Anlage 1 zum Vorbericht: Änderung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vom 23.07.2008

Ziffer 3.6 „Festlegung von Qualitätsstandards“ wird neu strukturiert und es wird die Ziffer 3.6.2 „Festlegungen von Mindeststandards für den Nahverkehrsraum Ochsenhausen“

3.6 Festlegung von Qualitätsstandards

Das eingesetzte Fahrzeugmaterial soll den Vorgaben der Fahrzeugförderung entsprechen. Der Einsatz von Niederflurbussen ist in den Stadtlinienverkehren anzustreben, um hier die Zugangshindernisse für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu reduzieren. Auch im Überlandlinienverkehr ist künftig der Einsatz von klimatisierten Fahrzeugen wünschenswert.

Die vom DING-Verbund geforderte Ausstattung der Linienfahrzeuge mit elektronischen Fahrscheindruckern ist zwingend, außerdem soll an den Fahrzeugen das Verbundlogo angebracht sein. Ebenso ist der Einsatz elektronischer Fahrzielanzeiger gewünscht. Der DING-Verbundtarif muss innerhalb des Verbundgebietes auf allen Linien gelten. Im die Verbundgrenze überschreitenden Verkehr gelten die so genannten Haustarife, sofern keine Übergangstarife auf Basis des Verbundtarifs vereinbart sind. In Stadtverkehren können mit Zustimmung des DING Sondertarife angeboten werden, wenn die Gemeinde die Differenz zum genehmigten Verbundtarif trägt.

Beim Ausbau der Infrastruktur soll den neuesten technischen und baulichen Ausführungen dadurch Rechnung getragen werden, dass auch ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und Fahrzeugen gegeben ist. In den Stadtverkehren soll das Haltestellennetz so dicht sein, dass der Einzugsbereich von Haltestelle zu Haltestelle 500 m nicht überschreitet. Die Haltestellen müssen gekennzeichnet und mit Fahrplänen und Tarifinformationen versehen sein.

3.6.1 Festlegungen von Mindeststandards für die Nahverkehrsräume Biberach, Laupheim, Riedlingen und Bad Buchau/Bad Schussenried

Das Verkehrsangebot in den Städten muss einen höheren Standard als das Angebot im ländlichen Bereich haben. Bei städtisch verdichteten Räumen wie z. B. Biberach und Laupheim ist ein vertakteter Fahrplan anzustreben. Ein höheres Fahrplanangebot wird auch bei den Hauptverkehrslinien gefordert (die Hauptverkehrslinien sind im Abschnitt Busverkehr, gegliedert in Teilräume unter Ziffer 4.2 jeweils genannt).

Der für den Überlandverkehr definierte Mindestbedienungsstandard ist an Schultagen zwei Vormittagsfahrten zum Unterrichtsbeginn und, solange die Ganztageschule nicht flächendeckend eingerichtet ist, zwei Rückfahrten vom Vormittagsunterricht, eine Fahrt zum Nachmittagsunterricht sowie zwei Rückfahrten vom Nachmittagsunterricht. Bei Ganztagesbetreuung ist das Fahrplanangebot zwischen Verkehrsunternehmen, Schulen und Aufgabenträger abzustimmen.

An schulfreien Tagen soll vormittags und nachmittags je eine Hin- und Rückfahrt auf den konzessionierten Strecken angeboten werden. In begründeten Einzelfällen kann vom definierten Mindestbedienungsstandard abgewichen werden. Über diese Ausnahmen entscheidet der Verwaltungs- und Finanzausschuss.

Teilorte und Ortsteile sollen durch öffentliche Linien zu den Hauptorten möglichst direkt verbunden sein.

Beim Ausbau der Infrastruktur soll den neuesten technischen und baulichen Ausführungen dadurch Rechnung getragen werden, dass auch ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und Fahrzeugen gegeben ist.

