



OSTALBKREIS

NAHVERKEHRSPLAN 2014
FÜR DEN OSTALBKREIS

Nahverkehrsplan 2014 für den Ostalbkreis

NahverkehrsBeratung Südwest

Dietmar Maier Nahverkehrsberatung
Pfinztalstraße 90
76227 Karlsruhe
Tel (0721) 499 10-983
maier@nahverkehrsberatung.de
www.nahverkehrsberatung.de

Hartmut Jaißle Nahverkehrsberatung Südwest
Engelhofstraße 6
673252 Lenningen
Tel (07026) 95 98 62
jaissle@nahverkehrsberatung.de
www.nahverkehrsberatung.de

Bearbeitung:

Dietmar Maier (Projektleiter)
Lothar H. Fiedler
Hartmut Jaißle
Tina Bauer
Rania Taani

Inhaltsverzeichnis

0.	Über diesen Nahverkehrsplan	1
1.	Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans	2
1.1.	Gesetzliche Rahmenbedingungen	2
1.1.1.	Bundesrecht	2
1.1.2.	Landesrecht	2
1.2.	Festlegungen übergeordneter Pläne	6
1.2.1.	Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010	6
1.2.2.	Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg	8
1.2.3.	Regionalplan Ostwürttemberg von 2010	9
1.2.4.	Aktionsprogramm MORO in der Region Ostwürttemberg	10
1.3.	Strategische Umweltprüfung (SUP)	11
1.4.	Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis	13
2.	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Ostalbkreis	15
2.1.	Leitbild	15
2.2.	Ziele für den Schienenverkehr	16
2.2.1.	Planungen für den Fernverkehr	16
2.2.2.	Planungen im Nahverkehr	17
2.2.3.	Weitergehende Ziele der Region Ostwürttemberg	17
2.3.	Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr	19
2.3.1.	Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien	19
2.3.2.	Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten	25
2.3.3.	Einsatz flexibler Bedienungsformen	28
2.3.4.	Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr	30
2.3.5.	Ziele für die räumliche Erschließung	31
2.3.6.	Verknüpfung der Linien und Systeme	31
2.4.	Weitere Ziele	33
2.4.1.	Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge	33
2.4.2.	Ostalbmobil-Tarif/Verbund	34
2.4.3.	Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement	34
2.4.4.	Haltestellenausstattungen	35
2.5.	Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	36
2.6.	Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV	37
2.7.	Maßnahmen	37
3.	Linienbündelungskonzeption	39
3.1.	Grundsätze des Linienbündelungskonzepts	39
3.2.	Festlegung der Linienbündel	41
3.2.1.	Übersicht	41
3.2.2.	Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nord	42

3.2.3.	Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nordost	43
3.2.4.	Linienbündel Ellwangen West	44
3.2.5.	Linienbündel Ellwangen Ost	45
3.2.6.	Linienbündel Kapfenburg- Bopfingen	46
3.2.7.	Linienbündel Härtsfeld	47
3.2.8.	Linienbündel Aalen Stadt	49
3.2.9.	Linienbündel Schwäbisch Gmünd Stadt	50
3.3.	Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel	51
3.4.	Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung	52
4.	Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1999	53
5.	Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose	60
5.1.	Raumstruktur und Rahmenbedingungen	60
5.2.	Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes	64
5.2.1.	Schiennetz und Schienenverkehrsangebot	64
5.2.2.	Verkehrsunternehmen	65
5.2.3.	Buslinien im Stadt- und Regionalverkehr	66
5.2.4.	Fahrtenhäufigkeit Bus	66
5.2.5.	Verbindungsqualität	69
5.2.6.	Qualität der räumlichen Erschließung	70
5.2.7.	Verknüpfungen	71
5.2.8.	Eingesetzte Fahrzeuge	72
5.2.9.	Tarif	73
5.2.10.	Barrierefreiheit	75
5.3.	Verkehrsnachfrage	76
5.3.1.	Berufspendlerverkehr im Ostalbkreis	76
5.3.2.	Aufkommen im motorisierten Individualverkehr	76
5.3.3.	Ausbildungsverkehr im Ostalbkreis	77
5.4.	Verkehrsprognose	77
5.4.1.	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	77
5.4.2.	Entwicklung des Schülerverkehrs	79
5.4.3.	Prognosen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg	80
5.4.4.	Bundesweite Entwicklungen und Trends	81
5.4.5.	ÖPNV-Finanzierung und deren Entwicklung	84
5.5.	Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs	88

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 2-1:	Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Stadtverkehr	19
Tabelle 2-2:	Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalverkehr	22
Tabelle 2-3:	Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr	26
Tabelle 2-4:	Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr	27
Tabelle 2-5:	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen.....	35
Tabelle 3-1:	Übersicht über die Linienbündel	41
Tabelle 5-1:	Mittelbereiche und Gemeinden im Ostalbkreis	60
Tabelle 5-2:	Einwohner, Bevölkerungsverteilung und Bevölkerungsdichte	62
Tabelle 5-3:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen	63
Tabelle 5-4:	Schienenpersonenfernverkehr im Ostalbkreis	64
Tabelle 5-5:	Schienenpersonennahverkehr im Ostalbkreis	64
Tabelle 5-6:	Relationen mit ungünstigem Fahrzeitverhältnis gegenüber dem Pkw	69
Tabelle 5-7:	Erschließungsdefizite im Ostalbkreis	70
Tabelle 5-8:	Pendlerverflechtungen 2011	76
Tabelle 5-9:	Verkehrsprognose 2025 des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg	80
Tabelle 5-10:	Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008	82
Tabelle 5-11:	Finanzierungsprognose.....	87

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1-1:	Prüfung der SUP-Pflicht des Nahverkehrsplans.....	12
Abbildung 2-1:	Abgrenzung der Bedienungszeiten	26
Abbildung 5-1:	Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2030.....	78
Abbildung 5-2:	Entwicklung und Prognose der Schülerzahlen.....	79
Abbildung 5-3:	Verteilung der Wege nach Wegezwecken in ländlichen Landkreisen 2008	83
Abbildung 5-4:	Verteilung Finanzierung des Busverkehrs 2011	85

Karten

Karte 1-1	Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche
Karte 2-1	Zielnetz außerhalb des Schülerverkehrs
Karte 2-2	Zielnetz im Schülerverkehr
Karte 3-1	Linienbündelungskonzept
Karte 5-1	Einwohner nach Teilorten
Karte 5-2	Einwohner und Beschäftigte
Karte 5-3	Schulstandorte
Karte 5-4	Zentralörtliche Gliederung und Streckennetz
Karte 5-5	Linienetz
Karte 5-6	Bedienungsqualität der Wohnorte 12-14 Uhr an Schultagen
Karte 5-7	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Ferientagen
Karte 5-8	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Schultagen
Karte 5-9	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Ferientagen
Karte 5-10	Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Schultagen
Karte 5-11	Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Ferientagen
Karte 5-12	Bedienungsqualität der Wohnorte nach 20 Uhr an Schultagen
Karte 5-13	Umlegung der Berufspendler auf Verkehrsachsen
Karte 5-14	Belastung des Straßennetzes durch Kfz-Verkehr

Anlagen

Anlage 1-1	Dokumentation der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens
Anlage 2-1	Erforderliche Fahrtanzahlen zum Erreichen der Standards
Anlage 5-1	Einwohnerzahlen auf Ebene der Wohnplätze
Anlage 5-2	Kurzbeschreibung der Buslinien
Anlage 5-3	Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG
Anlage 5-4	Liniengenehmigungen nach § 43 PBefG
Anlage 5-5	Bedienungshäufigkeiten der Buslinien
Anlage 5-6	Reisezeitvergleich Pkw-Bus
Anlage 5-7	Tarifvergleich OstalbMobil mit benachbarten und Vergleichsverbänden
Anlage 5-8	Pendlerverflechtungen
Anlage 5-9	Bevölkerungsprognose

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
ET FLIRT	Elektro-Triebwagen Bauart FLIRT (flinker leichter innovativer Regional-Triebzug)
Htv	Heidenheimer Tarifverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integrierter Taktfahrplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RS	Regionalschnellbahn
SGB	Sozialgesetzbuch
SBKS	Schülerbeförderungskostenerstattungssatzung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

0. Über diesen Nahverkehrsplan

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan legt der Ostalbkreis den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren fest. Er löst den bisherigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1999 ab. Der Nahverkehrsplan manifestiert nicht nur die politische Willensbildung, er stellt gleichzeitig ein Rechtsinstrument dar, mit dem die Erteilung von Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörden beeinflusst wird (siehe Kapitel 1.1.). Neben diesen rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt der Nahverkehrsplan die übergeordneten Planungen des Landes und der Region (Kapitel 1.2. sowie 2.2.) sowie die Anforderungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Kapitel 1.3.).

Kernpunkt des Nahverkehrsplans ist die Festlegung der Ziele und Rahmenvorgaben für den straßengebundenen ÖPNV (Kapitel 2.3. bis 2.5.). Hier wird definiert, welches räumlich abgestufte Bedienungsniveau gesichert oder erreicht werden soll, wie die Hauptverkehrsachsen in ihrer Attraktivität gestärkt und die Daseinsvorsorge in der Fläche vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen in der Zukunft gesichert werden kann. Die Definition der Ziele und Rahmenvorgaben mündet in die genehmigungsrechtlich relevante sogenannte ausreichende Verkehrsbedienung, die in Kapitel 2.6. festgelegt wird. Aus dem Abgleich zwischen Vorgaben und derzeitigem Bedienungsangebot werden Defizite erkannt und Maßnahmen abgeleitet (Kapitel 2.7.). Dabei handelt es sich in erster Linie um Planungs- und Prüfaufträge, durch die die Angebote in einzelnen Teilräumen angepasst und stärker koordiniert werden sollen.

Der Nahverkehrsplan nutzt auch die Möglichkeit, Linienbündel zu definieren (Kapitel 3.), um genehmigungsrechtlich eine integrierte Planung und Verkehrsbedienung sowie einen wirtschaftlichen Ausgleich der einzelnen Linien in den Teilräumen abzusichern.

Auch im bisherigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1999 waren Maßnahmen definiert. In Kapitel 4 wird dargestellt, inwieweit diese Maßnahmen in den letzten 15 Jahren umgesetzt wurden.

Entsprechend der Funktion des Nahverkehrsplans als Plan und nicht als Verkehrsgutachten wird die den Festlegungen zugrunde liegende Analyse am Ende und nicht am Anfang des Werks dokumentiert. Hier sind die wesentlichen Basisinformationen zur Raumstruktur (Kapitel 5.1.), zum Verkehrsangebot (Kapitel 5.2.) und zur Verkehrsnachfrage (Kapitel 5.3.) dargestellt. Auch die voraussichtliche Struktur- und Nachfrageentwicklung wird hier diskutiert (Kapitel 5.4). Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die voraussichtlichen zukünftigen finanziellen Rahmenbedingungen zu legen, die durch die Nachfrageentwicklung sowie die Förderpolitik des Landes und des Landkreises geprägt sind. Eine Zusammenfassung der Analyseergebnisse und Bewertung des ÖPNV im Ostalbkreis findet sich abschließend in Kapitel 5.5.

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

1.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Auch mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 auf Grund des Inkrafttretens der VO (EG) Nr. 1370/2007 nimmt der Nahverkehrsplan als ein wesentliches Instrument des Aufgabenträgers zur Planung, Steuerung und Finanzierung des von ihm gewünschten Verkehrs weiterhin eine wichtige Funktion ein. Denn mit diesem konkretisiert der durch die Reform ohnehin gestärkte Aufgabenträger das von ihm in seinem Zuständigkeitsgebiet geforderte Verkehrsangebot und ist von der Genehmigungsbehörde bei allein oder in Konkurrenz gestellten Liniengenehmigungsanträgen zu beachten.

Die rechtlichen Grundlagen für die Aufstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans finden sich dabei in unterschiedlichen Gesetzen auf Bundes- und Landesebene, was nachfolgend dargestellt werden soll.

1.1.1. Bundesrecht

Auf Bundesebene ergibt sich eine gewisse Pflicht zur Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG Bund), das die Übertragung der Aufgaben und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder vollzieht sowie dem Personenbeförderungsrecht (PBefG) als rechtliche Grundlage für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV. Obwohl der Nahverkehrsplan dabei im RegG Bund keine ausdrückliche Erwähnung findet, folgt aus § 3 RegG Bund und der Funktion des Nahverkehrsplans im Rahmen des „verkehrlichen Sicherstellungsauftrages“, dass der Nahverkehrsplan i.S.d. § 8 Abs. 3 PBefG ein Instrument der Sicherstellung ist. Er gehört damit zur Daseinsvorsorgeverwaltung. Die Gesetzgebungskompetenz hierfür liegt bei den Ländern. Daher bilden die Landesnahverkehrsgesetze die Rechtsgrundlage für den Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan ist insofern nicht primär ein Instrument des Personenbeförderungsrechts. Das Bundesrecht regelt vielmehr lediglich die genehmigungsrechtlichen Wirkungen des Nahverkehrsplans, weshalb er sich auch nur im PBefG und nicht im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) findet.

Das zum 1. Januar 2013 auf Grund der zum 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen VO (EG) Nr. 1370/2007 novellierte PBefG definiert in § 8 Abs. 3 weiterhin die Nahverkehrspläne als „Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV“, die von den „Aufgabenträgern des ÖPNV“ zu beschließen und von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen sind, sofern sie „vorhandene Verkehrsstrukturen beachten, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen sind und nicht zur Ungleichbehandlung der Unternehmen führen“. Ergänzend kam insbesondere hinzu, dass der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen (hat), für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, wobei die Frist nicht gilt, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

1.1.2. Landesrecht

Auf Landesebene ergibt sich die (weisungsfreie) Pflicht der Aufgabenträger zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen aus § 11 Abs. 1 in Verbindung mit § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Wesentliche, die

Nahverkehrsplanung bestimmende Aussagen, werden darüber hinaus in den § 11 Abs. 3 bis 5 ÖPNVG getroffen. Danach hat der Nahverkehrsplan mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

a. Inhalt und Anforderungen von bzw. an Nahverkehrspläne(n)

Mit dem Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger, welche Verkehrsbedienung in seinem Zuständigkeitsbereich unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen angemessen ist und damit die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3, 3a sowie 4 PBefG darstellt. Er soll die Entscheidung und die ihr zugrunde liegenden Erwägungen über die ihm bzw. mit dem ÖPNV zu verfolgenden Ziele (konkretisierte Gemeinwohlbelange) und die hieraus an das ÖPNV-Angebot abgeleiteten Anforderungen dokumentieren. Er ist damit den Entwicklungs- und Bedarfsplänen zuzuordnen, die für den Bereich der Daseinsvorsorge und insbesondere für die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen und Diensten typisch sind. Der Nahverkehrsplan besitzt daher keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit im Außenverhältnis, d. h. gegenüber außerhalb der Verwaltung stehenden Dritten. Weder begründet er Pflichten für die Verkehrsunternehmen, den planerischen Vorgaben Folge zu leisten, noch begründet er Ansprüche z. B. der Fahrgäste auf Umsetzung des Plans. Er ist zudem nicht unmittelbar Genehmigungsvoraussetzung. Der Nahverkehrsplan kann als indikativer oder influenzierender Plan gelten, da er neben Daten und Prognosen auch Wertungen und Priorisierungen öffentlicher Interessen enthält, indem er zur Konkretisierung der ausreichenden Verkehrsbedienung i.S.v. § 1 Abs. 1 RegG Bund Ziele und Anforderungen an den ÖPNV formuliert.

Der Nahverkehrsplan soll damit auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen einzustellen, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers gelten.

Des Weiteren sind aus rechtlicher Sicht insbesondere zwei inhaltliche Aspekte bedeutsam: die Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ durch Anforderungen an den ÖPNV sowie die Konzeption von „Linienbündeln“.

