wochenende auch Verbindungen nutzen, die über den gewohnten Bereich (auch der gewohnten Information zum ÖPNV-Angebot) hinausgehen.</p>	

M-E3	Fahrgastinformation BayernInfo
Beschreibung:	
Aufnahme der Fahrplandaten alle ÖPNV-Verbindungen im Landkreis in das Auskunftssystem BayernInfo.	
Bewertung:	
Ausweitung der Informationsmedien.	
Informationen zum ÖPNV-Angebot sind insbesondere für diejenigen Fahrgäste hilfreich, die den ÖPNV unregelmäßig nutzen bzw. z. B. am Wochenende auch Verbindungen nutzen, die über den gewohnten Bereich (auch der gewohnten Information zum ÖPNV-Angebot) hinausgehen oder Ortsfremde Fahrgäste.	

M-E4	Zentrale Informationsstelle für den ÖPNV
Beschreibung:	
Einrichtung eines zentralen Auskunftstelefon mit aktuellen Informationen zum Fahrplan und zu Tarifen aller Verkehrsunternehmen.	
Entwicklung im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Tarif- und Verkehrsverbundes.	
Bewertung:	
Ausweitung der Informationsmedien.	
Informationen zum ÖPNV-Angebot sind insbesondere für diejenigen Fahrgäste hilfreich, die den ÖPNV unregelmäßig nutzen bzw. z. B. am Wochenende auch Verbindungen nutzen, die über den gewohnten Bereich (auch der gewohnten Information zum ÖPNV-Angebot) hinausgehen.	

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen soll durch eine akustische und optische Information über die nächste Haltestelle verbessert werden. Entsprechend den Anforderungen im Anforderungsprofil sollen dabei die Fahrzeuge auf den Hauptachsen mit Priorität behandelt werden.

M-E5	Ausweitung Vertriebsangebot
Beschreibung:	
Prüfung der Einrichtung einzelner externer Informations- und Vertriebsstellen in den Städten (Fahrscheinverkauf und Fahrplaninformation) als Ergänzung des bestehenden Vertriebsangebotes.	
Verkaufsstellen sind bevorzugt in der Nähe zentraler Haltestellen im Zusammenhang mit anderen Serviceleistungen (z.B. Kiosk, Postfiliale, Kommunalverwaltung) durch einen zuverlässigen Betreiber einzurichten.	
Entwicklung im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Tarif- und Verkehrsverbundes.	
Bewertung:	
Ausweitung des Vertriebsangebotes.	

M-E6	Einrichtung eines Tarifverbundes
Beschreibung: Einrichtung eines Tarifverbundes in der Region 10.	
Bewertung: Die Einführung eines Tarifverbundes in der Region 10 stellt eine herausragende Weiterentwicklung für das gesamte ÖPNV-System dar. Mit der Einführung unternehmensübergreifender Tarife und eines einheitlichen Fahrkartensortiments sind wesentliche Verbesserungen für Fahrgäste zu erzielen, die heute mit verschiedenen Tarifangeboten unterwegs sind und dadurch mehrere Fahrscheinsortimente nutzen müssen. Ziel ist ebenso die Einrichtung von Übergangstarife in die benachbarten Verkehrsräume, um auch für Fahrgäste auf diesen Relationen Verbesserungen im Tarifgefüge schaffen zu können.	

8.3.2 Maßnahmen und Projekte zur Sicherheit

P-E1	Konzept „Schülerzivilcourage“
Beschreibung: Einführung von Schulbusbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.	
Bewertung: Schulbusbegleiter sollen Konfliktsituationen erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen. Schulverkehr läuft geordneter, stressfreier und schneller ab. Busfahrer können dadurch entlastet werden und können sich auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Vandalismusschäden können reduziert werden.	

8.3.3 Koordination in der Nahverkehrsplanung

Für eine erfolgreiche Nahverkehrsplanung sind die Definition von eindeutigen Zuständigkeiten sowie die Koordination der verschiedenen Beteiligten von hoher Wichtigkeit.

Dabei übernimmt der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen als Aufgabenträger des ÖPNV ebenso wie die Verkehrsunternehmen eine bedeutende Rolle ein. Beim Landkreis sollen alle relevanten Informationen zum aktuellen Fahrplan sowie zu infrastrukturellen Voraussetzungen gesammelt werden, um den ÖPNV-Kunden aktuelle Informationen geben zu können.

Für einen geregelten Fahrplanwechsel sind dabei die Fahrpläne rechtzeitig zwischen den Verkehrsunternehmen, den Schulen und dem Landkreis abzustimmen. Der Landkreis übernimmt hier die Rolle des Koordinators.

Haltestellen- und Infrastrukturkoordination

Für die Einrichtung, den Betrieb und ggf. die Auflassung von Haltestellen sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren und zu vereinbaren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität der Haltestellen zu sichern. Dieser Prozess umfasst alle Abläufe, die zur Umsetzung der Standards erforderlich sind.

Dabei sollen folgende Anforderungen erfüllt werden:

- Berücksichtigung aller betrieblichen und verkehrlichen Ausstattungselemente, entsprechend den Standards für Haltestellen im Anforderungsprofil.
- Definition aller relevanten Prozesse und Leistungen mit Zuständigkeiten bzw. Zuständigkeitsverteilung, ggf. erforderlichen Abstimmungs-, Berichts- und Genehmigungsprozessen zwischen verschiedenen Akteuren, Finanzierungsverantwortung.