3.6.2 Festlegungen von Mindeststandards für den Nahverkehrsraum Ochsenhausen

3.6.2.1 Vorbemerkungen:

Das noch gültige Personenbeförderungsgesetz unterscheidet zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Es gilt der Grundsatz, dass Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie durch sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn gedeckt ist. Aufgrund dieser Definition und des gewachsenen Verkehrsangebots im Landkreis Biberach, sind alle Liniengenehmigungen eigenwirtschaftlich erteilt. Bestand ein darüber hinausgehender Bedarf an Verkehrsleistungen, dann wurde mit dem Inhaber der Linienkonzession ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag abgeschlossen.

Liniengenehmigungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre sind grundsätzlich nachrangig. Nach dem Stufensystem – kommt die zweite Stufe des gemeinwirtschaftlichen Verkehrs nur in Frage, wenn der Bedarf des Verkehrs nicht durch die erste Stufe des eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebots erbracht werden kann.

Zukünftig ist die EU-Verordnung 1370/2007 maßgeblich. Die nationalen Vorschriften müssen entsprechend angepasst werden.

Der Bundesgesetzgeber bemüht sich schon seit mehreren Jahren um die Anpassung des PBefG an die Vorgabe der VO 1370/2007. Leider ist es bis heute noch nicht gelungen, die Interessen des Bundes, der Länder und der Verkehrsunternehmer in ein neues PBefG umzusetzen. Allerdings deutet alles daraufhin, dass es in 2012, spätestens Anfang 2013 gelingen wird, da die Kabinettsvorlage und die Vorstellungen des Bundesrates nicht soweit auseinander liegen, dass eine Einigung nicht möglich wäre.

Der Verkehrsraum in Ochsenhausen wird zum 01.09.2014 neu vergeben. Nach der EU-Verordnung 1370/2007 muss der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV bereits im Juni 2012 die Vergabeabsicht in einer Vorveröffentlichung bekannt machen. Ab Juli 2012 bis zum Zuschlag an den erfolgreichen Bieter Anfang 2014 läuft dann das entsprechende Verfahren. Während dieses Zeitraums wird voraussichtlich das neue PBefG in Kraft treten. Diesen Umstand müssen wir schon heute berücksichtigen und die dafür notwendigen Weichen stellen. Das Verfahren im Nahverkehrsraum Ochsenhausen wird deshalb entsprechend der unmittelbar geltenden EU-Verordnung 1370/2007 und den Entwürfen zum PBefG gestaltet. Es gelten dann auch die neuen Definitionen, nach denen ein Verkehr kommerziell („eigenwirtschaftlich“) ist, sofern keine Zuschüsse in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden. Werden öffentliche Zuschüsse in Form eines Dienstleistungsauftrags gewährt, dann handelt es sich um nicht-kommerzielle („gemeinwirtschaftliche“) Verkehre, die dem Wettbewerb unterliegen.

Da für den Nahverkehrsraum Ochsenhausen nun unmittelbar das Verfahren eingeleitet werden muss, wird der Nahverkehrsplan explizit für diesen Raum fortgeschrieben. Damit soll sichergestellt werden, dass sowohl die rechtlichen Voraussetzungen als auch der Bedarf an Verkehrsleistungen erfüllt werden kann.

3.6.2.2 Ziele und Mindeststandards für das Verkehrsangebot

Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur und damit zur Attraktivität des Landkreises. Faktoren für einen attraktiven ÖPNV sind ein gutes Fahrplanangebot, eine hohe Bedienungs- und Beförderungsqualität sowie eine transparente und wirtschaftliche Preisgestaltung.

Ein gutes ÖPNV-Angebot definiert sich aus der räumlichen Erreichbarkeit, einer maßvollen Beförderungszeit, einer hohen Bedienungshäufigkeit und aus einer hohen Verfügbarkeit. Das Fahrplanangebot soll so gestaltet sein, dass die Haltestellen mit den Zielen (Arbeitsstätten, Schulstandorte, städtische, kulturelle und wirtschaftliche Zentren sowie Anschlüsse an den SPNV) über einen an den Hauptverkehrsachsen ausgerichteten Liniennetzverkehr verbunden werden.