(1) Ausreichende Bedienung

Aus rechtlicher Sicht muss der Nahverkehrsplan in erster Linie die ausreichende Bedienung abbilden. Hiermit gemeint ist eine den öffentlichen Verkehrsinteressen angemessene Bedienung, wobei der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum besitzt.

Rechtlich betrachtet müssen hierfür zunächst die im ÖPNVG abstrakt benannten öffentlichen Interessen für den örtlichen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisiert werden. Hierbei ist darzulegen, welche Belange im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers eine besondere Bedeutung besitzen (z. B. weil besondere Rahmenbedingungen herrschen).

Aus den so konkretisierten öffentlichen Interessen folgen Anforderungen an die Verkehrsbedienung. Diese können in Form von Standards für die Erschließungs-, Angebots- und Beförderungsqualität konkretisiert werden. Genehmigungsrechtlich relevant werden dabei nur Standards für

Bestandteile der Verkehrsbedienung, die auch Gegenstand der Genehmigung sind. Hierzu gehören Linienführung, Fahrplan und Tarif (§ 9 Abs. 1, § 39, § 40 PBefG). Daraus folgt, dass Standards sowohl für den Umfang als auch für die Qualität der Bedienung im Hinblick auf diese drei Aspekte im Nahverkehrsplan festgelegt werden sollten. Dies sind insofern Mindestinhalte. Nicht zum eigentlichen Inhalt der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen gehören viele weitere Aspekte der Verkehrsbedienung wie z. B. die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, die Ausstattung von Haltestellen, Vertriebsaspekte, Freundlichkeit des Personals etc. pp. Auch zu diesen Aspekten der Bedienung kann der Nahverkehrsplan selbstverständlich Aussagen treffen, da solche nunmehr gemäß § 12 Abs. 1a PBefG als verbindlich zugesichert werden können. Im Falle gemeinwirtschaftlicher Verkehre können diese vertragsgegenständlich, d. h. Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, werden.

Hinsichtlich der Festlegung von Standards, die die öffentlichen Verkehrsinteressen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisieren, sind rechtlich die folgenden Grenzen zu beachten:

- Die Standards dürfen kein Verkehrsunternehmen begünstigen oder benachteiligen, sie müssen also dem Grundsatz der Gleichbehandlung und der Diskriminierungsfreiheit entsprechen.
- Die Standards müssen nachvollziehbar und plausibel begründet aus übergeordneten Interessen bzw. Zielsetzungen des ÖPNV abgeleitet sein.
- Konkrete Maßnahmen wiederum sollten aus den Standards abgeleitet sein, um der Anforderung der Begründetheit zu genügen. Sie sollten auf konkrete Verkehre bezogen sein, um der Genehmigungsbehörde einen Abgleich zwischen Genehmigungsanträgen und Nahverkehrsplan zu ermöglichen.

Da es eine rechtliche Grenze im Sinne von „Rahmenvorgaben“ oder unzulässigen Detailvorgaben insofern nicht gibt, ist die Frage der Detaillierung und Konkretisierung von Standards eine verkehrsplanerisch und ökonomisch abzuwägende Entscheidung. Die Standards sollten jedenfalls so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag von den Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht oder ob er ihnen entspricht. Das bedeutet, dass konkrete Anforderungen an die jeweiligen Linien, Betriebszeiten, Takt und Tarif (auch im Sinne einer Definition eines „Produktes“, das dem Fahrgast angeboten wird,) enthalten sein sollten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Nahverkehrsplan alle Einzelheiten, z. B. konkrete Fahrpläne, vorgeben sollte. Hierfür ist der Nahverkehrsplan außerdem auch viel zu statisch. Sinn des Nahverkehrsplans ist es nicht, die unternehmerische Planung und Kreativität zu ersetzen. Andererseits erlauben nur konkrete, möglichst quantifizierte, Anforderungen einen Abgleich von Genehmigungsanträgen mit dem Nahverkehrsplan - und gerade hierin liegt seine genehmigungsrechtliche Bedeutung.

Aus planerischer Sicht ist daher abzuwägen, wie detailliert die Anforderungen an die Verkehre im Nahverkehrsplan fixiert werden sollten und welche planerischen Ausgestaltungen der weiteren Entwicklung (insbesondere der Beantragung durch die Unternehmen oder auch der Ausschreibung bzw. Direktvergabe von Verkehren) überlassen bleiben sollen, um auch späteren Veränderungen der Situation (Entwicklung des Marktes und der Verkehrsverhältnisse etc.) noch Rechnung tragen zu können. Eine Lösung kann auch darin bestehen, bei der Festlegung von Standards eine Bandbreite (Minimum - Maximum) zu definieren oder bei Maßnahmen Alternativlösungen ausdrücklich zuzulassen (z. B. Vorschläge nur als beispielhaft festzulegen).

In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist für die Frage der Detaillierung und des Niveaus von Anforderungen abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden, wenn entweder ein Unternehmer zur eigenwirtschaftlichen Umsetzung bereit ist oder aber, falls dies nicht der Fall ist, wenn der Aufgabenträger bereit und in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Insofern ist es nicht sinnvoll, im Nahverkehrsplan Anforderungen auf einem Niveau

festzulegen, das weder eigenwirtschaftlich realisierbar ist noch vom Aufgabenträger bezahlt werden kann. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich allerdings keine rechtliche Selbstbindung des Aufgabenträgers und damit keine Rechtspflicht des Aufgabenträgers zur Umsetzung. Allerdings werden u.U. Begehrlichkeiten geweckt und der Aufgabenträger entwertet seinen Nahverkehrsplan in gewisser Weise auch, wenn er Anforderungen aufstellt, für deren Umsetzung er im Endeffekt nicht sorgen kann. Deshalb gehört eine Abschätzung von Kosten und Nutzen zu den erforderlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans, was der Landesgesetzgeber in § 11 Abs. 4 ÖPNVG auch entsprechend verankert hat.

Keine rechtliche Grenze ist hinsichtlich des Niveaus der Anforderungen durch die Abgrenzung von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit gegeben. Insofern ist es rechtlich zulässig, qualitative und quantitative Anforderungen auf einem Niveau festzulegen, das eigenwirtschaftlich nicht mehr realisiert werden kann. In diesem Fall muss der Aufgabenträger nur willens und in der Lage sein, für die gemeinwirtschaftliche Realisierung auch in finanzieller Hinsicht zu sorgen. Darüber hinaus müssen die Anforderungen immer durch ein öffentliches Verkehrsinteresse gerechtfertigt sein. Nur insofern wären Anforderungen im Sinne von „Luxusverkehren“, die nicht mehr durch öffentliche Interessen zu rechtfertigen sind, genehmigungsrechtlich unwirksam.

(2) Linienbündelungen

Der Bündelung von Linien kommt bei der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen eine wesentliche Funktion zu.

Ausgangspunkt dieser Konstruktion ist die Regelung in § 9 Abs. 2 PBefG. Dieser bestimmt, dass die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Maßstab der Erforderlichkeit ist nach der Zielsetzung des § 8 PBefG die Integration der Nahverkehrsbedienung und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung. Dabei sind zentrale Elemente der Nahverkehrsintegration nach § 8 Abs. 3a PBefG die Nahverkehrskooperationen und die Abstimmung der Fahrpläne. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung hat die Genehmigungsbehörde nach der amtlichen Begründung zu § 8 Abs. 3 PBefG unter anderem darauf zu achten, dass die Kosten der Verkehre möglichst durch deren Erträge gedeckt und die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden. Die Möglichkeit der Linienbündelung ist damit das vom Gesetzgeber zur Erreichung der von § 8 Abs. 3 PBefG vorgegebenen Ziele geschaffene Instrument.

Allerdings reicht für eine Linienbündelung nicht nur der Aspekt der Kostenminimierung durch die Kombination von ertragsstarken und ertragsschwachen Linien, sondern die Linienbündelung erfordert vielmehr sog. verbundene Verkehrsleistungen, die verschiedene Kriterien berücksichtigt.

Die Zulässigkeit der Bündelung setzt nach § 9 Abs. 2 PBefG deren Erforderlichkeit voraus. Damit wird ein Abwägungsspielraum eröffnet, indem die Genehmigungsbehörde (bei der Genehmigungserteilung) und die Aufgabenträger bei ihrer Planung bzw. der Aufstellung der Nahverkehrspläne unter Berücksichtigung der Ziele des § 8 PBefG in jedem Einzelfall die verschiedenen Kriterien gerecht gegeneinander abzuwägen haben. Insbesondere steht sich die durch Art. 12 GG geschützte Berufs(ausübungs)freiheit der Verkehrsunternehmen und das Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung eines wirtschaftlichen, integrierten und leistungsfähigen Busverkehrs gegenüber. Daneben kommen weitere, sich zum Teil überschneidende Belange, in Betracht. Dazu gehören z. B. fahrplanmäßige und tarifliche Integration der Bedienung auf Grund eines einheitlichen Marktauftritts, verkehrliche Verflechtungen auf Grund bestehender Umsteigebeziehungen, betriebliche Optimierungspotenziale unter Vermeidung der Bevorzugung bereits vorhandener Verkehrsunternehmen, wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den einzelnen Linien sowie wirtschaftliche Verflechtung der Linien im Hinblick auf Zubringer- und Hauptlinienfunktion.

1.2. Festlegungen übergeordneter Pläne

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Die gültigen Pläne für die Region Ostwürttemberg sind der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und der Regionalplan Ostwürttemberg aus dem Jahr 2010. Die konkreten Aussagen beider Planwerke zu Zentralen Orten, Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in Karte 1-1 dargestellt.

Daneben definiert der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) aus dem Jahr 2010 allgemeine wie auch räumlich differenzierte Ziele des Landes zur Verkehrsentwicklung.

1.2.1. Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg wurde im Jahr 2010 beschlossen. Er umfasst einen Planungshorizont bis 2025.

Der GVP 2010 verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt. (vgl. GVP 2010, S.10)

Im Folgenden sind wichtige und für den Ostalbkreis relevante Kernaussagen des GVP 2010 zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt.

Schienerverkehr/Integraler Taktfahrplan

„Das Land strebt die Einbindung aller Oberzentren sowie weiterer zentraler Orte und wichtiger Fremdenverkehrszentren in das Fernverkehrsnetz auf der Schiene an“ (GVP 2010, S. 103).

Weiter wird festgestellt, dass das Land eine Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs im ländlichen Raum durch eine möglichst gute Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV und des SPNV auf die Züge des Fernverkehrs anstrebt. (vgl. GVP 2010, S. 105)

„Am Grundsatz und der Fortentwicklung des Integralen Taktfahrplans für Baden-Württemberg (ITF) wird festgehalten. ... Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt. Auch im Ländlichen Raum ... soll dieses Angebot gewährleistet sein.“ (GVP 2010, S. 107-108)

Dort, wo die Nachfrage dies erfordert, strebt das Land die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes im SPNV an. Dies wird in vielen Fällen ein Hinausgehen über das heutige Niveau bedeuten. (vgl. GVP 2010, S. 108)

Elektrifizierungsoffensive

„Bislang nicht elektrifizierte Strecken im Land sollen durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber schrittweise auf elektrischen Betrieb umgerüstet werden. ... Strecken wie Ulm – Aalen (Brenzbahn) ... sind für eine Elektrifizierung in der Diskussion.“ (GVP 2010, S. 119)

Bahnhofsmodernisierungsprogramm

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm soll bis 2018 realisiert werden. Landesweit sollen 21 Knotenbahnhöfe, darunter Aalen und Schwäbisch Gmünd, durch Rampen/Aufzüge und Erhöhungen der Bahnsteigkanten barrierefrei ausgebaut werden und die Bahnsteigausstattung insgesamt verbessert werden. Darüber hinaus sollen auch Nahverkehrsbahnhöfe aufgewertet werden, z. B. durch dynamische Fahrgastinformationen. (vgl. GVP 2010, S. 119-121)

ÖPNV - Flexible Bedienkonzepte

Die Flexibilisierung der ÖPNV-Angebote hilft, die Rentabilität zu verbessern, wenn der herkömmliche Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann (vgl. GVP 2010, S. 101). Das Land strebt eine weitere Flexibilisierung im straßengebundenen ÖPNV an. Dies kann sich auf die Fahrzeuggröße, die Linienführung, Haltestellen sowie Abfahrtszeiten beziehen. (vgl. GVP 2010, S. 130) Durch flexible Bedienungsformen kann – relativ kostengünstig – ein ÖPNV-Angebot zu Zeiten realisiert werden, in denen derzeit kein oder nur ein marginales Angebot besteht (abends, am Wochenende, in den Schulferien). (vgl. GVP 2010, S. 131)

„Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrecht erhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten.“ (GVP 2010, S. 132)

Tourismus und ÖPNV

Für Tourismusregionen wird im GVP des Landes eine bessere Verknüpfung von Tourismus und Öffentlichem Verkehr gefordert (besondere Tarifangebote, Verknüpfung mit dem Fahrrad, ÖPNV-Zubringerdienste, gemeinsame Portale). Verkehrsangebote sollen als Teil des Urlaubserlebnisses vermarktet werden, beispielsweise die Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim. Die Zahl der Touristen, die mit dem ÖPNV anreisen, soll gesteigert werden. Hier können CarSharing-Angebote im touristischen Zielgebiet hilfreich sein. (vgl. GVP 2010, S. 22)

Fahrradmitnahme im ÖPNV

„Mit seiner zwischenzeitlich abgeschlossenen Anschubförderung hat das Land erreicht, dass die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde mittlerweile eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen“ (GVP 2010, S. 130).

„Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden. Die Kapazität für die Fahrradmitnahme soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend geschaffen werden. Die Aufgabenträger für den ÖPNV-Busverkehr sollen gebeten werden, die Fahrradmitnahmesituation im Linienverkehr nach Möglichkeit zu verbessern.“ (GVP 2010, S. 130)

Barrierefreiheit im ÖPNV

Auf Grund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV weiter an Bedeutung. Wichtiger werden höhengleiche Einstiege, Rampen und Aufzüge, optische und akustische Fahrgastinformationen, einfache Tarife, Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Anlehnbügel innerhalb der Fahrzeuge und an den Haltestellen. Barrierefreiheit soll dort, wo sie noch nicht realisiert ist, nach und nach zum Standard werden. (vgl. GVP 2010, S. 17)

Verbundgrenzen überschreitende Tarife

Durch Verbundtarife soll die Attraktivität für den Fahrgast erhöht werden. Zudem sollen durch tarifliche Verbesserungen und eine Optimierung des Vertriebs verbundübergreifende Fahrten vereinfacht werden. (vgl. GVP 2010, S. 125)

Die Verkehrsverbünde sollen ihre Anstrengungen bei der Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken, dies gilt insbesondere für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre. Verbesserungen im Vertrieb, neue Verkaufsmöglichkeiten und weitere tarifliche Änderungen sind geeignete Maßnahmen. (vgl. GVP 2010, S. 126)

„Langfristig soll möglichst jede Haltestelle von jeder Haltestelle mit einem Fahrausweis erreicht werden können.“ (GVP 2010, S. 127)

1.2.2. Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan (LEP) stellt den Rahmen für die räumliche Entwicklung in Baden-Württemberg dar und setzt dabei das 1998 novellierte Raumordnungsgesetz um. Er trifft folgende für den Nahverkehrsplan relevante Aussagen:

„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“ (Grundsatz zu 4.1.1¹, Seite 31) „Die Zentralen Orte sollen ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19) In der Begründung heißt es zur Erreichbarkeit: „... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit ... Hieraus resultiert eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.“ „Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren ... als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21)

„Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist ... durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“ Der Integrale Taktverkehr ist „zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.“ (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 31)

Für die Entwicklung des ÖPNV steht in ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge im Vordergrund, während er in Verdichtungsräumen konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sein soll:

„Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen.“ (Begründung zu 4.1.15 / 4.1.16) „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ...“ (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 31)

„Die Verdichtungsräume sind angemessen in nationale und internationale Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsnetze einzubinden. Der Leistungsaustausch mit benachbarten Räumen ist zu sichern.“ (Grundsatz zu 2.2.2.1, Seite 10-11) „Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennah-

¹ Im Landesentwicklungsplan werden Ziele (rechtsverbindliche Vorgaben) und Grundsätze (allgemeine, abwägungsfähige Aussagen) unterschieden.

verkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen." (Grundsatz zu 2.2.3.5, Seite 12)

Für den Raum Ostwürttemberg werden die folgenden Entwicklungsziele formuliert:

„Zur Unterstützung des Zusammenwachsens und der Eigenständigkeit des Raums, zur Stärkung der endogenen Potenziale und zur Förderung der Zusammenarbeit mit den Nachbarräumen werden besondere regionale Entwicklungsaufgaben für den Raum Ostwürttemberg festgelegt. Der Raum umfasst im Wesentlichen die Mittelbereiche Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd.

