

## **Anlage 3 zum Vorbericht: Änderung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vom 23.07.2008**

### **Ziffer 6.6.3 „Zusammenfassung des Anhörungsverfahrens zur Änderung des Nahverkehrsplans im März 2012“**

#### **1. Reaktionen und Anmerkungen der Gebietskörperschaften**

Die Gebietskörperschaften begrüßen die Erhöhung des Mindestbedienungsstandards und damit die Absicherung des Verkehrsangebots. Es wird angeregt und darauf verwiesen, dass das bestehende Verkehrsangebot sich nicht verschlechtern sollte.

Die Änderung des Nahverkehrsplans bezieht sich auf die Erhöhung des Mindestbedienungsstandards. Im bisherigen Nahverkehrsplan wurde der Mindeststandard relativ niedrig definiert. Dieser Standard deckt ungefähr 30 % bis 40 % des bestehenden Verkehrsangebots ab. Mit der Änderung wird der Standard auf ca. 70 % bis 80 % erhöht. Eine Festschreibung des heutigen Fahrplanangebots als Mindeststandard ist nicht möglich, da dieses dann kein Mindestangebot mehr wäre. Ferner würde damit die notwendige Flexibilität aus dem System des dynamischen Verkehrs genommen, bei dem sich das Angebot und die Nachfrage gegenseitig bedingen. Der Landkreis hat natürlich das Ziel, einen bedarfsorientierten und guten öffentlichen Nahverkehr anzubieten. Dieses Ziel wird grundsätzlich durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan und darauf aufbauend durch ein wettbewerbliches bzw. gewerberechtes Vergabeverfahren erreicht.

Weiter wurde nachgefragt, ob die gegenständlichen Änderungen Auswirkungen auf den Verkehr mit Anrufsammel-Taxis (AST) haben werden. Der AST-Verkehr ist ein ergänzendes Fahrangebot in Schwachlastzeiten. In diesen Zeiten werden nur sehr geringe Mindestbedienungsstandards definiert, weil sich dieser Verkehr sehr stark an der Nachfrage orientiert. Insofern hat die Änderung des Nahverkehrsplans wenn überhaupt, dann nur marginale Auswirkungen auf den AST-Verkehr. Unabhängig davon sind natürlich bestehende AST-Verkehre zu berücksichtigen und in das Fahrplanangebot zu integrieren.

Teilweise wurden die Beförderungszeiten kritisiert. Wir haben die Zeiten noch einmal kritisch überprüft, etwas nach unten gesetzt und als grundsätzliche Zeiten definiert. Bei der Reisezeit ist anzumerken, dass es sich um absolute Maximalwerte handelt und dabei die Relationen von der Haustüre des ÖPNV-Kunden bis zum Ziel berücksichtigt werden.

#### **2. Reaktionen und Anmerkungen der Interessensvertreter bzw. -verbände**

Grundsätzlich wird die Änderung des Nahverkehrsplans mit der Erhöhung des Mindestbedienungsstandards und der Möglichkeit der Abweichung von der Linienbündelung positiv bewertet. Es wird bemängelt, dass in manchen Linienbündeln Linien gebündelt sind, die eigenwirtschaftlich gefahren werden können. Da dieses im Nahverkehrsraum Ochsenhausen nicht der Fall ist, wird dieses Thema im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beginnend ab Herbst 2012 behandelt.

#### **3. Reaktionen und Anmerkungen der Verkehrsunternehmen**

Die Mehrheit der Verkehrsunternehmen sehen die Erhöhung des Mindestbedienungsstandards als richtig an. Angeregt wird, ob es nicht besser wäre, wenn der Standard nur auf 70 % anstatt auf ca. 80 % des bestehenden Verkehrsangebots angehoben werden sollte. Hierzu ist anzumerken, dass es sich bei dem ca. 70 % bis 80 %-Wert um einen Annäherungswert handelt, der über eine summarische Verkehrsanalyse ermittelt wurde. Deshalb ist es durchaus möglich, dass sich die festgelegten Werte der Bedienungshäufigkeit bei bestimmten Verkehrsrelationen sehr Nahe am Wert von rund 70 % befinden.

Angemerkt wurde, dass man eindeutige und leicht verständliche Formulierungen machen sollte. Explizit wurde folgender Passus angesprochen: „Generell gilt allerdings, dass die Erfüllung des bisherigen Fahrplanangebots, mit dem bislang der wesentliche Bedarf abgedeckt wurde, als Erfüllung des Mindestbedienungsstandards anzusehen ist“. Die Formulierungen für die Änderungen des Nahverkehrsplans wurden unter dieser Vorgabe überarbeitet, der angesprochene Text wurde umformuliert in: „Generell gilt allerdings, wenn der Mindestbedienungsstandard gemäß

Nahverkehrsplan 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“.

Sehr positiv wurde aufgenommen, dass von den bestehenden Linienbündelungen im Raum Ochsenhausen abgewichen werden wird und dadurch ein weites - für alle Verkehrsunternehmen offenes - genehmigungs- und ggf. wettbewerbliches Vergabeverfahren erfolgen wird. In diesem Zusammenhang wurde kritisiert, dass in den zu erwartenden gemeinwirtschaftlichen Linienbündeln wohl auch eigenwirtschaftliche Linien einbezogen worden sind. Da dieses im Nahverkehrsraum Ochsenhausen nicht der Fall ist, wird dieses Thema im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beginnend ab Herbst 2012 behandelt.

Als weitere Qualitätsmerkmale, die in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden sollen, wurden eine Anschlusssicherung mit der entsprechenden Schnittstelle zu einem ITCS-System und eine Anzeige von Echtzeitdaten (DFI-Anzeige) vorgeschlagen. Da diese Qualitätsmerkmale nicht Teil des Anhörungsverfahrens waren, sondern erst im Anhörungsverfahren vorgeschlagen wurden, werden diese Vorschläge ebenfalls erst bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beginnend ab Herbst 2012 diskutiert werden.