3.6.2.3 Zur Sicherung der Nachhaltigkeit des ÖPNV-Angebots werden folgende Mindeststandards festgelegt:

3.6.2.3.1 Allgemeines zum Fahrplanangebot

Das Verkehrsangebot im Stadtverkehr Ochsenhausen und auf den Hauptachsen der Linien 250, 251, 252, 253, 254, 255 muss einen höheren Standard als die Angebote mit der Zubringerfunktion zu den Hauptachsen haben. Im Stadtverkehr Ochsenhausen und auf den Hauptachsen der Linien 250, 251, 252, 253, 254, 255 ist ein vertaktetes Fahrplanangebot zu installieren. Teilorte und Ortsteile sollen zu den Hauptorten möglichst direkt verbunden sein.

Der Schülerverkehr und dabei explizit die Verbindungen zum Unterrichtsbeginn und zum Unterrichtsende zu und von den Schulstandorten innerhalb des entsprechenden Schülereinzugbereichs definieren an Schultagen den absolut zu erreichenden Mindestbedienungsstandard nach dem Muster 2, 2, 1 und 2.

Anknüpfungspunkte zum SPNV müssen hergestellt werden, dabei sind besonders die Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV in der HVZ sicherzustellen.

Generell gilt allerdings, dass wenn der im Nahverkehrsplan festgesetzte Mindestbedienungsstandard über dem bisherigen Fahrplanangebot liegt und dieses Angebot den bislang wesentlichen Bedarf abgedeckt hat, dass dann dieses Fahrplanangebot den für diese Relation festgelegten Mindestbedienungsstandard verdrängt.

3.6.2.3.2 Einzugsbereiche von Haltestellen

Im Stadtgebiet Ochsenhausen und in bebauten Gebieten mit kleinstädtischem Charakter sollen die Haltestellen generell nicht weiter als 500 m voneinander entfernt liegen. In Gebieten mit geringer Baudichte oder in Raumschaften mit nur vereinzelt bebauten Räumen (kleine Dörfer, Weiler mit mehreren Häusern usw.) soll grundsätzlich die nächste Haltestelle nicht mehr als 1500 m entfernt sein. Generell sollen zusammenhängende Bebauungen mit mehr als 200 Einwohnern oder mit einer vergleichweisen Zahl an Berufspendlern und/oder Schülern bzw. Auszubildenden und die über eine entsprechende Verkehrseinrichtung verfügen, mit zumindest einer Haltestelle erschlossen sein. An Verknüpfungspunkten zum SPNV sind grundsätzlich Haltestellen vorzusehen. Die Haltestellen müssen gekennzeichnet und mit Fahrplänen und Tarifinformationen versehen sein.

3.6.2.3.3 Beförderungszeiten

Die Beförderungszeiten sind ein wesentliches Kriterium und Qualitätsmerkmal für das ÖPNV-Angebot und haben damit unmittelbar Einfluss darauf, ob das ÖPNV-Angebot angenommen bzw. nachgefragt wird. Die im Nahverkehrsplan genannten Zeitwerte sind Richtwerte, die durch das Verkehrsangebot und die darin enthaltenen Beförderungszeiten erreicht werden sollen. Dabei sind die Raumstruktur, die Umstiegs- und Anbindungsrelationen sowie die Verkehrsverhältnisse bzw. die Struktur des Verkehrs entsprechend zu berücksichtigen. Folgende Zeiten sind grundsätzlich nicht zu überschreiten:

Verbindungen	Reisezeit in Minuten vom Start (Haustüre) bis zum Ziel	davon zeitlicher Anteil von und zur Haltestelle und Wartezeit	Beförderungszeit
Umlandgemeinden zu zugehörigen Kleinzentren	40	10	30
zu zugehörigen Unterzentren	55	15	40
zu zugehörigen Mittelzentren	70	20	50
zu zugehörigen Oberzentren	85	20	65