Besondere regionale Entwicklungsaufgaben für den Raum Ostwürttemberg sind:

- *die gemeinsame Wahrnehmung oberzentraler Funktionen durch die vier Mittelzentren,*
- *die Intensivierung der Vernetzung dieser Mittelzentren, insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Kultur und Tourismus,*
- *der Ausbau der Bildungs- und Forschungseinrichtungen zu einem regionalen Netzwerk,*
- *die Verbesserung der verkehrlichen Einbindung und Erschließung zur Unterstützung der vorgenannten Entwicklungsaufgaben,*
- *die Intensivierung der Kooperation, insbesondere mit der Europäischen Metropolregion Stuttgart, dem Raum Ulm und den bayerischen Nachbarräumen."*

(Ziele zu 6.2.6, Seite 50)

Als Landesentwicklungsachsen, die den Ostalbkreis berühren werden im LEP definiert:

- *„(Schorndorf –) Schwäbisch Gmünd – Aalen (– Nördlingen),*
- *(Crailsheim –) Ellwangen (Jagst) – Aalen – Heidenheim a. d. B. – Giengen a. d. B. (– Ulm/ Neu-Ulm),"*

(Anhang A Seite 25)

1.2.3. Regionalplan Ostwürttemberg 2010

Der Regionalplan Ostwürttemberg 2010 aus dem Jahr 1996 formuliert insbesondere folgende Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr²:

4.1.3.1 (G)

„Für die gesamte Region Ostwürttemberg ist unter Berücksichtigung des zentralörtlichen Systems ein integriertes, möglichst vertaktetes und mit dem Integralen Taktfahrplan der Bahn abgestimmtes ÖPNV-System anzustreben, das Bahn, Linienbus und kleinere Transporteinheiten wie Linientaxis umfasst und möglichst alle Orte bedarfsgerecht an die Zentren des jeweiligen Nahverkehrsraumes anschließt, sowie leistungsfähige, schnelle Verbindungen zwischen den wirtschaftlichen und bevölkerungsstarken Zentren der Region und ihrer Nachbarräume gewährleistet."

4.1.3.2 (G)

„Liniennetz und Fahrpläne von Bahnen und Linienbussen sowie der kleineren Transporteinheiten sind so aufeinander abzustimmen, dass Parallelverkehre und Bedienungsverbote vermieden und möglichst kurze Fahrzeiten ohne lange Umsteigezeiten erreicht werden."

² Im Regionalplan werden u. a. Grundsätze („G“) und Vorschläge („V“) unterschieden.

4.1.3.4 (V)

„Es wird vorgeschlagen, zur besseren Verknüpfung des öffentlichen Linienbusverkehrs mit dem Schienenpersonenverkehr gute Übergänge zwischen Eisenbahn und öffentlichen Linienbussen zu schaffen. Dazu sind Busbahnhöfe in Aalen, Bopfingen und Ellwangen verkehrsgerecht auszubauen.“

4.1.3.5 (V)

„Es wird vorgeschlagen, zur besseren Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Individualverkehr weitere Park-and-Ride-Plätze in Aalen, Bopfingen, Ellwangen, Oberkochen, Königsbronn, Herbrechtingen, Niederstotzingen, Sontheim, Giengen, Lorch, Mögglingen, Böbingen und Goldshöfe bereitzustellen und verkehrsgerecht an die Bahnhöfe anzuschließen.“

4.1.3.6 (G)

„Es ist anzustreben, die Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen sowie die Informationen über das Verkehrsangebot des Öffentlichen Personennahverkehrs so zu gestalten, dass eine wirkungsvolle Alternative zum Individualverkehr entsteht.“

1.2.4. Aktionsprogramm MORO in der Region Ostwürttemberg

Mit dem Aktionsprogramm "Modellvorhaben der Raumordnung" (MORO) unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die praktische Erprobung und Umsetzung innovativer, raumordnerischer Handlungsansätze und Instrumente in Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis, also mit Akteuren vor Ort, in der Region.

Das Aktionsprogramm soll ausgewählte Modellregionen in ländlichen Räumen darin bestärken, sich innovativ den infrastrukturellen Herausforderungen des demografischen Wandels zu stellen und mit einer Regionalstrategie zur Daseinsvorsorge erforderliche Infrastrukturanpassungen vorausschauend und kooperativ zu gestalten. Insgesamt wurden 21 Modellregionen mit unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten ausgewählt. Die Region Ostwürttemberg ist die einzige ausgewählte Modellregion in Baden-Württemberg.

Für die Region Ostwürttemberg wurden die folgenden vier Themenfelder von den Akteuren festgelegt und in Arbeitsgruppen vertieft:

- Bildung,
- Gesundheitsversorgung,
- Grundversorgung/Ehrenamt sowie
- Mobilität/Nahverkehr.

Schwerpunktthemen der Arbeitsgruppe Mobilität/Nahverkehr waren hierbei Nahverkehr außerhalb der gesetzlichen Aufgabenträgerschaft der Landkreise, Mobilitätsberatung auf regionaler Ebene und die Mobilitätsbedürfnisse von Personen, welche den motorisierten Individualverkehr nicht nutzen können oder wollen. Dies sind in der Regel ältere Menschen (Ü70) und Kinder.

Um möglichst genau ermitteln zu können, was die Gemeinden bewegt, wurde in allen beteiligten Gemeinden zu den Themenfeldern des MOROs eine Fragebogenaktion gestartet. Im Ergebnis schätzen die Gemeinden ihre Eingriffsmöglichkeiten bei der Bereitstellung neuer ÖPNV-Angebotsformen ganz gut ein und genau dazu wünschen sie sich auch eine weitergehende Ausarbeitung.

Daneben wurde in einer Erreichbarkeitsanalyse ermittelt, in welcher Zeit verschiedene Einrichtungen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV und mit dem Pkw) erreichbar sind. Unterschieden wurden dabei die Bereiche

- Bildung (Grundschulen, Haupt- und Werkrealschulen, Realschulen, Gymnasien),
- Gesundheitsversorgung (Apotheken, Hausärzte) sowie
- Handel (Bäckereien und Metzgereien, Discounter und Kleinmärkte, Vollsortimenter)

Die Ergebnisse des MORO-Projekts, insbesondere der Erreichbarkeitsanalyse, sind auch in den Nahverkehrsplan eingeflossen.

1.3. Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit § 14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass grundsätzlich Maßnahmenvorschläge von Planwerken einer strategischen Umweltprüfung SUP unterzogen werden müssen, wenn sich diese Maßnahmen erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Damit sollen von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufgezeigt werden. Voraussetzung ist, dass der Plan für die jeweiligen Maßnahmen als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet wird. Nach § 1, Absatz 2 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der zugeordneten Anlage 3 sind Nahverkehrspläne grundsätzlich Planwerke, die einer strategischen Umweltprüfung (SUP) bedürfen.

Eine unmittelbare Bindungswirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Über diesen Wirkmechanismus werden fallweise Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen beeinflusst und Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz flankiert. Insoweit kann der Nahverkehrsplan als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG³ betrachtet werden. Des Weiteren werden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans Veränderungen im Verkehrsangebot mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder Kommunalverwaltungen richten, haben demgegenüber ausschließlich Empfehlungscharakter.

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung wird das Ziel verfolgt, von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen. Die Güte der Umweltprüfung muss dabei die Planungstiefe der entsprechenden Planung (hier des Nahverkehrsplans) nicht übersteigen. Eine projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines Bebauungsplan- oder eines Planfeststellungsverfahrens wird durch eine Strategische Umweltprüfung nicht ersetzt.

Ob der vorliegende Nahverkehrsplan überhaupt der Verpflichtung zur Prüfung von Umweltauswirkungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)⁴ unterliegt, kann durch eine vom Umweltbundesamt herausgegebene Arbeitshilfe einfach und zügig festgestellt werden. Diese in Abbildung 1-1 dargestellte, aus dem „Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP); (Forschungsvorhaben 206 13 100)“ entnommene Arbeitshilfe dient der Feststellung der Prüfpflicht und der SUP-Vorprüfungspflicht eines Plans oder Programms.

Die meisten der dort gestellten Fragen können mit Nein beantwortet werden. Unter § 14 Abs. 2 UVPG fallen im Verkehrsbereich nur Neubauvorhaben von Bahnstrecken und Bahnhöfen im Verkehrssektor. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß § 14b Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei

³ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

⁴ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S.1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Hierzu macht der Nahverkehrsplan keinerlei Aussagen, da Investitionen in die Schieneninfrastruktur einer höheren Landesbehörde unterstehen. Die bestehenden Planungen zum Ausbau des SPNV sind in diesem Nahverkehrsplan nur nachrichtlich übernommen.

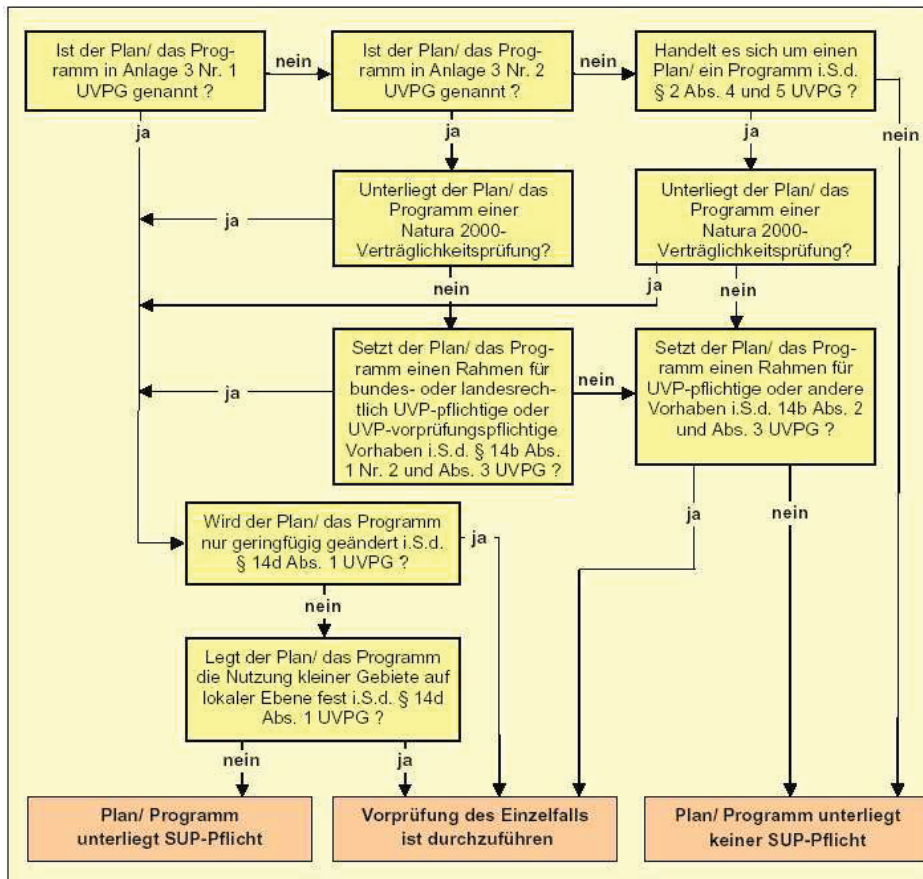


Abbildung 1-1: Prüfung der SUP-Pflicht des Nahverkehrsplans

In § 14 Abs. 3 UVPG wird die Rahmensetzung von Plänen und Programmen beschrieben. Ein Rahmen wird immer dann gesetzt, wenn der Plan oder das Programm Festlegungen mit Bedeutung für die spätere Zulassungsentscheidung enthält, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen. Dies umfasst auch:

- Planinhalte, die Rahmen setzend für Änderung von Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG sind,
- Planinhalte, die eine spezifische Nutzung vorschreiben oder verbieten,
- Planinhalte, die bei der späteren Zulassung von Vorhaben lediglich zu berücksichtigen sind (z. B. im Rahmen von Abwägungs- oder Ermessungsentscheidungen)⁵.

In Kapitel 2. (Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Ostalbkreis) werden allgemeine Ziele zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs genannt. Diese umfassen neben Zielen zu den Angebotsstandards auch Ziele bezüglich der Infrastruktur, z. B. die Beseitigung von Engpässen. Konkrete Maßnahmen werden aber nicht definiert.

⁵ So eindeutig auch Leidinger, in Hoppe 2007, § 14b, Rn. 36; Peters/Balla 2006, § 14b Rn 9; Schink 2005, S. 112; Sangenstedt 2006, S. 167.

Somit erfolgt nach Tabelle 1 die Einordnung des vorliegenden Nahverkehrsplanes in die Kategorie „Plan/Programm unterliegt keiner SUP-Pflicht“.

Im Folgenden werden die übrigen in Kapitel 2 definierten Ziele bezüglich Ihrer Umweltauswirkungen und ihrer SUP-Pflichtigkeit gewürdigt:

- Ziele für den Schienenverkehr (Kapitel 2.2.):
Die in Kapitel 2.2 nachrichtlich übernommenen Ziele im Bereich Angebotsqualität und zusätzlichen Haltepunkten im Schienenverkehr führen zu zusätzlichen Fahrten und mehr Haltevorgängen. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf die Schiene angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Der Ausbau der Infrastruktur kann Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter haben, eine Umweltprüfung kann jedoch erst auf Basis konkreter Maßnahmen erfolgen.
- Ziele und Maßnahmen im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr (Kapitel 2.3.):
Die in Kapitel 2.3 definierten Ziele im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr führen teilweise zu zusätzlichen Fahrten. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den Bus angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung auf den genutzten Straßen können die Umweltauswirkungen der Maßnahmen somit als sehr gering eingestuft werden. Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmen setzend, die Maßnahmen besitzen aber keine erheblichen Umweltauswirkungen.
- Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Kapitel 2.4.1.):
Durch eine Verbesserung der Abgasemissionswerte der eingesetzten Busse werden Abgase vermieden, allerdings kann sich der Energieverbrauch der Busse dadurch leicht erhöhen. Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmen setzend, es bestehen aber keine gravierenden negativen Umweltauswirkungen.
- Umsetzung von tariflichen Maßnahmen (Kapitel 2.4.2.) und Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement (Kapitel 2.4.3.):
Die tariflichen Maßnahmen und Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement haben das Ziel, Fahrten vom Pkw auf den Bus und die Schiene zu verlagern, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Es sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.
- Umsetzung der Ziele für die Ausstattung von Haltestellen (2.4.4.)
Hier werden allgemeine Ziele für die Ausstattung bereits bestehender Haltestellen definiert. Daraus sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

1.4. Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis

Die Vorbereitungen zur Erstellung des Entwurfs des Nahverkehrsplans (insbesondere die Kapitel 2. und 3.) wurden von der Landkreisverwaltung in Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der im Kreistag vertretenen Fraktionen erarbeitet. Die Verkehrsunternehmen und die Städte und Gemeinden wurden im Rahmen mehrerer Informationstermine in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Von Unternehmen und Kommunen wurden zudem in getrennten Befragungen die erforderlichen Datengrundlagen eingeholt. Die breite Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit, im

Rahmen eines Nahverkehrskongresses und mehrerer Regionalkonferenzen ihre Anregungen einzubringen.