Der Aufbau der Haltestellenkoordination erfolgt federführend durch die ÖPNV-Aufgabenträger.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements sollen in Kooperation mit anderen Akteuren folgende Aufgaben erfüllt werden:

- Koordination Schule und ÖPNV
Etablierung von Kommunikationsstrukturen zwischen den Schulen bzw. Schulbehörden einerseits und dem Landkreis Neuburg-Schrobenhausen und den Verkehrsunternehmen andererseits zur Sicherung des Informationsflusses bei allen für den Schülerverkehr relevanten Planungen und Maßnahmen und bei akuten Problemen in der Schülerbeförderung.
- Information von Schulen bzw. Schülerinnen und Schülern
Rechtzeitige individuelle Information von Schulen über Fahrplanänderungen etc.
- Koordination und Durchführung von Busschulen
Praktischer Unterricht für Schulklassen zum sicheren Verhalten an Haltestellen und im Fahrzeug.
- Förderung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen
Vermittlung von Unterrichtskonzepten und –materialien an die Schulen sowie Unterstützung der Fach-Qualifizierung von Lehrerinnen und Lehrern.

Planungsgrundlagen und -instrumente

Die Grundlagen für strategische Planungen und Qualitätsmanagement sind im Anforderungsprofil definiert. Im Vordergrund stehen dabei eine bessere Kenntnis der Qualitätswahrnehmung der Kunden sowie der Mobilitätsnachfrage als Grundlagen für strategische Steuerung und Planung des ÖPNV.

Es ist zu prüfen, ob und unter welchen Konditionen bereits bestehende Systeme bei den Verkehrsunternehmen genutzt werden können, um die Fahrgastnachfrage zu erheben und regelmäßig einen aktuellen Überblick über Veränderungen der Nachfrage zu erhalten.

9 Bewertung der Maßnahmen und Prioritäten für die Umsetzung

9.1 Verkehrliche Bewertung

Im Vordergrund des Entwicklungskonzeptes steht die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes mit klaren, dem Kunden gegenüber leicht kommunizierbaren Strukturen, die sich an den differenzierten Bedürfnissen der Mobilitätsnachfrage und den raumstrukturellen Gegebenheiten orientieren. Dieses Ziel wird durch eine Differenzierung des Nahverkehrsraumes in Hauptachsen, Ergänzungsachsen und Grundangebot im Regionalverkehr sowie in Stadtbus-Bedienungsgebiete mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben erreicht.

Der SPNV bildet zusammen mit den Buslinien auf den Hauptachsen das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen. Diese Linien stellen die Verbindung zwischen den einwohnerstarken Bereichen und den Mittelzentren im Landkreis sowie zu den Oberzentren Ingolstadt und München sicher. Durch die Verbesserung des Bedienungsangebotes, das durch unterstützende Informations- und Marketingmedien dem Fahrgast gegenüber kommuniziert wird, können die vorhandene Verkehrsnachfrage gestärkt und zusätzliche Potenziale generiert werden.

Auf den Ergänzungsachsen können durch eine Ausweitung des Bedienungsangebotes insbesondere die Verbindungen aus den Hauptorten in die Mittelzentren Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen an Attraktivität gewinnen.

Für die übrigen Bereiche kann durch die Einrichtung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen die Erschließung sowie eine Grundmobilität gesichert werden.

Durch die Verknüpfung der Linien auf den Haupt- und Ergänzungsachsen mit dem SPNV an geeigneten Verknüpfungspunkten kann ein „Fahren im System“ ermöglicht werden. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der Fahrplangestaltung und der tlw. mehrfachen Möglichkeit der Verknüpfung nicht an allen Verknüpfungspunkten zwischen den Linien eine optimale Systemabstimmung erreicht werden kann. In diesen Fällen sind Prioritäten entsprechend den Nachfragestrukturen zu treffen.

Grundsätzlich soll durch Maßnahmen im Entwicklungskonzept der ÖPNV übersichtlicher und attraktiver gestaltet werden. Der Zugang zum ÖPNV soll so leicht und verständlich wie möglich gestaltet sein, Zugangshemmnisse sollen abgebaut werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen soll der ÖPNV besser nutzbar gemacht werden. Dazu tragen u. a. Maßnahmen zur ÖPNV-Infrastruktur und zur Fahrgastinformation bei.

Es ist zu erwarten, dass der ÖPNV mit Umsetzung der Maßnahmen seinen Marktanteil (d. h. den Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen) ausbauen kann. Vorausgesetzt wird hier eine intensive Begleitung durch Marketingaktivitäten.

9.2 Wirtschaftliche Bewertung

Durch die Maßnahmen des Nahverkehrsplans wird angestrebt, ein attraktives Angebot nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – vorzuhalten.

Die dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes führen zu einer Leistungs- und Kostensteigerung im Regionalbusverkehr.

Für die **Abschätzung der zusätzlichen Betriebskosten** werden durchschnittliche Kilometerkostensätze angesetzt:

- 1,95 Euro/ km für Verkehrsleistungen, die voraussichtlich ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf umgesetzt werden können, sowie
- 2,30 Euro/ km für Verkehrsleistungen, die voraussichtlich mit einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf verbunden sind.

Die ermittelten Kosten sind nur als Richtwerte zu verstehen und stellen keine Preise dar, die durch die Verkehrsunternehmen im Detail kalkuliert wurden. Die Ermittlung der durchschnittlichen Kilometerkostensätze beruht auf dem aktuellen Kostenniveau des Jahres 2010. Gegebenenfalls können Kostensteigerungen für erforderliche Neufahrzeuge mit verbesserten Ausstattungsstandards hinzukommen. Leistungen in der Hauptverkehrszeit sind in der Regel mit höheren Kosten verbunden als Leistungen in den Schwachverkehrszeiten.