3.6.2.3.4 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit ist ein Maßstab für die Dichte des Fahrplanangebots. Bei der Festlegung der Mindestbedienungshäufigkeit findet eine Differenzierung anhand der zentralörtlichen Funktionen und der Einwohnerzahl statt. Weitere wesentliche Kriterien für die Bedienungsdichte sind die Verkehrszeiten (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit), die Wochentage, die Schultage und schulfreien Tage sowie die Sonn- und Feiertage. Durch die Aneinanderreihung mehrerer Kommunen bzw. Zentren an einer Linie und durch die Verbindung der Linien untereinander kann ein möglichst effizienter und wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden. Die Bedienungshäufigkeit ist so zu gestalten, dass möglichst hohe Synergien entstehen, dabei ein Linien- bzw. Verbindungsnetz entsteht, das sich in das bestehende Netz – orientiert am aktuellen Fahrplan - einfügt. Bei der Festlegung der Bedienungshäufigkeit sind die Nachfragepotenziale in den einzelnen Verkehrsräumen (von den Umlandgemeinden bis zu den Oberzentren) zu beachten. Werden eine oder mehrere Verbindungsrelationen nicht oder nur sehr schwach (sehr unwirtschaftlich) nachgefragt, dann kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger von der Bedienung dieser Relationen abgesehen werden. Beim Fahrplanangebot sind neben den Interessen an einem guten ÖPNV-Angebot auch die wirtschaftlichen Interessen des Aufgabenträgers zu berücksichtigen – es soll nur dann ein nicht-kommerzieller Verkehr eingerichtet werden, wenn ein entsprechender Bedarf an Beförderungsleistungen besteht und ein kommerzieller Verkehr nicht möglich ist.

Von den angegebenen Fahrtenzahlen und Taktzeiten kann im Rahmen eines integrierten Fahrplans im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger nach unten abgewichen werden. Für die jeweiligen Kurse ist jeweils eine dem Bedarf angemessene Buskapazität vorzuhalten.

Anlage 1: Ziffer 3.6.2.3.4 Nahverkehrsplan, Tabelle für die Mindestbedienstungsstandards

Bereich	Zeitbereich	Fahrtenzahl (täglich) / je Fahrtrichtung																	
		Mo. bis Fr. Schule						Mo. bis Fr. Ferien						Sa. / So. u. Feiertage					
		Linien						Linien						Linien					
		250	251	252	253	254	255	250	251	252	253	254	255	250	251	252	253	254	255
Umland zu	04.00 bis 08.30	-	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-
Umland	08.31 bis 12.00	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-
	12.01 bis 16.00	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-
	16.01 bis 19.00	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-
	19.01 bis 03.59	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-
	Gesamt:	-	7	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-

Umland zu	04.00 bis 08.30	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	0/0
Kleinzentrum	08.31 bis 12.00	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0
	12.01 bis 16.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	0/0
	16.01 bis 19.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0
	19.01 bis 03.59	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0
	Gesamt:	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0/0

Umland zu	04.00 bis 08.30	4	3	3	3	-	2	3	3	2	2	-	1	1/0	0/0	0/0	0/0	-	0/0
Unterzentren	08.31 bis 12.00	1	0	2	1	-	1	2	1	2	1	-	0	1/1	0/0	2/0	1/0	-	0/0
	12.01 bis 16.00	2	2	3	3	-	2	1	2	2	2	-	1	1/0	0/0	1/1	1/1	-	0/0
	16.01 bis 19.00	3	2	4	2	-	1	2	1	3	1	-	0	1/0	0/0	1/0	0/0	-	0/0
	19.01 bis 03.59	1	1	1	1	-	0	1	1	1	1	-	0	0/0	0/0	1/0	0/0	-	0/0
	Gesamt:	11	8	13	10	-	6	9	8	10	7	-	2	4/1	0/0	5/1	2/1	-	0/0