Nach Beschlussfassung des Entwurfs durch den Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung am 29.11.2013 erfolgte das offizielle Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden im Ostalbkreis, benachbarter Aufgabenträger, Verbände und weiterer Beteiligter nach § 12 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind in Anlage 1-1 dokumentiert.

Der Nahverkehrsplan wurde vom Kreistag des Ostalbkreises in der Sitzung am 24.06.2014 verabschiedet.

2. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Ostalbkreis

2.1. Leitbild

Das Land Baden-Württemberg verfolgt nach § 1 des ÖPNV-Gesetzes die Zielsetzung, den ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum Individualverkehr zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus hat der Ostalbkreis in seinem ersten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1999 Ziele und Leitbilder für den ÖPNV im Landkreis definiert. Diese Ziele und Leitbilder werden im Folgenden übernommen und fortgeschrieben.

Ziele für den ÖPNV im Ostalbkreis

Der ÖPNV im Ostalbkreis muss sich als vollwertiges, alternatives und kostengünstiges Verkehrsangebot darstellen, die Mobilität der Bevölkerung sicherstellen und dadurch mit zur Verbesserung des Lebensraumes Ostalbkreis beitragen.

Angebotsorientiertes Leitbild

Den Einwohnern des Ostalbkreises ist ein Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen zur Verfügung zu stellen, das den Mobilitätsanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen möglichst weitreichend Rechnung trägt.

Hierzu sind insbesondere die Interessen von Familien mit Kindern und in der Mobilität eingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Den Strömen des Individualverkehrs und den Interessen der Berufspendler ist Rechnung zu tragen. Besonders ist auf die Gewinnung neuer Fahrgäste hinzuwirken.

In Räumen und Zeiten, in denen die Nachfrage keine regelmäßige Busbedienung rechtfertigt, sollen flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen und eine ÖPNV-Grundversorgung sicherstellen.

Der Rückgratfunktion des Schienenverkehrs für den ÖPNV auf den Hauptachsen ist unter Berücksichtigung lokaler Belange bei den Planungen Rechnung zu tragen.

Die Angebotsstrukturen im ÖPNV des Ostalbkreises sind laufend dahingehend zu prüfen, ob diese den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und der derzeitigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Verkehrsnachfrage entsprechen, und sind gegebenenfalls anzupassen.

Organisatorisches Leitbild

Der ÖPNV im Ostalbkreis ist unter der Maßgabe einer hohen Effizienz und Wirtschaftlichkeit als integriertes, verkehrsträgerübergreifendes Gesamtverkehrssystem weiter zu entwickeln, das eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellt.

Hierzu ist Ostalbmobil über eine vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit hinaus zu einem echten Verbund weiterzuentwickeln.

Dabei sind die vorwiegend mittelständischen Strukturen der Verkehrsunternehmen zu erhalten und auf eine weitgehende Kooperation der Verkehrsunternehmen hinzuwirken. Zur Gewährleistung einer integrierten Bedienung werden Buslinien gebündelt.

Leitbild der Gestaltung

Der Zugang zum öffentlichen Verkehrsangebot (Bus und Schiene) im Ostalbkreis muss zur Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr für alle Nutzergruppen einfach und transparent gestaltet sein.

Die Gestaltung und Vermarktung des Verkehrs wird dazu aus einem Guss weiterentwickelt. Der ÖPNV im Ostalbkreis muss als einheitlich gestaltetes und begreifbares System wahrgenommen werden können. Schienenverkehr und Busverkehr müssen gut verknüpft sein, auf den Hauptrelationen werden möglichst umsteigefreie Verbindungen angestrebt. Auf einen angemessenen Komfort der Fahrzeuge und Einrichtungen wird besonderer Wert gelegt. Der ÖPNV soll unter Einsatz aller geeigneten Mittel des Produktmarketings vermarktet werden.

2.2. Ziele für den Schienenverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG beim Land Baden-Württemberg, für die Länder übergreifende Riesbahn auch beim Land Bayern. Der Fernverkehr wird von der DB-AG eigenwirtschaftlich erbracht. In diesem Kapitel werden daher die Ziele der DB und der Länder für den Schienenverkehr nur nachrichtlich übernommen.

Darüber hinaus hat die Region Ostwürttemberg die Frage aufgegriffen, wie aufbauend auf die im Bau befindlichen Infrastrukturprojekte Stuttgart 21, Stuttgart – Ulm und Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) der Schienenverkehr in Ostwürttemberg weiterentwickelt werden kann. Hierzu wurden verschiedene Studien in Auftrag gegeben, insbesondere die Untersuchung „Perspektiven der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg“⁶. Von der Region Donau-Iller wurde parallel eine Studie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller in Auftrag gegeben, die auch die Brenzbahn bis Aalen umfasst. Die in diesen Untersuchungen entwickelten Vorzugsvarianten werden ebenfalls dargestellt.

2.2.1. Planungen für den Fernverkehr

Im Ostalbkreis verkehrt als Fernverkehrsverbindung die IC-Linie 61 Karlsruhe – Nürnberg im 2-Stunden-Takt mit Halten in Schwäbisch Gmünd, Aalen und Ellwangen. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt ist eine Neuordnung der Anschlüsse im Knoten Nürnberg zu erwarten, in deren Folge sich die Fahrplanlage dieser Linie um eine halbe Stunde verschieben soll. Die schnellste Zugverbindung aus dem Ostalbkreis nach Berlin wird zukünftig voraussichtlich stets über Nürnberg führen und nicht mehr über Stuttgart – Frankfurt.

Zur Stärkung des Schienenkorridors Stuttgart – Nürnberg wurde eine breit aufgestellte Interessensgemeinschaft gegründet.

Der Fernverkehr der DB AG wird eigenwirtschaftlich erbracht. Art und Umfang des Fahrplanangebots werden daher von der DB AG alleine aus wirtschaftlichen Erwägungen festgelegt.

⁶ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen/Stuttgart; DB International GmbH, Karlsruhe

Die Auswirkungen des zum Januar 2013 liberalisierten Fernlinienbusverkehrs sind derzeit noch nicht abschätzbar. Mittlerweile wird der Ostalbkreis (hier: Aalen) einmal täglich auf der Strecke Oberstdorf-Berlin in beide Richtungen angefahren.

2.2.2. Planungen im Nahverkehr

Das Angebotskonzept SPNV 2020 der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW sieht folgende, den Ostalbkreis berührende, Angebote vor:

Remsbahn

- IRE Aalen – Stuttgart (einzelne Fahrten)
- RE-Linie 4 Aalen – Stuttgart – Flughafen – Tübingen (stündlich)
- RE-Linie 8 Aalen – Stuttgart – Plochingen – Ulm (stündlich, halbstündlich versetzt zur RE-Linie 4)

Brenzbahn

- IRE Ulm – Aalen (2-Stunden-Takt)
- RE Ulm – Aalen (– Crailsheim) (2-Stunden-Takt)
- RE Ulm – Aalen (– Ellwangen) (2-Stunden-Takt, stündlich versetzt zu RE Ulm – Aalen – Crailsheim)

Obere Jagstbahn

- RE (Ulm –) Aalen – Crailsheim (2-Stunden-Takt)
- RE (Ulm –) Aalen – Ellwangen (2-Stunden-Takt, stündlich versetzt zu RE Ulm – Aalen – Crailsheim)

Riesbahn

- RB Aalen – Nördlingen – Donauwörth (stündlich)

Das Angebot entspricht in seiner Struktur weitgehend dem heutigen Angebot (vgl. Kapitel 5.2.1). Bezüglich des Angebotsumfangs formuliert das Angebotskonzept 2020 des Landes Baden-Württemberg eine deutliche Angebotsergänzung auf der Remsbahn durch die Überlagerung der RB-Linien 4 und 6 zu einem durchgängigen Halbstundentakt. Dadurch können sich an den Bahnhöfen Böbingen und/oder Mögglingen durch die Ausbildung eines quasi 15/45 Bus Knotens neue Verknüpfungsvarianten ergeben.

Die Angebote sind in Aalen zu den Knotenzeiten zur Minute 30 verknüpft (halbstündlicher RE auf der Remsbahn zusätzlich zur Minute 00). Die Riesbahn verkehrt abweichend zu den Knotenzeiten 15/45. Da Nördlingen zu den Ausläufern des Augsburg-Taktes gehört, definieren sich daraus die Ankunfts- und Abfahrzeiten in Aalen.

Das Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg vom Juni 2014 wurde erst nach Verabschiedung des Nahverkehrsplans bekannt und ist daher hier unberücksichtigt.

2.2.3. Weitergehende Ziele der Region Ostwürttemberg

In der Vorzugsvariante der Untersuchung „Perspektiven der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg“ (Planfall B) sind über die Planungen der NVBW hinaus folgende Angebotsverbesserungen perspektivisch angedacht:

- Alle Züge der Brenzbahn enden in Aalen
- Dafür werden Züge der Remsbahn auf die obere Jagstbahn durchgebunden:
 - eine RE-Linie stündlich bis Ellwangen
 - die zweite RE-Linie alle zwei Stunden bis Crailsheim;
dieser Zug soll zusätzlich zu den Planungen SPNV 2020 verkehren
- IRE Ulm – Aalen (stündlich statt zweistündlich in den Planungen SPNV 2020)
- RS Aalen – Bopfingen (stündlich, zusätzlich zu den Planungen SPNV 2020)

Durch diese Planungen ergeben sich insbesondere folgende Verbesserungen:

- Durchgängiger Halbstundentakt (zusammen mit dem Fernverkehr) zwischen Aalen - Ellwangen
- Durchbindung der RE-Linien von der Remsbahn nach Ellwangen bzw. Crailsheim
- Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit auf der Riesbahn zwischen Aalen und Bopfingen

In Richtung Stuttgart werden die Fahrplanlagen der RE-Linien aufgrund der komplexen Restriktionen in den Zufahrtsstrecken und der Gleisbelegung im Hauptbahnhof als Vorgabe gesehen und unverändert übernommen. Das Betriebskonzept der Brenzbahn ergibt sich aus dem Knoten Ulm unter Berücksichtigung der Anschlüsse und Möglichkeiten zur Weiterführung in Aalen. In Crailsheim besteht Anschluss in Richtung Lauda (Taubertalbahn), in Richtung Schwäbisch Hall (Hohenlohebahn) und in Richtung Nürnberg.

Entlang der vier Strecken wurde eine Reihe von möglichen zusätzlichen Haltepunkten untersucht. Die folgenden Haltepunkte wurden in Planfall B übernommen:

Remsbahn

- Schwäbisch Gmünd-Ost
- Aalen-West

Obere Jagstbahn/Riesbahn

- Aalen-Lederhosen

Einzelne RE-Leistungen aus Ulm sollen zum neuen Haltepunkt Aalen-Lederhosen verlängert werden.

Zur Umsetzung des Planfalls B sowie der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist neben den zusätzlichen Haltepunkten eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Insbesondere ist die Strecke zwischen Goldshöfe und Schwabsberg zweigleisig auszubauen, in Schwabsberg ein neuer Seitenbahnsteig zu erreichen und ggf. die Leit- und Sicherungstechnik in Lauchheim und Bopfingen anzupassen.

Auf der Remsbahn und der oberen Jagstbahn ist der Einsatz von neuem Wagenmaterial vorgesehen (ET FLIRT).

Die dargestellten Maßnahmen können in Stufen umgesetzt werden. Eine Entscheidung, ob und welche Maßnahmen weiterverfolgt werden sollen, ist noch nicht getroffen. Im Rahmen der umzusetzenden Maßnahmen sind auch die Busverkehre anzupassen.

2.3. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr

Zur Umsetzung des Leitbilds des Ostalbkreises (Kapitel 2.1) werden die Angebotsstandards differenziert. Die Definition der Rahmenvorgaben erfolgt in Abhängigkeit von der räumlich wie zeitlich unterschiedlichen Nachfragestruktur sowie der Raumordnung und vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Möglichkeiten. Die Festlegung erfolgt weiter nach einem abgestuften, jedoch kreiseinheitlichen Maßstab.

Auf den potenzialstarken Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter gestärkt und ausgebaut werden. In den nachfrageschwächeren Räumen soll ein Standard angeboten werden, welcher als Daseinsvorsorge eine Teilhabe an Ausbildung, Erwerbstätigkeit und am sonstigen gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Dabei sollen verstärkt flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Vor diesem Hintergrund werden die folgenden Rahmenvorgaben festgelegt:

2.3.1. Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien

Stadtverkehr:

In den Stadtverkehren der beiden Städte Aalen und Schwäbisch Gmünd werden folgende Bedienungskategorien unterschieden:

- **Stadtlinie Kategorie I:**
Diese Linien verbinden die Haupt-Siedlungsbereiche mit den Stadtzentren. Hier besteht bereits heute ein dichtes Busangebot.
- **Stadtlinie Kategorie II:**
Diese Linien ergänzen das Netz und bedienen auch kleinere bzw. peripher gelegene Bereiche
- **Städtische Ergänzungslinien**
Hier handelt es sich um weitere Linien ohne globale Festlegungen.
- **Schülerlinien:**
Diese Linien verkehren grundsätzlich nur an Schultagen und sind auf die Erfordernisse des Schülerverkehrs ausgerichtet.

Die folgenden Achsen und Linien⁷ werden den einzelnen Kategorien zugeordnet (vgl. die Karten 2-1 und 2-2:

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Schwäbisch Gmünd:	
Stadtlinie Kategorie I	
Schwäbisch Gmünd – Oberbettringen	SG 1
Schwäbisch Gmünd – Unterbettringen	SG 2, SG 7
Schwäbisch Gmünd – Straßdorf	SG 4, SG 4a, 12

Tabelle 2-1: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Stadtverkehr

⁷ Da die Liniennummern in Landkreis teilweise doppelt vergeben sind, werden die Stadtverkehrslinien in Aalen und Schwäbisch Gmünd im Nahverkehrsplan mit einem vorgestellten „AA“ bzw. „SG“ versehen.