Folgende Leistungsveränderungen sind mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen verbunden:

■ **Tabelle 37: Leistungsveränderungen und Kostenschätzung im Angebotskonzept**

Nr.	Maßnahme	Abschätzung zusätzliche Leistung/ Jahr	Abschätzung zusätzliche Kosten/ Jahr
M-A1.1	Verdichtung des Angebotes zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen	+ca. 55.000 km	+ ca. 115.000 Euro
M-A1.2	Verdichtung des Angebotes zwischen Karlshuld – Ingolstadt	+ca. 20.000 km	+ ca. 40.000 Euro
M-A1.3	Verdichtung des Angebotes zwischen Karlskron und Ingolstadt	+ ca. 10.000 km	+ ca. 20.000 Euro
M-A1.4	Verdichtung des Angebotes zwischen Schrobenhausen und Petershausen	Umsetzung zum November 2010 beschlossen	
M-A2.1	Verknüpfung des Busverkehrs mit dem SPNV	Keine relevante Leistungsänderung	
M-A2.2	Einheitliche Bedienung eines zentral gelegenen Verknüpfungspunktes für den Stadt- und Regionalverkehr	Keine relevante Leistungsänderung	
M-A3	Einrichtung von differenzierten Angeboten im ÖPNV	Keine relevante Leistungsänderung	
M-A4	Schulverkehr Schrobenhausen	Umsetzung zum September 2010 beschlossen	
M-A5	Abbau von Kapazitätsengpässen im Schulverkehr ⁴⁰	+ ca. 10.000 km	+ ca. 24.000 Euro
M-A6	Anbindung von Karlshuld/ Karlskron an den Bahnhof in Reichertshofen	+ ca. 19.000 km	+ ca. 45.000 Euro
Gesamt		+ ca. 114.000 km	+ ca. 244.000 Euro

Mit den dargestellten Angebotsverbesserungen werden zusätzliche Fahrgäste gewonnen. Hier wird eine Abschätzung von rund **23.000 Fahrgästen im Jahr** gegenüber dem heutigen Angebot getroffen, die zu **zusätzlichen Einnahmen in Höhe von rund 70.000 Euro pro Jahr** (Abschätzung) führen.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass Fahrgaststeigerungen durch Angebotsverbesserungen nur durch intensive Marketingarbeit eintreten und sich erst **nach einer Einführungszeit von zwei bis drei Jahren** dauerhaft bemerkbar machen.

⁴⁰ Angaben beziehen sich auf aussagekräftige Hinweise eines Verkehrsunternehmens; weitere Meldungen von Verkehrsunternehmen sind noch im Detail zu prüfen

■ **Tabelle 38: Kostenschätzung im Infrastrukturkonzept**

Nr.	Maßnahme	Abschätzung Kosten
M-11	Ausbauprogramm „Barrierefreie Haltestellen“ (18 Haltestellen)	ca. 100.000 Euro (unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten)
M-12	Behebung von Erschließungsdefiziten durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen (3 Haltestellen)	ca. 6.000 Euro (unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten)

Die Maßnahmen zur Fahrgastinformation, zum Tarif und Vertrieb (M-E1 bis M-E6) erfolgen vorrangig durch die Verkehrsunternehmen oder im Zusammenhang mit der Einführung eines Tarif- und Verkehrsverbundes in der Region 10.

Eine umfassende Ermittlung des Investitionsbedarfs für die dargestellten Fahrzeugstandards für Neufahrzeuge ist mit den vorliegenden Daten nicht möglich gewesen. Gleichwohl ist der Aufgabenträger an der Ermittlung des Investitionsbedarfs für die Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen interessiert und wird die entsprechenden Abstimmungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen koordinieren.

Für die Umsetzung des Projekts P-A1 (Verbesserung des Angebotes auf den Ergänzungsachsen sowie im Grundangebot durch die Einführung von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen) erfolgt zunächst die Erstellung eines Detailkonzeptes mit Entwicklung von Planungsvarianten und betrieblicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Prüfung der Umsetzbarkeit sowie Vorschläge zur Auswahl einer Modellregion zur zeitnahen Umsetzung. Für die Erstellung dieses Konzeptes werden Planungskosten in Höhe von rund 20.000 Euro veranschlagt.

Für die Umsetzung der Projekte P-A2 (Vereinheitlichung der Haltestellenbedienung) und P-I1 (Vereinheitlichung der Haltestellenbezeichnung) sind weitere Detailbetrachtungen erforderlich, die in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erfolgen sollen.

Die Umsetzung des Projekts P-E1 (Projekt Schülerzivilcourage) erfolgt durch das Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen, Abteilung Soziale Angelegenheiten.

10 Perspektiven für einen längerfristigen Zeithorizont

Für einen längerfristigen Zeitraum, der über den Zeithorizont dieses Nahverkehrsplanes hinaus geht und im Zusammenhang mit der Einführung eines Tarif- und Verkehrsverbundes steht, sollen perspektivisch folgende Ansätze weiterverfolgt werden:

Einführung eines einheitlichen Erscheinungsbildes im Regionalverkehr (corporate design)

Einheitliche Kennzeichnung der Fahrzeuge im Regionalverkehr, z. B. mit Aufkleber, Logo, Schriftzug an der Dachreling sowie einheitliche Verwendung von Produkt- und Qualitätsbeschreibungen in den Fahrgastinformationsmedien.

Ziel ist, mit dieser Maßnahme den Wiedererkennungswert des Regionalbusverkehrs im Nahverkehrsraum zu stärken.