Umland zu	04.00 bis 08.30	4	-	3	3	-	2	3	-	3	2	-	1	1/0	-	1/0	0/0	-	0/0
Mittelzentren	08.31 bis 12.00	3	-	3	2	-	1	1	-	2	1	-	0	1/1	-	2/0	1/1	-	0/0
	12.01 bis 16.00	2	-	2	2	-	1	2	-	2	1	-	1	1/0	-	1/1	1/0	-	0/0
	16.01 bis 19.00	2	-	4	2	-	2	2	-	2	2	-	0	1/0	-	1/0	0/0	-	0/0
	19.01 bis 03.59	1	-	1	1	-	0	1	-	1	1	-	0	0/0	-	0/0	0/0	-	0/0
	Gesamt:	12	-	13	10	-	6	8	-	10	7	-	2	4/1	-	5/1	2/1	-	0/0

Kleinzentren zu	04.00 bis 08.30	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0/0
Unterzentrum	08.31 bis 12.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0
	12.01 bis 16.00	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	0/0
	16.01 bis 19.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0/0
	19.01 bis 03.59	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0
	Gesamt:	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	0/0

		250	251	252	253	254	255	250	251	252	253	254	255	250	251	252	253	254	255
Verkehr im	04.00 bis 08.30	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unterkentrum	08.31 bis 12.00	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Stadtverkehr	12.01 bis 16.00	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ochsenhausen)	16.01 bis 19.00	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	19.01 bis 03.59	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Gesamt:	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kleinzentren zu	04.00 bis 08.30	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	0/0
Mittelzentren	08.31 bis 12.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0/0
	12.01 bis 16.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0/0
	16.01 bis 19.00	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	0/0
	19.01 bis 03.59	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0/0
	Gesamt:	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	0/0

Unterkentren zu	04.00 bis 08.30	5	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	1/0	0/0	-	-	-	-	-
Unterkentren	08.31 bis 12.00	2	0	-	-	-	-	1	0	-	-	-	-	1/1	0/0	-	-	-	-	-
	12.01 bis 16.00	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2/0	0/0	-	-	-	-	-
	16.01 bis 19.00	2	2	-	-	-	-	3	2	-	-	-	-	1/1	0/0	-	-	-	-	-
	19.01 bis 03.59	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1/0	0/0	-	-	-	-	-
	Gesamt:	12	8	-	-	-	-	10	8	-	-	-	-	6/2	0/0	-	-	-	-	-

Unterkentren zu	04.00 bis 08.30	4	-	3	4	-	-	3	-	4	2	-	0	1/0	-	1/0	0/0	-	-	0/0
Mittelzentren	08.31 bis 12.00	3	-	2	1	-	-	3	-	2	1	-	0	2/1	-	2/0	1/1	-	-	0/0
	12.01 bis 16.00	3	-	3	2	-	-	3	-	1	1	-	0	1/1	-	1/1	0/0	-	-	0/0
	16.01 bis 19.00	3	-	2	2	-	-	2	-	2	2	-	0	2/1	-	1/0	1/0	-	-	0/0
	19.01 bis 03.59	2	-	0	1	-	-	1	-	1	1	-	0	0/0	-	0/0	0/0	-	-	0/0
	Gesamt:	15	-	10	10	-	-	12	-	10	7	-	0	6/3	-	5/1	2/1	-	-	0/0

Kleinzentrum zu	04.00 bis 08.30	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0/0
Oberzentren	08.31 bis 12.00	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0/0
	12.01 bis 16.00	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0/0
	16.01 bis 19.00	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0/0
	19.01 bis 03.59	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0/0
	Gesamt:	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	0/0

Mittelzentren zu	04.00 bis 08.30	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-	-	-	-
Oberzentrum	08.31 bis 12.00	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2/1	-	-	-	-	-	-
	12.01 bis 16.00	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1/1	-	-	-	-	-	-
	16.01 bis 19.00	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1/1	-	-	-	-	-	-
	19.01 bis 03.59	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0/0	-	-	-	-	-	-
	Gesamt:	9	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	5/3	-	-	-	-	-	-