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Schwäbisch Gmünd – Stiftsgut	SG 5, SG 5b
Schwäbisch Gmünd – Hussenhofen	SG 5, 73, 74, 267
Schwäbisch Gmünd – Wetzgau – Großdeinbach	SG 6
Schwäbisch Gmünd – Herlikofen	71, 72, 74
Schwäbisch Gmünd – Mutlangen – Lindach	62, 63, 72, 74
Stadtlinie Kategorie II	
Unterbettingen – Weiler (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Schwäbisch Gmünd – Unterbettringen)	SG 2
Straßdorf – Rechberg (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Schwäbisch Gmünd – Straßdorf)	SG 3, SG 4
Hussenhofen – Zimmern (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Schwäbisch Gmünd – Hussenhofen)	SG 5, 267
Wetzgau – Wustenriet (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Schwäbisch Gmünd – Wetzgau)	SG 6
Großdeinbach – Kleindeinbach (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Schwäbisch Gmünd – Großdeinbach)	SG 6
Städtische Ergänzungslinien	
Straßdorf – Waldstetten – Oberbettringen	3
Stiftsgut – Lorcher Straße (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Schwäbisch Gmünd – Stiftsgut)	SG 5b
Großdeinbach – Rehnenhof – Mutlangen	SG 66
Schwäbisch Gmünd – Freibad – ZF Werk 2	SG 7a
Weiler – Degenfeld (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I/II SG – Weiler)	SG 2
Aalen:	
Stadtlinie Kategorie I	
Aalen – Wasseralfingen – Fachsenfeld – Waiblingen – Dewangen	AA 11, AA 12, AA 13, AA 14, AA 15, AA 16, AA 17, AA 18, 7698, 7846A, 7866, 7696
Aalen – Unterkochen	AA 61, AA 62, 103, 104, 106, 110
Aalen – Hochschule – Hofherrnweiler	AA 24, AA 32, AA 33, AA 34, AA 35, AA 42
Aalen – Spagenfeld – Unterrombach/Hofherrnweiler – Dewangen (– Fachsenfeld)	AA 27, AA 28, AA 29, AA 36, AA 37
Stadtlinie Kategorie II	
Wasseralfingen – Hofen – Oberalfingen (Fortsetzung der Stadtlinien Kat. I Aalen – Wasseralfingen)	AA 17, AA 18, 7696, 7866

Tabelle 2-1 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Stadtverkehr

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Wasseralfingen – Bürgle (Fortsetzung der Stadtlinien Kat. I Aalen – Wasseralfingen)	AA 12, AA 13, 7696, 7866
Wasseralfingen – Brauenberg (Fortsetzung der Stadtlinien Kat. I Aalen – Wasseralfingen)	AA 11, AA 82
Unterrombach – Oberrombach – Forst	AA 34, AA 35, AA 36, AA 42
Aalen – Ostalbklinikum – Greut - Aalen	31
Aalen – Triumphstadt	AA 51
Unterkochen – Ebnat (Fortsetzung der Stadtlinien Kat. I Aalen – Unterkochen)	AA 61, AA 62, 106, 110
Aalen – Galgenberg (– Grauleshof) – Waldhausen	AA 74, 107, 108, 109
Aalen – Grauleshof/Zebert/Pelzwasen	AA 71, AA 72, AA 73, AA 79
Ebnat – Waldhausen	103, 104, 107
Städtische Ergänzungslinien	
Hochschule – Waldfriedhof (Fortsetzung der Stadtlinien Kat. I Aalen – Hochschule)	AA 32
Aalen – Thermalbad	AA 57
Aalen – Heide – Röthardt – Wasseralfingen	AA 81, AA 82, AA 83
Bopfingen:	
Städtische Ergänzungslinien	
Bopfingen – Oberdorf – Bopfingen – Flochberg	90
Ellwangen:	
Städtische Ergänzungslinien	
Gesamter Stadtverkehr	300, 301
Lorch:	
Städtische Ergänzungslinien	
Gesamter Stadtverkehr	11, 14, 7914
Oberkochen:	
Stadtlinie Kategorie II	
Brunnenhalde – Zentrum – Heide	105
Städtische Ergänzungslinien	
Oberkochen – Gewerbegebiet Süd	105

Tabelle 2-1 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Stadtverkehr

Die angegebenen Linien erfüllen die Funktion der Stadtlinien auf den entsprechenden Abschnitten. Sind mehrere Linien angegeben, so erfüllen diese den Standard gemeinsam. Wie im Regionalverkehr stellen die Linienangaben lediglich nachrichtlich den Istzustand dar. Im Rahmen von teilraumbezogenen Überplanungen, insbesondere integrierten Stadt-Umland-Bedienungen können sich Änderungen ergeben. Schülerlinien sind nicht aufgeführt. Diese sind flexibel an die

Anforderungen des Schülerverkehrs anzupassen. Daher werden bei Schülerlinien keine Linienführungen im Nahverkehrsplan vorgegeben.

Regionalverkehr:

Im Regionalverkehr werden unterschieden:

- Busachsen Kategorie I:
Auf Achsen mit hinreichendem Nachfragepotenzial soll die Attraktivität im Jedermann-Verkehr erhöht werden. Auf diesen Achsen besteht eine vergleichsweise hohe Nachfrage im Pkw-Verkehr und auch das bestehende Fahrplanangebot im Busverkehr liegt bereits auf einem relativ hohen Niveau.
- Busachsen Kategorie II:
Auch hier soll die Attraktivität im Jedermann-Verkehr erhöht werden. Aufgrund der begrenzten Potenziale und des bestehenden niedrigeren Angebots im Busverkehr kommen reduzierte Standards zur Anwendung.
- Grundnetzlinien:
Hier bestehen keine hinreichenden Potenziale, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr auszubauen. Es soll aber ein Grundangebot zur Versorgung der Bevölkerung vorgehalten werden, auch an Ferientagen. Mit den Busachsen und dem Grundnetz werden alle Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern an das ÖPNV-Netz angebunden.
- Schülerlinien:
Diese Linien verkehren grundsätzlich nur an Schultagen und sind an den Erfordernissen des Schülerverkehrs ausgerichtet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Regionalverkehrsachsen der einzelnen Kategorien aufgeführt. Außerdem sind die Linien zugeordnet, die diese Achsenfunktion derzeit erfüllen.

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Busachsen Kategorie I	
Schwäbisch Gmünd – Mutlangen – Spraitbach	61, 63
Herlikofen/Hussenhofen – Leinzell (Fortsetzung der Stadtlinien Kat. I/II SG – Herlikofen und SG – Hussenhofen)	72, 73, 74
Schwäbisch Gmünd – Waldstetten	SG 7, 21
Oberbettringen – Heubach	SG 1, SG 3
Aalen – Hüttlingen – Abtsgmünd	7698, 7846A
Aalen – Essingen	AA 40, AA 42, AA 43, AA 44, AA 48, 140, 7922
Wasseralfingen – Westhausen – Lauchheim – Bopfingen (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I/II Aalen – Wasseralfingen. – Oberalfingen)	7696
Busachsen Kategorie II	
Schwäbisch Gmünd – Mutlangen – Welzheim	266
Spraitbach – Gschwend (Fortsetzung der Achse Kat. I SG – Mutlangen – Spraitbach)	63, 64

Tabelle 2-2: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalverkehr

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Gschwend – Gaildorf	63
Lindach – Ruppertshofen (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I SG – Lindach)	62, 63
Schwäbisch Gmünd – Göppingen	12
Leinzell – Göggingen – Eschach (Fortsetzung der Achse Kat. I SG – Leinzell)	72, 74
Leinzell – Heuchlingen – Eschach (Fortsetzung der Achse Kat. I SG – Leinzell)	74
Böbingen – Heubach	75, 267
Adelmannsfelden – Abtsgmünd	7869, 7698
Ellwangen – Rosenberg – Schwäbisch Hall	7870
Ellwangen – Ellenberg – Wört – Dinkelsbühl	7867, auf dem Abschnitt Wört – Dinkelsbühl auch 7865/8, 7867/8
Stöttlen – Wört	7867, 7865/8, 7867/8
Ellwangen – Pfahlheim – Tannhausen – Unterschneidheim – Kirchheim – Bopfingen	7865, 315 (Abschn. Ellwangen – Röhlingen), 7865/4, (Abschnitt Tannhausen – Bopfingen), auf dem Abschnitt Unterschneidheim – Bopfingen auch 91, 92, 93, 95, 96,97
Hüttlingen – Neuler (Fortsetzung der Achse Kat. I Aalen – Hüttlingen)	7698
Neuler – Ellwangen	350
Ellwangen – Rainau – Westhausen	320
Ebnat – Neresheim (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. II Aalen – Ebnat)	106, 110
Neresheim – Heidenheim	51, 52
Grundnetzlinien	
Lorch – Alfdorf – Welzheim	266a
Lorch – Göppingen (Direktverbindung sowie über Waldhausen – Rattenharz)	11
Ruppertshofen – Birkenlohe – Gschwend (Fortsetzung der Achse Kat. II/ Stadtlinie Kat. I SG – Ruppertshofen)	63
Ruppertshofen – Frickenhofen – Gschwend (Fortsetzung der Achse Kat. II/ Stadtlinie Kat. I SG – Ruppertshofen)	63
Leinzell – Ruppertshofen	62
Leinzell – Täferrot	62
Rechberg – Wißgoldingen (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I/II SG – Rechberg)	SG 3, SG 4

Tabelle 2-2 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalverkehr

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Waldstetten – Weilerstoffel (Fortsetzung der Achse Kat. I SG – Waldstetten)	21
Degenfeld – Weißenstein (Fortsetzung der städt. Ergänzungslinie Weiler – Degenfeld)	SG 2
Zimmern – Böbingen	267
Heubach – Bartholomä	293, 294
Schechingen – Obergröningen – Untergröningen	74
Abtsgmünd – Wöllstein/Neubronn – Obergröningen – Untergröningen	74, 7698
Abtsgmünd – Dewangen – Fachsenfeld/Bernhardshof	192
Heubach – Mögglingen – Heuchlingen	76, Abschnitt Heubach – Mögglingen auch 267, 7922
Essingen – Forst – Reichenbach - Heuchlingen (Fortsetzung der Achse Kat. I Aalen – Essingen und Verbindung zu Achse Kat. II Heuchlingen – Eschach)	140
Essingen – Mögglingen (Fortsetzung der Achse Kat. I Aalen – Essingen)	7922
Essingen – Lauterburg – Bartholomä (Fortsetzung der Achse Kat. I Aalen – Essingen)	AA 40, AA 42, AA 43, AA 44, AA 48
Bartholomä – Steinheim – Heidenheim	295
Jagstzell – Crailsheim	7846C
Ellwangen – Jagstzell	7846C, 312
Jagstzell – Dankoltsweiler	312
Ellwangen – Adelmansfelden	7869
Ellenberg – Breitenbach – Wört	7867, 7867/1
Oberalfingen – Dalkingen – Röhlingen (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I/II Aalen – Wasseralfingen – Oberalfingen)	7866
Lauchheim – Lippach	99
Lauchheim – Hülen – Waldhausen	109
Tannhausen – Stöttlen (als Fortsetzung der der Achse Kat. II Stöttlen – Wört)	7865/8
Pfahlheim – Zöbingen – Unterschneidheim (Fortsetzung der Achse Kat. II Ellwangen – Pfahlheim)	7865
Zippligen – Unterwilflingen – Geislingen – Unterschneidheim (Fortsetzung der Achse Kat. II Bopfingen – Kirchheim – Unterwilflingen)	91, 92, 93, 95, 96, 97
Unterschneidheim – Kerkingen – Bopfingen	7865, 7865/4
Unterschneidheim – Zöbingen – Baldern – Kerkingen	7865, 7865/4
Röhlingen – Zöbingen – Unterschneidheim/Bopfingen	7865

Tabelle 2-2 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalverkehr

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
Kirchheim – Benzenzimmern (Fortsetzung der Achse Kat. II Bopfingen – Kirchheim)	91, 95
Kirchheim – Goldburghausen (Fortsetzung der Achse Kat. II Bopfingen – Kirchheim)	91, 95
Bopfingen – Trochtelfingen – Utzmemmingen – Nördlingen	7696
Neresheim – Dehlingen – Dorfmerkingen – Bopfingen	7864
Ebnat – Elchingen – Dorfmerkingen – Neresheim (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I/II Aalen – Ebnat)	106, 110
Waldhausen – Unterriffingen – Dorfmerkingen – Dehlingen – Neresheim (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. II Aalen – Waldhausen)	108
Neresheim – Kösing – Schweindorf – Neresheim	51
Unterkochen – Oberkochen – Königsbronn (Fortsetzung der Stadtlinie Kat. I Aalen – Unterkochen)	7518

Tabelle 2-2 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalverkehr

Die angegebenen Linien erfüllen die Funktion der Achsen auf den entsprechenden Abschnitten. Sind mehrere Linien angegeben, so erfüllen diese den Standard gemeinsam. Die Linienangaben stellen lediglich nachrichtlich den Istzustand dar. Im Rahmen von teilraumbezogenen Überplanungen können sich hier Änderungen ergeben. Schülerlinien sind nicht aufgeführt. Diese sind flexibel an die Anforderungen des Schülerverkehrs anzupassen. Daher werden bei Schülerlinien keine Linienführungen im Nahverkehrsplan vorgegeben.

2.3.2. Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten

Für die einzelnen Netzkategorien werden Mindestbedienungsstandards außerhalb des Schülerverkehrs definiert. Dazu werden verschiedene Zeitbereich unterschieden:

- Hauptverkehrszeiten HVZ (Berufs- und Schülerverkehr)
- Normalverkehrszeiten NVZ (tagsüber, während der Ladenöffnungszeiten)
- Schwachverkehrszeiten SVZ (Verkehr am Abend, an Wochenenden/Feiertagen)

Die Zeitbereiche sind zu folgenden Zeiten wirksam (vgl. Abbildung 2-1):

Hauptverkehrszeiten:

- Montag bis Freitag 6:00 bis 8:00 Uhr
- Montag bis Freitag 16:00 bis 18:00 Uhr

Normalverkehrszeiten:

- Montag bis Freitag 5:00 bis 6:00 Uhr
- Montag bis Freitag 8:00 bis 16:00 Uhr
- Montag bis Freitag 18:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 9:00 bis 15:00 Uhr

Schwachverkehrszeiten:

- Montag bis Freitag 20:00 bis 24:00 Uhr (Nächte Freitag auf Samstag bis 1:00 Uhr)

- Samstag 7:00 bis 9:00 Uhr
- Samstag 15:00 bis 1:00 Uhr
- Sonntag 8:00 bis 24:00 Uhr

Von den Zeitbereichen kann auf Grund örtlicher Besonderheiten, beispielsweise Betriebszeiten großer Arbeitgeber, Ladenöffnungszeiten, usw. abgewichen werden.

Abbildung 2-1 zeigt die Bedienungszeiten in einer grafischen Übersicht

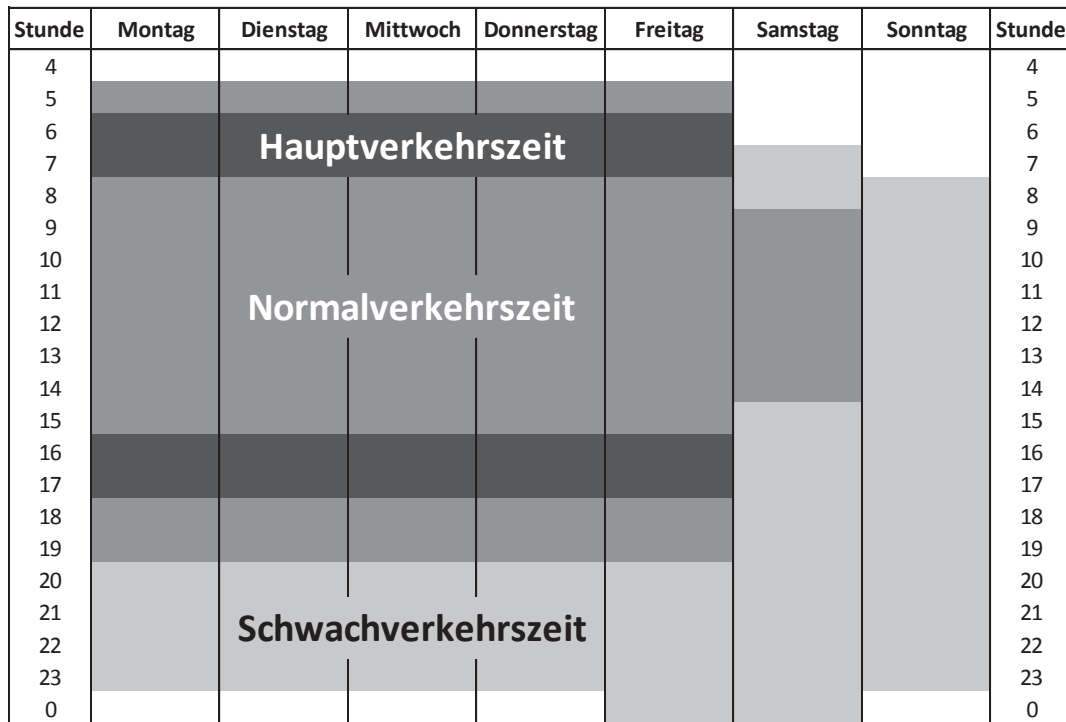


Abbildung 2-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten

In den Stadtverkehren gelten folgenden Bedienungshäufigkeiten:

	Hauptverkehrszeiten	Normalverkehrszeiten	Schwachverkehrszeiten
Stadtlinie Kategorie I	2 x pro h bei hinreichender Nachfrage verdichtet	2 x pro h	1 x pro h
Stadtlinie Kategorie II	2 x pro h	1 x pro h	nach Bedarf, ggf. flexible Bedienungsformen
Städtische Ergänzungslinie	nach Bedarf, ggf. flexible Bedienungsformen	nach Bedarf, ggf. flexible Bedienungsformen	nach Bedarf, ggf. flexible Bedienungsformen
Schülerlinie	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr, ggf. flexible Bedienungsformen weitere Vorgaben siehe Kapitel 2.3.4		

Tabelle 2-3: Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr

Die Standards gelten jeweils für das Gesamtangebot, ggf. durch Überlagerung mehrerer Linien, dabei können die konkreten Linienführungen auch voneinander abweichen.