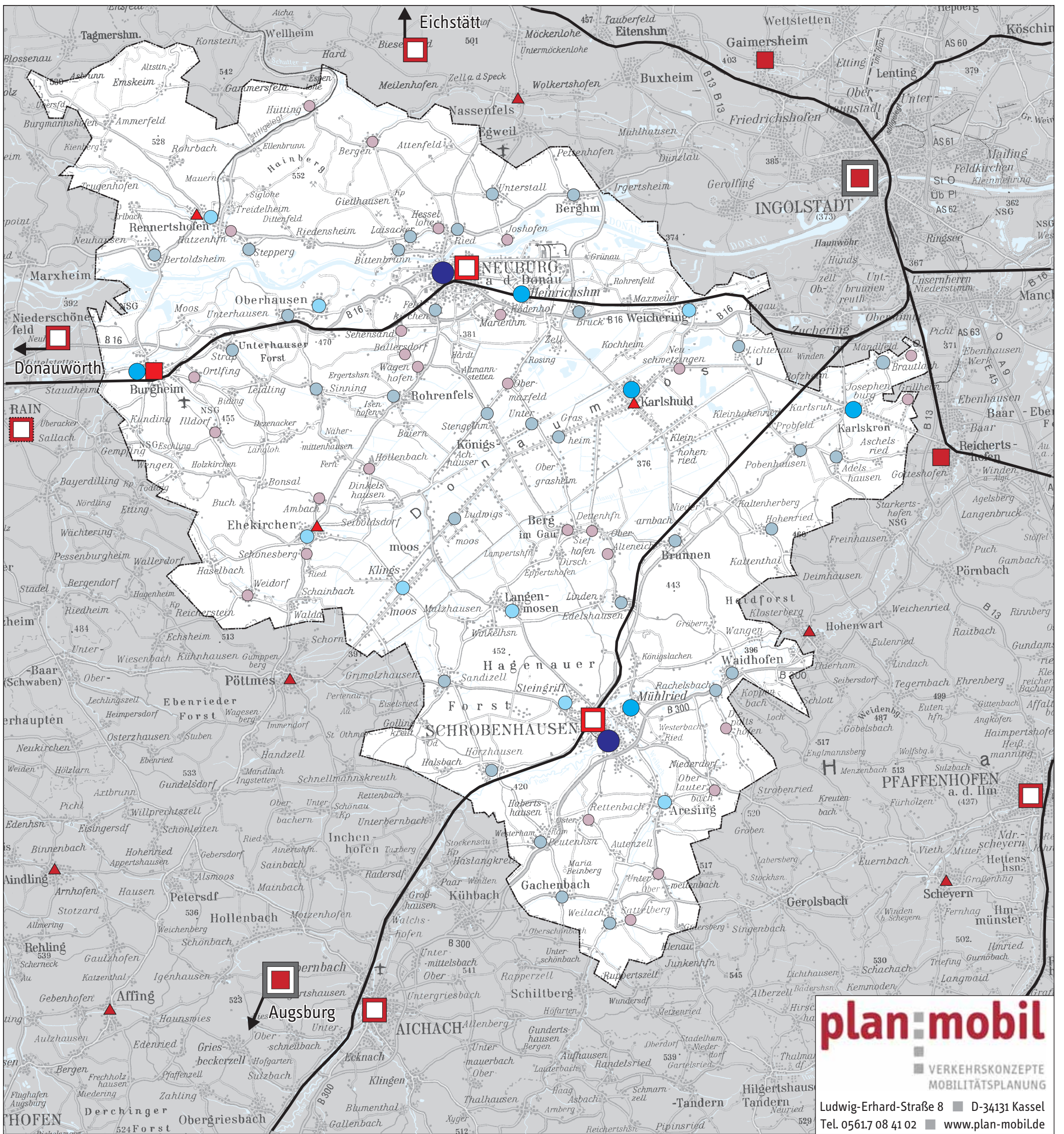
Umsetzung einer neuen, transparenten Linienbezeichnungssystematik

Die bestehenden Linienbezeichnungen sind historisch gewachsen und umfassen unterschiedlichste Bezeichnungssysteme. Vor allem für ortsfremde Fahrgäste und gelegentliche ÖPNV-Nutzer sind sie nur schwer nachvollziehbar.

Es sind Bezeichnungen in folgender Systematik einzuführen:

- Hervorheben der Stadtbuslinien in Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen durch z. B. einstellige Liniennummern.
- Einheitliche Nummerierung der regionalen Buslinien, Abhebung von den Stadtbuslinien durch mehrstellige Nummern (einheitliche zwei-, drei- oder vierstellige Nummern).

Karten



Legende

Zentralörtliche Gliederung
 gemäß Regionalplan Ingolstadt (Fassung 05. Mai 2006)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- mögliches Mittelzentrum
- Unterzentrum
- Kleinzentrum
- Bahnstrecke

Einwohnerzahlen

Quelle: Angaben der Gemeinden, unterschiedlicher Stand

- > 5.000 Einwohner
- > 2.000 - 5.000 Einwohner
- > 1.000 - 2.000 Einwohner
- > 500 - 1.000 Einwohner
- > 200 - 500 Einwohner