Stadtlinien der Kategorien I und II sind zu vertakten. Montag bis Freitag vor 8:00 Uhr und im Schülerverkehr sind Taktabweichungen möglich, sollten jedoch möglichst vermieden werden.

Im Regionalverkehr werden die folgenden Bedienungshäufigkeiten festgelegt:

	Hauptverkehrszeiten	Normalverkehrszeiten	Schwachverkehrszeiten
Busachse Kategorie I	2 x pro h	1 x pro h	nach Bedarf
Busachse Kategorie II	1 x pro h	alle 1-2 h, ggf. aufgefüllt durch flexible Bedienungsformen	nach Bedarf, ggf. flexible Bedienungsformen
Grundnetzlinie	einzelne Fahrten nach Bedarf	einzelne Fahrten oder flexible Bedie- nungsformen	ggf. flexible Bedienungsformen
Schülerlinie	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr, ggf. flexible Bedienungsformen weitere Vorgaben siehe Kapitel 2.3.4		

Tabelle 2-4: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr

Busachsen der Kategorien I und II sind zu vertakten. Montag bis Freitag vor 8:00 Uhr und im Schülerverkehr sind Taktabweichungen möglich. Bei Achsen, bei denen Umsteigeverbindungen auf den SPNV wichtig sind, kann ebenfalls vom Takt abgewichen werden, sofern im SPNV Abweichungen vom Taktraster gegeben sind.

Die Linienführung auf den Busachsen der Kategorien I und II soll möglichst auf direktem Weg erfolgen, um mit dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen. Im konkreten Einzelfall ist zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung (vgl. Abschnitt 2.3.5) abzuwägen. Bei nachfragestarken Linien ist auch eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion möglich.

Es ist jeweils die Mindestbedienung angegeben. Wo die Bedienungshäufigkeit heute über diesen Werten liegt, gilt die heutige Bedienungshäufigkeit als Mindestbedienung soweit ein Bedarf für das zusätzliche Angebot besteht.

Im Stadt- wie auch im Regionalverkehr ist ein Bedarf grundsätzlich gegeben, wenn die jeweiligen Fahrten wirtschaftlich tragfähig sind, d. h. wenn die Erlöse und eventuelle positive Effekte auf die Gesamtlinie größer sind als die Grenzkosten der Fahrten. Hierbei sind Nachfrageeffekte auf die Gesamtlinie zu beachten. Zum Beispiel wird ein Fahrgast eventuell eine Fahrt in der Hinrichtung in der Hauptverkehrszeit nicht durchführen, wenn er in der Schwachverkehrszeit keine Rückfahrmöglichkeit mehr hat.

In Anlage 2-1 ist dargestellt, wie vielen Fahrtenpaaren pro Tag die einzelnen Standards entsprechen.

2.3.3. Einsatz flexibler Bedienungsformen

Um die festgelegte Angebotsausweitung in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage umsetzen zu können, ist ein verstärkter Einsatz flexibler Bedienungsformen erforderlich (vgl. Tabellen 2-3 und 2-4). Dabei können im Interesse einer Erhöhung der Fahrmöglichkeiten auch bestehende Liniencurse in eine größere Anzahl an Anmeldefahrten umgewandelt werden.

„Flexible Bedienungsformen“ ist ein Sammelbegriff, der alle ÖPNV-Angebote umfasst, die nicht mit einem Linienbus nach festgelegtem Fahrplan und festgelegtem Linienweg durchgeführt werden. Mögliche flexible Bedienungsformen werden im Folgenden kurz dargestellt. Eine Festlegung auf eine bestimmte Form erfolgt im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht. Hier sollen individuelle Lösungen in Abhängigkeit von den örtlichen Möglichkeiten umgesetzt werden.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über flexible Bedienungsformen gegeben. Flexible Bedienungsformen können räumlich und zeitlich flexibilisiert werden:

Räumlichen Flexibilisierung

Bei einer räumlichen Flexibilisierung wird nicht die Fahrt selbst, aber deren Verlauf am konkreten Bedarf ausgerichtet. Dazu werden die Verkehre im Richtungsband- oder Flächenbetrieb organisiert. Der Richtungsbandbetrieb ermöglicht auf Basis einer Grundroute (z. B. zwischen zwei zentralen Orten) die Bedienung eines größeren Bereichs außerhalb „der Linie“. Dabei wird die genaue Fahrtroute aufgrund angemeldeter Fahrtwünsche individuell festgelegt. Der Grad der Flexibilisierung steigt beim Flächenbetrieb, der nicht richtungsgebunden ist. Hier ergibt sich der Verlauf der Fahrt aus den Einstiegsorten und den Fahrtzielen der Fahrgäste. Ausstiegswünsche können in der Regel direkt beim Fahrer angemeldet werden, zum Einstieg ist eine telefonische Anmeldung erforderlich.

Für den Betrieb von Bedarfshaltestellen kommt neben der telefonischen Anmeldung auch eine Anmeldung direkt an der Haltestelle in Frage. Dazu sind die Haltestellen mit einer Haltewunsch-Einrichtung zu versehen.

Der Hauptvorteil des Richtungsband- und Flächenbetriebs liegt im Fahrkomfort für durchfahrende Fahrgäste, die weniger Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Da die Fahrt grundsätzlich stattfindet und in Dienstplänen berücksichtigt werden muss, ergeben sich aber nur begrenzte Kostenvorteile gegenüber dem klassischen Linienbetrieb. Gegebenenfalls können aber mehrere Fahrten mit unterschiedlichen Routen zusammengefasst werden.

Zeitliche Flexibilisierung

Zeitlich können die Systeme flexibilisiert werden, indem eine Fahrt nur stattfindet, wenn eine konkrete Nachfrage besteht. Dadurch ist es möglich, auch Fahrplanfahrten anzubieten, die im regulären Linienbetrieb äußerst unwirtschaftlich wären. Die am weitesten verbreitete Form solcher Bedarfsverkehre ist das klassische Ruftaxi bzw. der Rufbus. Die Fahrplanbindung bewährt sich aufgrund der Planbarkeit von Fahrten und Fahrzeugbedarf sowie zur Minimierung des Dispositionsaufwands. Es sind aber auch völlig fahrplanlose Systeme möglich (zum Beispiel der Flexibus im Landkreis Günzburg).

Neben Busunternehmen sind im Bereich der Rufbus- bzw. Ruftaxiverkehre auch Taxi- und Mietwagen-Unternehmen tätig. Da diese Unternehmen in erster Linie auf die Bedienung einer nicht-regelmäßigen Nachfrage und einer kurzfristigen Disposition des Personals ausgerichtet sind, kann der Bedarfslinienverkehr im Rahmen der üblichen Tätigkeit mit abgewickelt werden. Abgerechnet werden meist nur die konkret abgerufenen Fahrten, Bereitstellungskosten entstehen dann nicht. Vor diesem Hintergrund kann auch dann ein Grundangebot angeboten werden, wenn

davon auszugehen ist, dass nur ein geringer Teil der Fahrten abgerufen wird. Eingesetzt werden hier meist Pkw oder 8-Sitzer-Kleinbusse.

Bürgerbus

Beim Bürgerbus kann ein ÖPNV-Angebot durch den Einsatz von ehrenamtlichen Fahrern sehr kostengünstig angeboten werden. In der Regel werden Kleinbusse mit maximal acht Sitzplätzen eingesetzt, die mit Führerscheinklasse B (III) gefahren werden können. Unter bestimmten Umständen benötigen Bürgerbuslinien keine Genehmigung nach dem PBefG. Soweit eine Genehmigung erforderlich ist, wird von den Fahrern ein Personenbeförderungsschein benötigt.

Organisatorische Aufgaben wie Schulung und Einteilung des Fahrpersonals, Wartung und Reinigung der Kleinbusse sowie Gewinnung von Sponsoren können von einem Bürgerbusverein kostenneutral abgewickelt werden.

Der Bürgerbus stellt keine Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV-Angebot dar, sondern besitzt Verbindungs- und Erschließungsfunktionen in und zwischen Gemeinden und sichert zudem die Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-Netz. Voraussetzung für einen verlässlichen Betrieb eines Bürgerbusses ist, dass eine hinreichende Anzahl an ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer gewonnen werden kann. Deshalb eignet sich diese Organisationsform auch weniger für den Spät- und Wochenendverkehr, da sich hierfür meist wenig Personal finden lässt.

Räume für flexible Bedienungsformen im Ostalbkreis

Die ländlich strukturierten Räume im Ostalbkreis eignen sich grundsätzlich für den Einsatz von flexiblen Bedienungsformen. In Karte 2-1 werden Vorschläge für solche Bedienungsräume gemacht. Es handelt sich um Räume, in denen vermehrt kleinere Wohnplätze bestehen, die wirtschaftlich nicht an das ÖPNV-Netz außerhalb des Schülerverkehrs angeschlossen werden können. Diese Vorschläge sind:

- Gemeindegebiet Gschwend
- Gemeindegebiet Eschach
- Lorch, nördlicher Bereich
- Bereich Heubach/Bartholomä
- Gemeindegebiet Essingen
- Gemeindegebiet Abtsgmünd
- Gemeindegebiet Adelmansfelden
- Gemeindegebiet Rosenberg
- Bereich Hüttlingen/Neuler/Rainau
- Gemeindegebiet Jagstzell
- Ellwangen westliche Ortsteile
- Ellwangen nordöstliche Ortsteile
- Ellwangen Bereich Röhlingen/Pfahlheim
- Bereich Wört/Stöttlen
- Gemeindegebiet Tannhausen
- Gemeindegebiet Unterschneidheim
- Bereich Lauchheim-Nord/Westhausen-Lippach/-Lindorf
- Stadt Bopfingen Südbereich
- Bereich um Aalen-Waldhausen
- Bereich um Aalen-Ebnat
- Stadt Neresheim nördlicher und östlicher Bereich

- Gemeindegebiet Kirchheim und Riesbürg gemeinsam

Eine Nichtberücksichtigung in dieser Aufzählung bedeutet nicht, dass die Einführung flexibler Bedienformen ausgeschlossen ist.

2.3.4. Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr

Schüler stellen den größten zu befördernden Personenkreis im ÖPNV des Ostalbkreises dar. Für sie werden daher spezielle Rahmenvorgaben definiert. Gleichwohl sind – insbesondere auf den regionalen Achsen und den Stadtlinien – auch die Anforderungen im allgemeinen Verkehr zu beachten.

An Schultagen sollen folgende Mindestangebote in Form eines Bedienungsrasters bereitgehalten werden:

Standorte von Grundschulen:

Zubringer zur Schule:

- bis zu zwei Zufahrten am Vormittag
- ggf. eine Zufahrt am Nachmittag

Abbringer von der Schule:

- bis zu zwei Rückfahrten am Mittag
- ggf. eine Rückfahrt am Nachmittag

Standorte von weiterführenden Schulen:

Zubringer zur Schule:

- zwei Zufahrten am Vormittag
- eine Zufahrt am Nachmittag

Abbringer von der Schule:

- zwei Rückfahrten am Mittag
- zwei Rückfahrten am Nachmittag

Die Standards gelten für den gesamten Schulstandort. Befinden sich mehrere Schulen am selben Standort, müssen sie sich über die gewünschte zeitliche Lage der einzelnen Fahrten einigen.

Die Fahrten zu/von den Grundschulen sollen innerhalb ihres Schulbezirks umsteigefrei erfolgen. Zu/von den weiterführenden Schulen sind zur effizienten Abwicklung des Verkehrs auch Umstiege möglich.

Die Satzung des Ostalbkreises über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten (Schülerbeförderungskostenerstattungssatzung - SBKS) legt die maximal zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht fest. Daneben wird als Qualitätsziel festgelegt, dass die Wartezeiten (zwischen Ankunft des ÖPNV und Unterrichtsbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des ÖPNV, jeweils abzüglich notwendiger Fußwegezeit) in der Regel 25 Minuten nicht überschreiten sollen, sofern dieser Standard bereits heute vorliegt und dadurch kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Der nach Schülerzahl gewichtete Mittelwert soll 15 Minuten nicht überschreiten. Bei vertakteten Linien mit großer Bedeutung im Jedermann-Verkehr, insbesondere auf Busachsen Kategorie I und Stadtlinien Kategorie I und II sind zur Aufrechterhaltung eines durchgehenden

Taktes auch längere Wartezeiten akzeptabel. Eine Abwägung der Ziele eines durchgehenden Taktes und kurzer Wartezeiten erfolgt im Einzelfall.

Linienübergreifende Direktfahrten können eingerichtet werden, wenn sie zu Einsparungen, auch unter Berücksichtigung der Abrechnungsmodalitäten von OstalbMobil, und deutlichen Verbesserungen der Verkehrsbedienung führen.

Der unwirtschaftliche Einsatz von Spitzenfahrzeugen ist durch eine unternehmensübergreifende Organisation zu vermeiden. Darüber hinaus sind die Schulträger und Schulen gehalten, über gestaffelte Unterrichtszeiten und/oder die Verteilung der Schüler auf mehrere Wellen einen Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des Schülerverkehrs im ÖPNV zu leisten. Im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten sollen sich diese Kooperationen am bestehenden ÖPNV-Netz orientieren.

In der Regel wird nur ein Schulstandort der entsprechenden Schulart angefahren. Bei einer Nachfrage von mindestens 20 Schülern je Linienast kann auch ein weiterer Schulstandort angefahren werden.

2.3.5. Ziele für die räumliche Erschließung

Alle Wohnplätze mit über 50 Einwohnern sind über zumutbare Entfernungen zu Bushaltestellen in das Netz des ÖPNV einzubinden.

Als zumutbarer Weg zur Haltestelle werden folgende Entfernungen (Luftlinie) angesetzt:

- Bushaltestellen an Wohnplätzen mit 50 bis 200 Einwohnern 1.000 m
- Bushaltestellen an Wohnplätzen mit über 200 Einwohnern 500 m
- Bushaltestellen im städtischen Bereich, Außenzonen 500 m
- Bushaltestellen im städtischen Bereich, Kernbereiche 300 m

Im SPNV wird gemeinhin von einem idealisierten, fußläufigen Einzugsbereich der Stationen von 1.000 Metern ausgegangen.

Ein Wohnbereich gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb der genannten Luftlinienentfernungen wohnen. Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen ist der erschlossene Bereich je nach örtlicher Situation anzupassen.

Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern sind mindestens an Linien des Grundnetzes anzuschließen. Alternativ ist ein Anschluss an eine alternative Bedienungsform möglich, wenn diese eine vergleichbare Angebotsdichte ermöglicht.

2.3.6. Verknüpfung der Linien und Systeme

Verknüpfung Bus-Schiene

Die Regionalbuslinien haben im Ostalbkreis auch eine wichtige Bedeutung als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr, welcher die Hauptachsen zwischen den Mittelzentren und in Richtung Stuttgart darstellt. Die Transportkette Bus – Schienenverkehr muss daher optimal ausgestaltet werden. Relevante Verknüpfungspunkte bestehen in:

- Aalen
- Aalen-Unterkochen
- Böbingen
- Bopfingen

- Ellwangen
- Goldshöfe (Hüttlingen)
- Jagstzell
- Lauchheim
- Lorch
- Mögglingen
- Oberkochen
- Schwäbisch Gmünd
- Westhausen

An diesen Verknüpfungspunkten sind kurze Umsteigezeiten zu realisieren. In den Hauptverkehrszeiten sollen die Umsteigezeiten auf den primären Umsteigerelationen maximal 10 Minuten betragen, in den Normal- und Schwachverkehrszeiten maximal 15 Minuten. Dazu sollen die Bahnhöfe so angefahren werden können, dass Fußwege möglichst kurz sind. Soweit baulich machbar, sollen Sichtbeziehungen zwischen Bus und Zug bestehen. Die primären Umsteigerelationen verlaufen auf der Remsbahn zwischen Aalen und Lorch in Richtung Stuttgart, auf den übrigen Bahnstrecken aus/in Richtung Aalen.