0 1 4 8 km

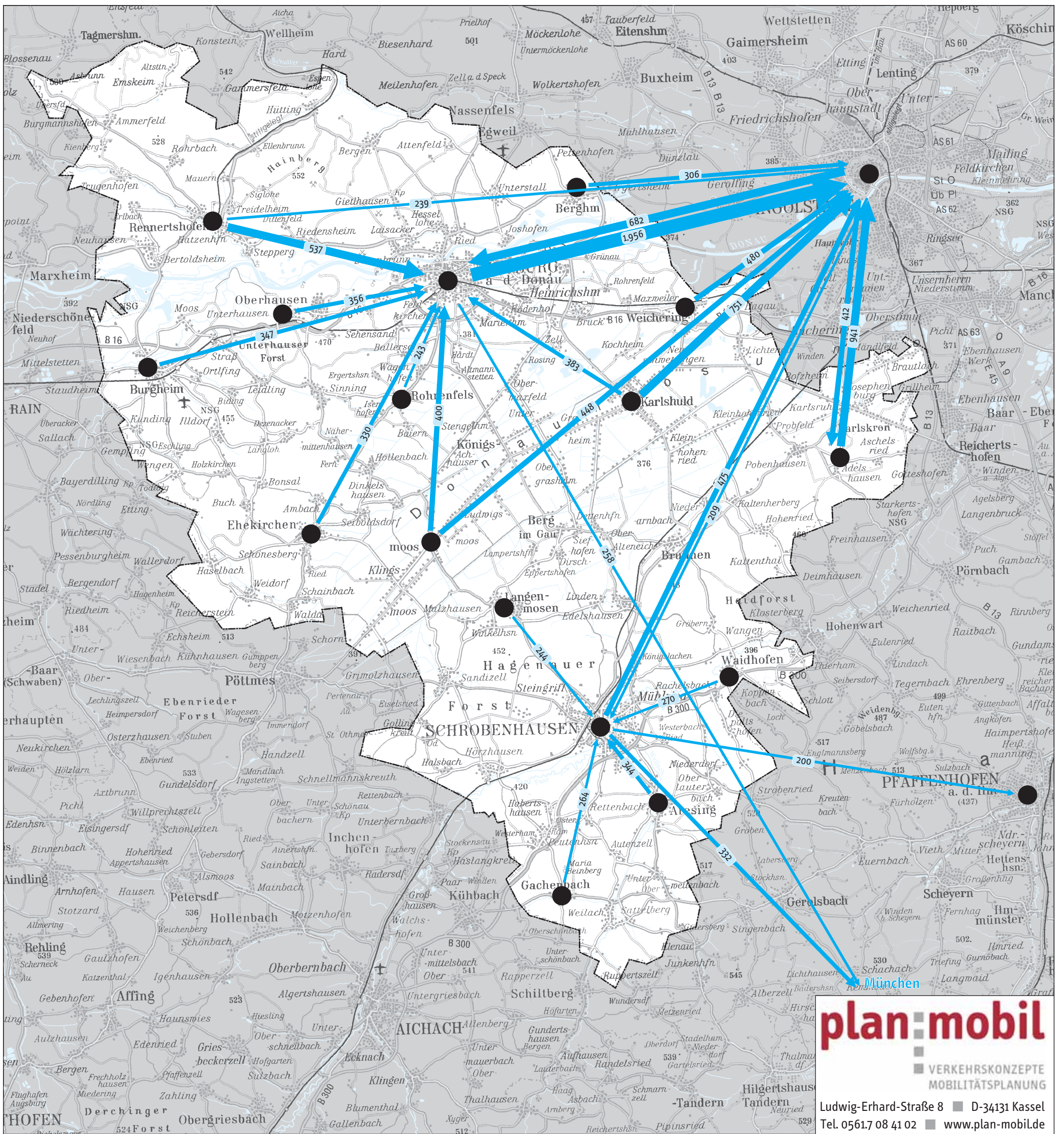
Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: TÜK 200

Karte 1
 Raumstruktur

Bearbeitungsstand: März 2010

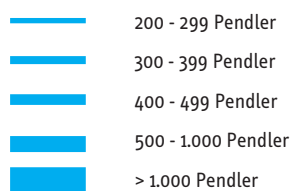


Neukonzeption des
 Nahverkehrsplans
 Landkreis Neuburg-Schrobenhausen



Legende

Pendlerrelationen von Wohnort zum Arbeitsort



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort und Auspendler, Nürnberg, 2010 (Stand 30.06.2009, vorläufiger Stand)

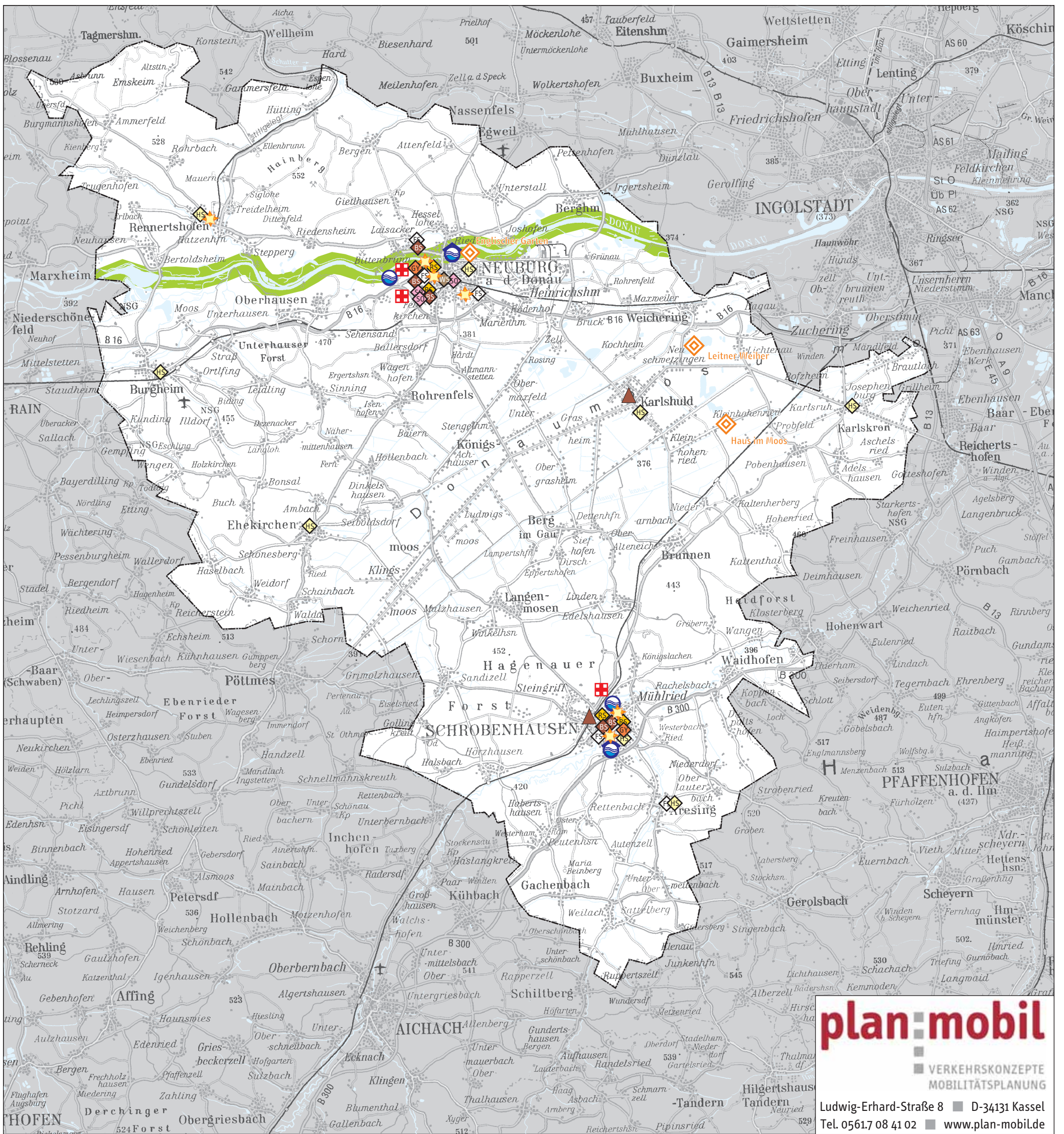
0 1 4 8 km

Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: TÜK 200

Karte 2
 Pendler

Bearbeitungsstand: Mai 2010








Neukonzeption des
 Nahverkehrsplans
 Landkreis Neuburg-Schrobenhausen



Legende

Weiterführende Schulen

-  Förderschule
-  Hauptschule
-  Realschule
-  Gymnasium
-  Berufs- und Berufsfachschule
-  Wirtschaftsschule
-  Sonstige Schule

-  Einzelhandelskonzentration
-  Krankenhaus/ Klinik
-  Freibad
-  Hallenbad oder Hallen- und Freibad
-  Kino und Theater
-  Freizeiteinrichtung
-  Naherholungsziel

0 1 4 8 km

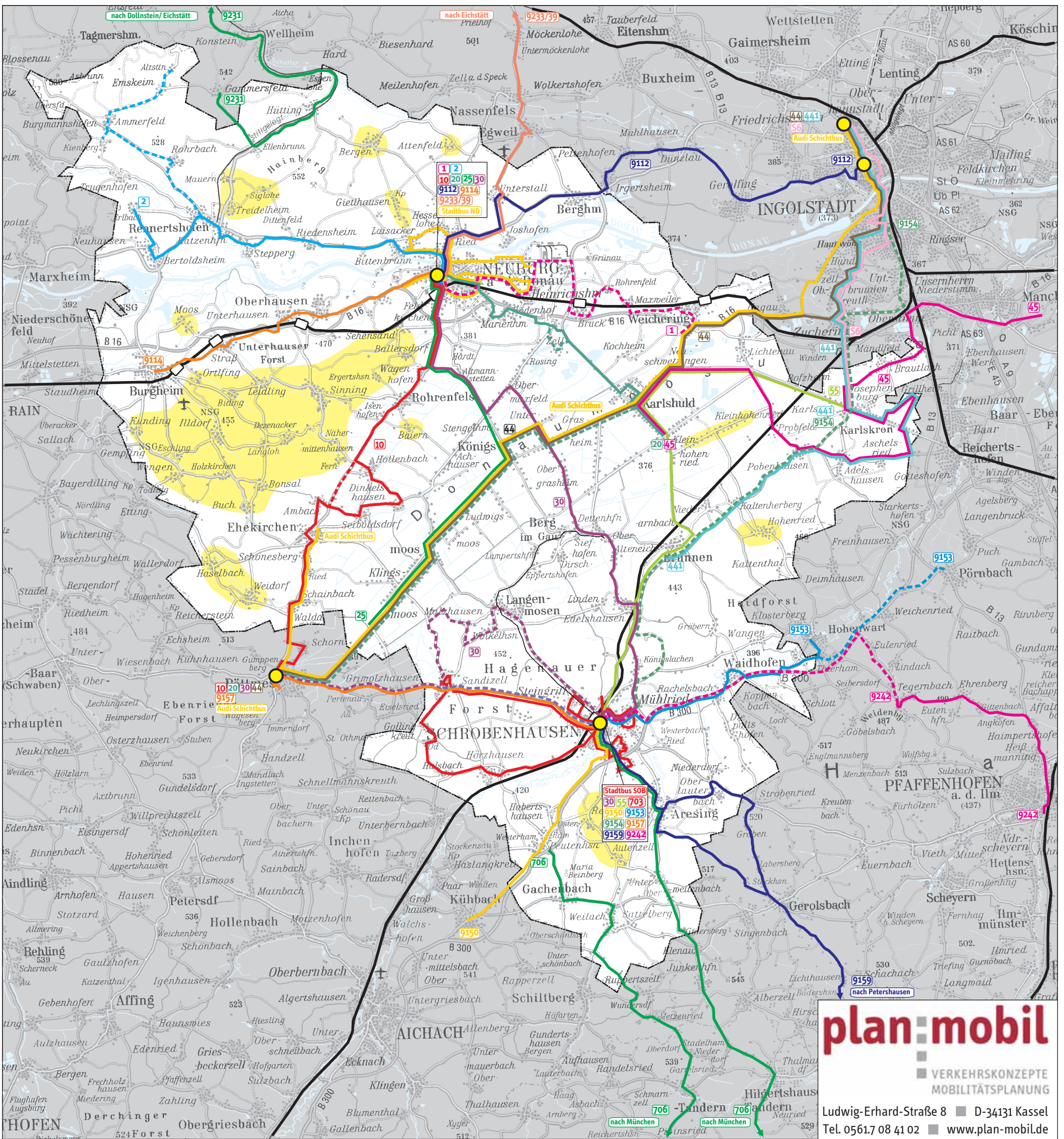
Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: TÜK 200

Karte 3
 ÖPNV-relevante Ziele

Bearbeitungsstand: Mai 2010 (Ergänzungen folgen)



**Neukonzeption des
 Nahverkehrsplans**
 Landkreis Neuburg-Schrobenhausen



Legende

Liniennetz (Mo.-Fr.)
Fahrplanstand Februar 2010

- Buslinie (Angebot auch außerhalb Schulverkehrs)
- - - Buslinie (eingeschränktes Angebot außerhalb Schulverkehrs)
- Angebot nur im Schulverkehr
(Linien 3, 4, 35, 50, 80, 90, 9151, 9158, 9238)
- Bahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt

Hinweis:
Dargestellt sind nur die weitgehend regelmäßig bedienten Linienwege.