Die Hierarchie der Verkehrsmittel (Fernverkehr - SPNV - Bus) ist bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen.

Verknüpfung Bus-Bus

Im engmaschigen Liniennetz des Ostalbkreises bestehen auch zahlreiche Verknüpfungen zwischen Buslinien, die insbesondere im Schülerverkehr relevant sind. Die bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind (vgl. Karte 2-1):

- Aalen, ZOB
- Aalen-Ebnat
- Aalen-Waldhausen
- Adelmansfelden, Hauptstraße
- Abtsgmünd, Busbahnhof
- Bopfingen
- Ellwangen, ZOB
- Gschwend, Marktplatz
- Heubach, Stadthalle/Marktplatz/Schulzentrum
- Heuchlingen, Krone
- Hüttlingen, Post
- Leinzell, Schulzentrum
- Mutlangen, Hirsch/Schulzentrum
- Neuler, Schule/Kirche
- Neresheim, Rathaus
- Röhlingen, Post
- Schwäbisch Gmünd, ZOB
- Untergröningen, Rathaus
- Unterschneidheim, Post
- Wört, Post

An diesen Haltestellen soll ein sicheres und komfortables Umsteigen möglich sein. Für wartende Fahrgäste sollen die in Abschnitt 2.4.4 definierten Ausstattungsmerkmale (insbesondere

Wetterschutz) vorhanden sein. Systeme zur Anschlusssicherung und – an stark frequentierten Umsteigepunkten – dynamische Fahrgastinformationssysteme helfen, das Umsteigen verlässlich und komfortabel zu machen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Zugangswege zu den Haltestellen:

Auf eine direkte, möglichst umweg- und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, durch Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu achten. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen gezielt beseitigt werden. An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV-Zugangsstellen installiert werden.

Park+Ride, Bike+Ride

Die Park+Ride-Anlagen sowie Bike+Ride-Anlagen an den Haltestellen des SPNV sollen dort, wo Engpässe bestehen, bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dort, wo im Siedlungsbereich längere Zugangswege bestehen, sollen auch zentrale Bushaltestellen nachfrageorientiert mit Bike+Ride-Plätzen ausgestattet werden. Um der wachsenden Bedeutung von E-Bikes Rechnung zu tragen, die insbesondere in hügeligem Gelände die Erreichbarkeit der Haltestellen deutlich verbessern können, sollen geeignete, d. h. insbesondere vandalismussichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen) geschaffen werden.

Für die Ausstattung der Haltestellen und deren Zuwegung sind die örtlichen Städte und Gemeinden zuständig, der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.

2.4. Weitere Ziele

2.4.1. Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge

Die Fahrzeugstandards zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Abschnitt 2.5 dargestellt. Um eine hohe Angebotsqualität zu erreichen, ist darüber hinaus insbesondere für die regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge, insbesondere für die Taktfahrten der Busachsen der Kategorien I und II sowie der Stadtlinien der Kategorien I und II grundsätzlich anzustreben:

- Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß
- Höchstalter der Fahrzeuge 12 Jahre

Für Verstärkerfahrten sowie im regionalen und städtischen Grundnetz und auf Schülerlinien können auch Fahrzeuge eingesetzt werden, die diese Standards nicht erfüllen. Soweit noch nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, um die Standards auf den genannten Achsen herstellen zu können, können vorhandene Fahrzeuge bis zum Auslaufen ihrer GVFG-Förderung weiter eingesetzt werden (in der Regel 8 Jahre).

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen.

2.4.2. OstalbMobil-Tarif/Verbund

Auf allen Linien ist der OstalbMobil-Tarif anzuwenden.

Im Ostalbkreis sind die Haustarife Berechnungsgrundlage für den Einnahmenanspruch der Verkehrsunternehmen aus dem Verbundtarif. Zur Vereinfachung der Berechnung ist die Struktur (Tarifstufen, Fahrscheinpalette) der Haustarife an den Verbundtarif anzugleichen.

In einer von allen Verkehrsunternehmen (Bus und Bahn) getragenen Geschäftsstelle von OstalbMobil sind die Kernaufgaben des Verbundes zusammenzuführen und mit eigenem Personal zu bearbeiten. Hierzu gehören mindestens alle Aufgaben in Zusammenhang mit dem OstalbMobil-Tarif (inkl. Verrechnung), Marketingaktivitäten, Vertretung von OstalbMobil nach außen und koordinierende, organisatorische und verkehrliche Aufgaben. Alle Verkehrsunternehmen sind in diese Verbundgesellschaft mit einzubinden. Mittelfristig wird die Gründung eines vollwertigen Verkehrsverbundes angestrebt, welcher neben dem bereits Erwähnten, auch u. a. gemeinsam abzustimmende Fahrpläne, einheitliche Fahrplaninformationen und die Anschlussicherung zwischen allen ÖPNV-Angeboten beinhaltet.

2.4.3. Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

Die Akzeptanz des ÖPNV und die Intensität seiner Nutzung sind wesentlich durch den Umfang und die Qualität der bereitgestellten Informationen und den Umfang der Kommunikation des Produkts beeinflusst. Die Informationen über die ÖPNV-Angebote müssen verständlich und ansprechend dargestellt sein. Es ist eine Gesamtkonzeption für die Angebotskommunikation zu erarbeiten, in der möglichst vielfältige und breite Wege der Kommunikation zusammenzuführen sind.

Dazu werden folgende Ziele festgelegt:

- verbundeinheitliches durchgängiges System dreistelliger Liniennummerierung
- verbundeinheitlich gestaltete Liniennetzpläne
- verbundeinheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast und Fahrplanschild, Fahrplankästen/Vitrine)
- Ausweitung der linien-/teilraumspezifischen Angebotskommunikation (z. B. Fahrplaninformationen im Taschenformat)
- Fortführung und weitere Optimierung der Telefonauskunft
- Einrichtung eines einheitlichen kreisweiten Beschwerdemanagements
- Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten
- umfassende Nutzung elektronischer Informationssysteme (Internetauskunft, Handy-Apps etc.).
- Einrichtung eines Fahrgastbeirats

2.4.4. Haltestellenausstattungen

Die Standards zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Abschnitt 2.5 dargestellt. Darüber hinaus sind folgende Qualitätsstandards anzustreben. Die Ausstattung soll der Bedeutung der Haltestelle entsprechen. Dazu werden folgende Richtgrößen (Kategorien) festgelegt. Als Anhaltspunkte sind hier Fahrgastzahlen angegeben:

- Kategorie 1 wichtige Umsteigehaltestelle bzw. hoch frequentierte Haltestelle > 500 Einsteiger/Tag
- Kategorie 2 Zentralhaltestelle 200 - 500 Einsteiger/Tag
- Kategorie 3 Ortshaltestelle 50 - 200 Einsteiger/Tag
- Kategorie 4 Nebenhaltestelle < 50 Einsteiger/Tag

Untenstehende Tabelle zeigt die anzustrebende Ausstattung für die jeweiligen Kategorien. Die Einteilung bezieht sich auf die Einsteiger. Für reine Ausstiegshaltestellen oder Haltestellen mit einem großen Aussteiger-Überhang genügt eine einfache Ausstattung mit Haltestellenschild, bei einem Aufkommen ab ca. 50 Aussteiger pro Tag zusätzlich ein erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord).

Auf Busbuchten sollte weitestgehend verzichtet werden. Haltestellen sollen künftig am Fahrbahnrand oder als Kap-Haltestelle gebaut werden, um ein paralleles Heranfahren zu ermöglichen. Auf die Radwegeführung im Bereich von Haltestellen ist dabei ein besonderes Augenmerk zu richten, um Konflikte zu vermeiden. Soweit ein Bedarf erkennbar ist, sollen Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgerüstet werden.

Bei aufkommensstarken Haltestellen, welche vor allem dem regelmäßigen Schülerverkehr dienen, können die Ausstattungsmerkmale bedarfsgerecht angepasst werden.

Die bauliche Haltestellenausstattung von Haltestellen fällt in die Zuständigkeit der Städte und Gemeinden. Der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild (Basisvariante)			X	X
Einheitliches Haltestellenschild aufgewertet	X	X		
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan	X	X	X	X
Erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord)	X	X	X	
Papierkorb	X	X	X	
Wetterschutz von drei Seiten	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	
Sitzgelegenheit (möglichst unterschiedlicher Höhe und mit Armlehnen)	X	X	X	
ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)	X	X	X	
Fahrradabstellanlage	X	X	X	
Stadtplan/Umgebungsplan, Infovitrine	X	X		
Uhr	X			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	(X)			

Tabelle 2-5: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

2.5. Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

Gesetzlicher Auftrag

Nach § 11 Abs. 3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten. Nach § 8 Abs. 3 PBefG besteht die Pflicht, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen „mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (vgl. Kapitel 01.01), soweit nicht

- Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden,
- das Land aus nachweislichen technischen oder ökonomischen Gründen einen abweichenden Zeitpunkt festlegt oder Ausnahmetatbestände regelt.

Barrierefreiheit im Busverkehr

Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, soll die Umsetzung sukzessive zum Harmonisierungszeitpunkt in den einzelnen Linienbündeln erfolgen (vgl. Tabelle 3-1). In den einzelnen Linienkategorien werden dann, soweit wirtschaftlich vertretbar folgende Maßnahmen angestrebt:

Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhllampe, zuverlässiger optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) auf allen Taktkursen (d. h. mit Ausnahme von kapazitätsbedingten Zusatzkursen oder reinen Schülerkursen) der regionalen Busachsen der Kategorien I und II, auf den regionalen Grundnetzlinien, auf den Stadtlinien der Kategorie I und II sowie auf den städtischen Ergänzungslinien.

Fahrplanfahrten, die mit barrierefreien Bussen durchgeführt werden, sollen im Fahrplan kenntlich gemacht werden. Bereits heute wird ein erheblicher Teil der Fahrten mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt. Für die Kunden ist aber nicht ersichtlich, auf welchen Fahrten dies der Fall ist. ÖPNV-Fahrten sind daher für Personen, die auf solche Fahrten angewiesen sind, nicht planbar.

Auf Schülerlinien und für Verstärkerkurse im Schülerverkehr können – soweit diese Ausnahmen landesgesetzlich möglich bleiben – auch über 2022 hinaus Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden. Da in diesem Bereich ein beachtlicher Teil der Fahrzeuge gebunden ist, können weiterhin zahlreiche Kombi- und Reisebusse im Linienverkehr eingesetzt werden.

Zur Herstellung einer Barrierefreiheit im Busverkehr sind auch die Haltestellen entsprechend auszubauen. Dazu sind zunächst die Haltestellen der Kategorie 1 und 2 (vergl. Ziff. 2.4.4.) sukzessive mit geeigneten Bordsteinen (Kasseler Sonderbord mit Bordsteinhöhen von 18-20 cm), taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern auszustatten und es ist zu gewährleisten, dass Busse die Haltestellen bündig anfahren können (vgl. Abschnitt 2.4.4.).

Barrierefreiheit im Schienenverkehr

Die Herstellung einer Barrierefreiheit im Schienenverkehr fällt in die Aufgabenträgerschaft des Landes sowie des Betreibers DB AG. Der Landkreis setzt sich aber dafür ein, dass sukzessive auch Bahnsteige und Fahrzeuge des Schienenverkehrs barrierefrei ausgebaut werden.

Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

Barrierefreiheit ist auch ein Ziel für die Fahrgastinformation. Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten. An Haltestellen sind haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

2.6. Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV

Auf der Grundlage der derzeitigen ÖPNV-Förderung durch das Land und den Landkreis werden Busleistungen grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht. Zu den eigenwirtschaftlichen Erträgen der Verkehrsunternehmen zählen insbesondere Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45a PBefG und Erstattungsleistungen für Schwerbehinderte gemäß § 145 SGB IX sowie Ausgleichsleistungen für die Anwendung des OstalbMobil-Tarifs.

Der Landkreis beabsichtigt nicht, zur Erreichung der im Nahverkehrsplan definierten Ziele und Rahmenvorgaben, zusätzliche Verkehre zu bestellen. Damit gilt die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG, die Voraussetzung für eine Genehmigung des Linienverkehrs ist, auch dann als erfüllt, wenn sie geringfügig unter den in diesem Nahverkehrsplan definierten Rahmenvorgaben liegt. Die Rahmenvorgaben finden aber insbesondere Anwendung, wenn mehrere konkurrierende Genehmigungsanträge vorliegen und das bessere Angebot im Sinne dieses Nahverkehrsplans ermittelt werden muss.

Liegt das Angebotsniveau eines Verkehrs über den Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans, so gelten die Rahmenvorgaben grundsätzlich als ausreichend. Der Aufgabenträger Ostalbkreis kann dann eine Reduzierung des Fahrplanangebots zugunsten anderer Linien, bei denen die Rahmenvorgaben nicht erfüllt werden oder zugunsten einer Senkung der Haustarife verlangen.

2.7. Maßnahmen

Die im vorigen Kapitel definierten Ziele und Rahmenvorgaben werden noch nicht in allen Bereichen erfüllt. Daher sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans insbesondere die hier aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden:

Globale Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot

Generell sollen die Verkehrsangebote an den Anforderungen des Nahverkehrsplans ausgerichtet werden. Das bedeutet insbesondere eine stärkere Vertaktung auf den Hauptachsen. In der Fläche sollen die Angebote unter verstärkter Nutzung flexibler Bedienungsformen bedarfsgerecht angepasst werden. Im Einzelnen sollen folgende planerische Maßnahmen ergriffen werden:

- Abbau von Erschließungsdefiziten (vgl. Tabelle 5-6)
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus- und Schiene (vgl. Kapitel 5.2.7)
- Ausweitung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen in den ländlich geprägten Teilräumen, dabei auch kritische Überprüfung der bestehenden Rasterfahrpläne
- Überprüfung des Systems der Direktfahrten

Teilraumbezogene Angebotsmaßnahmen

- Integrierte Bedienung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf der Achse (Göppingen –) Maitis – Reitprechts – Straßdorf – Schwäbisch Gmünd
- Verkürzung der Linie 5b außerhalb des Schülerverkehrs auf den Abschnitt Marktplatz – ZOB – Lorcher Straße; Bedienung des entfallenden Maitis über die Achse (Göppingen –) Maitis – Straßdorf – Gmünd.
- Integrierte Bedienung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf der Achse (Waldstetten bzw. Unterbettringen –) Dreifaltigkeitsfriedhof – Schwäbisch Gmünd
- Integrierte Bedienung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf der Achse Leinzell – Herlikofen/Zimmern – Schwäbisch Gmünd
- Integrierte und umsteigefreie Bedienung aller Linien zwischen (Heidenheim – Steinheim –) Bartholomä und Böbingen (Anschluss Remsbahn) über Heubach
- Darstellung der Verbindung Abtsgmünd – Neuler – Ellwangen (Linien 350 und 353) als durchgehende Linie
- Integrierte Bedienung im Bereich Unterschneidheim – Kirchheim – Bopfingen, Ausgestaltung der regionalen Busachse Kategorie II zwischen Unterschneidheim und Bopfingen
- Schaffung einer integrierten Bedienung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf der Achse Westhausen – Oberalfingen – Wasseralfingen – Aalen sowie zwischen Bus und Schiene auf der Achse Bopfingen – Westhausen – Aalen
- Schaffung einer integrierten Bedienung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf den Achse Waldhausen – Himmlingen – Aalen und Ebnat – Oberkochen – Aalen
- Schaffung einer integrierten Bedienung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf der Achse Essingen – Industriegebiet West – Aalen
- Integrierte Bedienung im Bereich Neresheim – Dorfmerkingen – Unterriffingen und im Bereich Neresheim – Schweindorf
- Betriebliche Integration der Linie 99 in das übrige Bedienungsangebot in diesem Raum
- Abbau von schienenparallelem Busverkehr zwischen Lorch und Mögglingen

Weitere Maßnahmen

- Gründung einer Verbundgesellschaft zur Abwicklung der organisatorischen und finanziellen Fragen OstalbMobil betreffend. Dieses beinhaltet u. a. die alleinige Anwendung des OstalbMobil-Tarifs sowie die Einführung von Angeboten in den Stadtverkehren
- Ausbau der Tarifkooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden (Verkehrsverbund Stuttgart VVS, Kreisverkehr Schwäbisch Hall, Filsland Mobilitätsverbund und Heidenheimer Tarifverbund htv)
- Erweiterung des City-Tickets der DB auf Schwäbisch Gmünd
- Umsetzung der in Kapitel 2.4.3 genannten Ziele im Bereich Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement
- Sukzessive Ausweitung des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge
- Darstellung der Fahrten, die mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden, im Fahrplan, um eine verlässliche Nutzung durch Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu ermöglichen

3. Linienbündelungskonzeption

Derzeit sind die Linien des Ostalbkreises in über 100 Einzelgenehmigungen gesplittet, die jeweils unterschiedliche Laufzeiten aufweisen. Korrekturen im Liniennetz sowie linienübergreifende Abstimmungen bzw. betriebliche Kooperationen sind daher nur unternehmensintern oder auf der Basis freiwilliger Vereinbarungen (win-win-Situationen) möglich.