0 1 4 8 km

Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: TÜK 200

Karte 4
Liniennetz

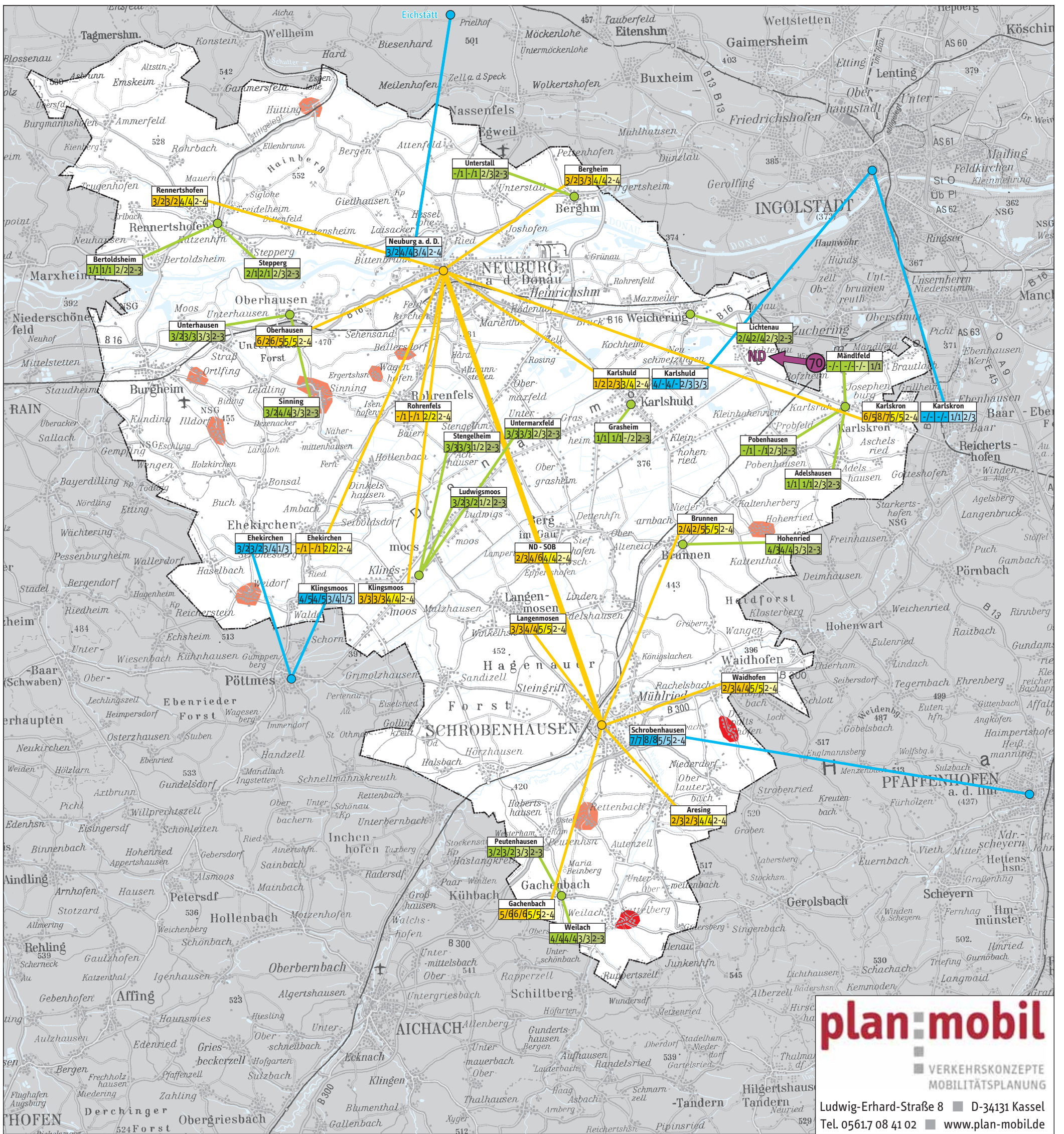
Bearbeitungsstand: März 2010

Neukonzeption des
Nahverkehrsplans
Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG



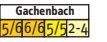



Ludwig-Erhard-Straße 8 ■ D-34131 Kassel
Tel. 0561.7 08 41 02 ■ www.plan-mobil.de



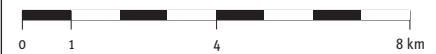
plan:mobil
 VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Straße 8 ■ D-34131 Kassel
 Tel. 0561.7.08 41 02 ■ www.plan-mobil.de

Legende

Defizite in der Verkehrsbedienug

-  Erschließungsdefizit (Orte > 200 EW)
-  Erschließungsdefizit außerhalb des Schulverkehrs (Orte > 200 EW)
-  Defizit in der Bedienung zum Mittelzentrum "Anzahl fehlende Fahrten je Richtung" (Mo.-Fr. Schultag, Mo.-Fr. schulfreier Tag, Sa., So. - Darstellung nur für Hauptorte)
-  Defizit in der Bedienung zum Hauptort "Anzahl fehlende Fahrten je Richtung" (Mo.-Fr. Schultag, Mo.-Fr. schulfreier Tag, Sa., So. - Orte > 500 EW)
-  Defizit in der Bedienung in benachbarte Gebietskörperschaften "Anzahl fehlende Fahrten je Richtung" (Mo.-Fr. Schultag, Mo.-Fr. schulfreier Tag, Sa., So.)
-  Defizite in der Verbindungsqualität (Reisezeit in Minuten)

Fahrplanstand Februar 2010



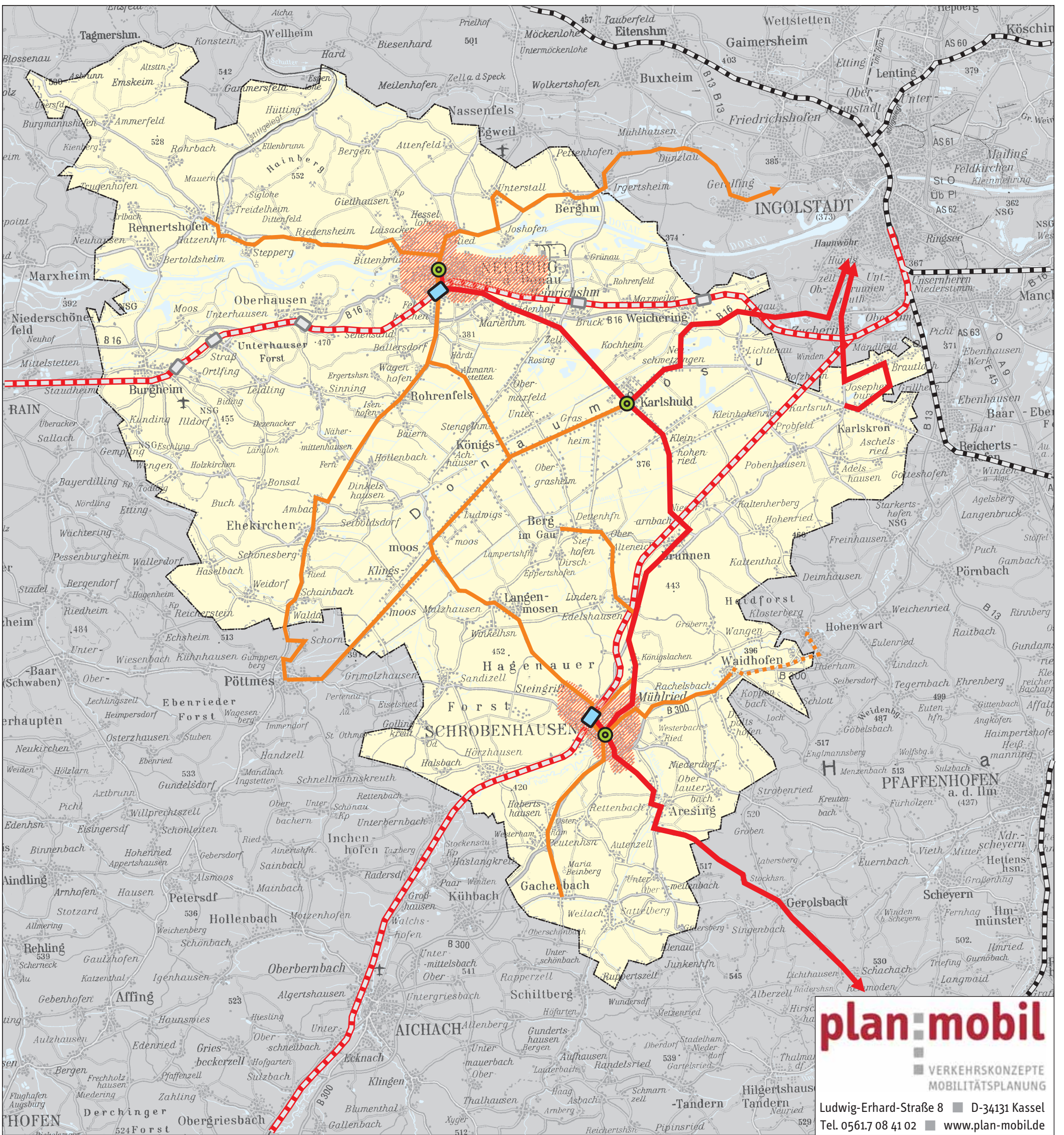
Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: TÜK 200

Karte 5 Defizite - Verkehrsbedienug

Bearbeitungsstand: Mai 2010

Neukonzeption des Nahverkehrsplans Landkreis Neuburg-Schrobenhausen












plan:mobil
 VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Straße 8 ■ D-34131 Kassel
 Tel. 0561.7 08 41 02 ■ www.plan-mobil.de

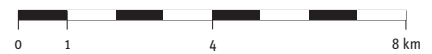
Legende

Hierarchisierung des ÖPNV-Angebotes

-  Hauptachse im SPNV
-  Hauptachse im Busverkehr
-  Ergänzungsachse im Busverkehr
-  Grundangebot
-  Stadtbus

Verknüpfungssystematik

-  Regelmäßige Verknüpfungen zwischen Bus und SPNV
-  Regelmäßige Verknüpfungen im Busverkehr



Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: TÜK 200

Karte 6
 Rahmenkonzeption

Bearbeitungsstand: August 2010



**Neukonzeption des
 Nahverkehrsplans
 Landkreis Neuburg-Schrobenhausen**



plan:mobil
 VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Straße 8 ■ D-34131 Kassel
 Tel. 0561.7 08 41 02 ■ www.plan-mobil.de

Legende

- | | |
|-------------------------------|---|
| Maßnahmen und Projekte | Maßnahmen im Angebotskonzept |
| Angebotskonzept | Verdichtung des Bedienungsangebotes |
| Infrastrukturkonzept | Verbesserung der Verknüpfungssituation |
| Ergänzendes Konzept | Maßnahmen im Infrastrukturkonzept |
| | Ausbauprogramm "Barrierefreie Haltestellen" |
| | Einrichtung zusätzlicher Haltestellen |

0 1 4 8 km

Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: TÜK 200

**Karte 7
 Maßnahmenpaket**

Bearbeitungsstand: August 2010



**Neukonzeption des
 Nahverkehrsplans
 Landkreis Neuburg-Schrobenhausen**

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

www.plan-mobil.de

Kontakt

Tel. 0561.7 08 41 02

Fax 0561.7 08 41 04

info@plan-mobil.de

ÖPNV-Anschluss

Ⓜ Marbachshöhe

 Linie 4