Der Ostalbkreis beabsichtigt, zur Unterstützung der in Kapitel 2 definierten Ziele und Rahmenvorgaben und insbesondere zur Gewährleistung einer integrierten Produktion zusammenhängender Linien, eine Linienbündelung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG durchzuführen. Der rechtliche Rahmen für eine Linienbündelung ist bereits in Kapitel 1.1.2. dargestellt.

Die Bündelung, d. h. die Zusammenfassung von Linien, die Verflechtungen aufweisen, unterstützt die Erreichung dieser Ziele in mehrfacher Hinsicht. So können durch einen linienübergreifenden Personal- sowie Fahrzeugeinsatz Betriebskosten und durch ein zentrales Management Overheadkosten reduziert werden, wenn mehrere verbundene Linien in der Hand eines Betreibers (oder eines Betreiber-Konsortiums) gebündelt werden.

Auch die Integration, d. h. die Abstimmung von Linienführungen, Fahrplänen und Tarifen sowie die Gewährleistung der linienübergreifenden Zuverlässigkeit (z. B. Anschlusssicherung) wird erleichtert, wenn verflochtene Linien als ein Bündel durch einen Betreiber bedient werden. Dieser kann durch einen einheitlichen Marktauftritt, ein auf die Netznutzer abgestimmtes Bedienungsangebot (Produktbildung), einen linienübergreifenden Vertrieb und Kundenbetreuung sowie Marketing („einheitliche Benutzeroberfläche“) ein Höchstmaß an Marktausschöpfung erreichen, weil keine bündelinterne Konkurrenzierung besteht.

Außerdem führt die Zusammenfassung mehrerer Linien in der Hand eines Betreibers zu einem bündelinternen Querausgleich zwischen guten und schlechten Ertragslagen. Im Falle eigenwirtschaftlicher, d. h. unternehmensinitiiertem Verkehr kann somit gewährleistet werden, dass ertragsstarke Linien schwächere Linien mitfinanzieren und sog. „Rosinenpickerei“ vermieden wird. Des Weiteren können bei zweckmäßiger Bündelkonzeption historisch zufällig gewachsene Linienaufteilungen überwunden werden.

Die Linienbündelung dient zunächst dazu, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Linienbündel zu harmonisieren. Nach Festlegung des Harmonisierungszeitpunkts können alle auslaufenden Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde auf diesen Zeitpunkt befristet werden. Eine Entscheidung über die zukünftige Vergabeart ist damit nicht verbunden.

3.1. Grundsätze des Linienbündelungskonzepts

Die Linienbündel im Ostalbkreis wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

Verkehrliche Verbundenheit von Linien

- Bestimmte Verbindungen werden durch zwei oder mehr Linien bedient, so dass die Kapazitäten zu den Spitzenzeiten und die Verzahnung der Angebote in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (Fahren auf „Lücke“) geboten ist.
- Es besteht eine enge Verbundenheit von Zubringer- und Hauptlinie, so dass Anschlussverbindungen oder durchgehende Fahrten angeboten werden sollen.
- Es besteht ein durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr.

- Es ist erforderlich, einen Raum flächenhaft zu erschließen bzw. es besteht ein einheitlicher Markt. Dies kann in Stadtverkehren, aber auch in Flächengemeinden der Fall sein.

Betriebliche und wirtschaftliche Verbundenheit von Linien

- Es bestehen einheitliche Anforderungen an die Produktion (z. B. Fahrzeuganforderungen).
- Parallele oder aneinander angrenzende Linien sind betrieblich verflochten, d. h. Fahrzeuge können linienübergreifend eingesetzt werden. Bei einer isolierten Produktion der einzelnen Linien entstünde dann ein unwirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz bzw. ein Fahrzeugmehrbedarf.
- Starke und schwache Linien innerhalb eines Bündels sollen wirtschaftlich ausgeglichen werden. Dadurch kann verhindert werden, dass einzelne Linien in die Gemeinwirtschaftlichkeit abrutschen, d. h. öffentlich bezuschusst werden müssen, während mit anderen Linien Gewinne erzielt werden. Dadurch wird insbesondere eine „Rosinenpickerei“ verhindert, bei der Unternehmen nur noch Genehmigungen für gewinnträchtige Linien beantragen und eine flächendeckende Bedienung gefährdet wird.

Größe der Linienbündel

- Erst ab einer Mindestgröße der Bündel von ca. 500.000 Nutzwagenkilometern und ca. 10 eingesetzten Fahrzeugen ist eine wirtschaftlich effiziente Leistungserstellung möglich. Je größer ein Linienbündel ist, desto größer sind die planerischen Freiheitsgrade zur Verkehrsgestaltung und desto leichter kann auf Veränderungen der Nachfragestruktur (z. B. der Schullandschaft und der Schülerströme) reagiert werden. Gerade vor dem Hintergrund der derzeit unklaren Entwicklung der Schullandschaft ist es wichtig, dass Veränderungen der Schülerströme innerhalb eines Bündels aufgefangen werden können. Dadurch werden die wirtschaftlichen Folgen (ggf. Verlagerung von Einnahmen auf andere Bündel) minimiert.
- Bei zu großen Bündeln besteht die Gefahr, dass es mittelständischen Betreibern nicht mehr möglich ist, die Leistungen zu erbringen.
Im Rahmen des FahrBus Ostalb (zuvor FahrBus Ellwangen, FahrBus Gmünd, seit 2012 FahrBus Ostalb) bestehen bereits enge Kooperationen der Verkehrsunternehmen, die die oben genannten Kriterien erfüllen. Im Rahmen dieser Kooperationen ist ein gemeinsamer Betrieb der Linienbündel durch die vorhandenen mittelständischen Unternehmen weiterhin möglich. Die Abgrenzung dieser Kooperationen wurde bei der Linienbündelung weitgehend berücksichtigt. Um die Bündelgröße nach oben zu begrenzen, sind diese Kooperationen zum Teil in mehrere Bündel aufgeteilt. Andererseits wurden dort, wo es geboten erschien, weitere Linien in die Bündel integriert, die bisher nicht innerhalb von FahrBus Ostalb geplant werden.
Sollte es durch grundlegende Veränderung der ÖPNV-Finanzierung wider Erwarten nicht mehr möglich sein, die Bündel eigenwirtschaftlich zu betreiben und die Leistungen ausgeschrieben werden müssten, sieht der Gesetzgeber vor, die Bündel in Lose aufzuteilen (§ 8a Abs. 4 PBefG). Dadurch werden auch in diesem Fall die mittelständischen Interessen gewahrt.

Harmonisierungszeitpunkte

- Linienbündel sollten frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der längsten bestehenden Liniengenehmigung innerhalb des Bündels harmonisiert werden. Ausnahmsweise können dabei kleinere, für die Funktionsfähigkeit des Bündels untergeordnete Linien ausklammert werden. Diese können dann nachträglich in das Bündel integriert werden.
- Die Harmonisierungszeitpunkte der einzelnen Bündel werden gestaffelt. Dadurch wird einerseits verhindert, dass mittelständische Unternehmen überfordert werden, indem sie gleichzeitig Genehmigungsanträge für mehrere Bündel stellen bzw. mehrerer Kooperationen aufbauen müssen. Auch die Aufgabenträger können dann die Vergaben der einzelnen Bündel sukzessive bearbeiten.

- Bei der Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte wird darauf geachtet, zufällige unterjährige Daten zu vermeiden. Prinzipiell bietet sich an, Linien zum Zeitpunkt des internationalen Fahrplanwechsels Mitte Dezember (ggf. auch zum Jahreswechsel) oder zum Schuljahreswechsel zu bündeln. Wegen der großen Bedeutung des Schülerverkehrs erfolgt die Bündelung im Ostalbkreis grundsätzlich zum 1. August. Dieser Zeitpunkt liegt am Anfang der Sommerferien. So besteht bei Einführung neuer Betriebskonzepte die Möglichkeit, diese langsam einzuspielen, bevor im September das neue Schuljahr beginnt. Schulen müssen gegebenenfalls ihre Stundenpläne und Unterrichtszeiten an das neue Konzept anpassen.

3.2. Festlegung der Linienbündel

In diesem Kapitel werden die einzelnen Bündel beschrieben und es wird deren Aufteilung begründet. Zur Darstellung der Bündelgrößen wurden die Jahresfahrleistung (veröffentlichte Fahrplankilometerleistung) sowie die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge (Spitzenstunde) dargestellt. Die Angaben zu den Fahrleistungen wurden aus Unternehmensangaben übernommen, teilweise auch aus Fahrplanauswertungen ermittelt. Die Zahl der Fahrzeuge wurde ebenfalls aus dem Fahrplan ermittelt. Hier sind keine Reserve- bzw. zusätzliche Verstärkerfahrzeuge berücksichtigt, die nicht im Fahrplan aufgeführt sind. Die Daten stellen daher nur Anhaltswerte dar. Durch eine integrierte Planung innerhalb der Bündel unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben können sich die Kilometerleistung und eventuell auch die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge innerhalb der Bündel verringern. Auch vor dem Hintergrund der Entwicklung der Schülerzahlen und der Schullandschaft werden sich die Leistungszahlen bis zur Umsetzung der Linienbündel ändern.

3.2.1. Übersicht

Bündel	Summe km/Jahr	Summe Fahrzeuge Spitzenstd.	Harmonisierungszeitpunkt
GD-Nord	1.150.000	25	01.08.2020
GD-Nordost	1.680.000	32	01.08.2019
Ellwangen West	920.000	24	01.08.2021
Ellwangen Ost	1.030.000	32	01.08.2020
Kapfenburg-Bopfingen	980.000	19	01.08.2021
Härtsfeld	1.380.000	21	01.08.2021
AA-Stadt	1.610.000	22	01.08.2021
GD-Stadt	1.780.000	27	01.08.2021
GESAMT	10.530.000	202	

Tabelle 3-1: Übersicht über die Linienbündel

3.2.2. Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nord

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nord umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie SG 6 (Abt) Schwäbisch Gmünd – Deinbach
- Linie SG 66 (Abt) Deinbach – Mutlangen
- Linie 61 (Schuster) Schwäbisch Gmünd – Zimmerbach – Tanau – Durlangen
- Linie 62 (Kolb) Schwäbisch Gmünd – Lindach – Ruppertshofen
- Linie 63 (RBS) Schwäbisch Gmünd – Gaildorf (Abschnitt Schwäbisch Gmünd – Spraitbach – Gschwend)
- Linie 63/9 (RBS) Gschwend – Brandhof – Gschwend

Im Bündel Schwäbisch Gmünd Nord werden heute ca. 1,15 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 25 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Im Bereich nördlich von Schwäbisch Gmünd und Mutlangen befinden sich die größeren Orte Durlangen, Spraitbach und Gschwend, die jedoch umgeben sind von vielen kleinen Wohnplätzen. Aus diesem Raum müssen Verbindungen zu den weiterführenden Schulen in Schwäbisch Gmünd, Mutlangen und Gaildorf (Landkreis Schwäbisch Hall) bedient werden, ebenso zu den Standorten von Haupt- bzw. Werkrealschule in Gschwend und Rehnenhof. Grundschulen bestehen außer an den genannten Standorten zusätzlich in Frickenhofen, Spraitbach, Ruppertshofen, Durlangen, Täferrot, Lindach und Großdeinbach. An allen Schulstandorten existieren auch Fahrschüler, die zeitgerecht befördert werden müssen. Die Vielzahl der Schulen und Wohnplätze erfordert eine enge Abstimmung, um die Zahl der erforderlichen Sammelfahrten im Schülerverkehr in Grenzen zu halten.

Diese enge Abstimmung wird bereits heute weitgehend praktiziert: Die Haupt-Durchmesserlinie des Raums, Linie 63, weist im Landkreis eine Unterlinie (Linie 63/9) auf, die der Feinerschließung dient und zur Hauptlinie zahlreiche Umsteigeverbindungen und auch direkte Durchbindungen aufweist. Auch die Linien 61 und 62 sind mit den genannten Linien verflochten.

In Abstimmung mit dem Landkreis Schwäbisch Hall wird der Abschnitt Gschwend – Gaildorf der Linie 63 aus dem Bündel herausgenommen.

Durch die Zuschneidung der Linien SG 6 und SG 66 zum Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nord können alle Linien im Bereich Mutlangen aus einem Guss produziert werden. Der Linienteil Rehnenhof – Mutlangen der Linie 66 verläuft direkt parallel zu den übrigen Linien des Nord-Bündels, Im Bereich Rehnenhof – Deinbach erschließen die Linien 6 und 66 die gleichen Siedlungsbereiche.

Teil des Linienbündels Schwäbisch Gmünd Nord ist die Busachse Kategorie I Schwäbisch Gmünd – Mutlangen – Spraitbach (Fortsetzung als Kategorie II nach Gschwend nach Gaildorf), und verschiedene weitere Achsen sowie Schülerlinien. Durch die Bündelung dieser Linien soll eine integrierte Bedienung erfolgen, um die Standards möglichst effizient zu erfüllen und einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Linien zu ermöglichen.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2020 befristet werden.

3.2.3. Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nordost

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nordost umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie SG 5 (Abt) Abschnitt Schwäbisch Gmünd – Zimmern
- Linie SG 7a (Abt) Schwäbisch Gmünd – Freibad – ZF Werk 2
- Linie 71 (Domhan) Schwäbisch Gmünd-Herlikofen – Schwäbisch Gmünd/Bahnhof
- Linie 72 (Jakob) Schwäbisch Gmünd – Herlikofen/Iggingen – Leinzell – Eschach
- Linie 72/2 (Jakob) Eschach – Seifertshofen
- Linie 73 (Krieger) Schwäbisch Gmünd – Schechingen
- Linie 74 (RBS) Schwäbisch Gmünd – Heuchlingen – Untergröningen
- Linie 76 (RBS) Heubach – Möggingen – Heuchlingen – Abtsgmünd
- Linie 77 (RBS) Abschnitt Heuchlingen – Schwäbisch Gmünd
- Linie 140 (Lang) Eschach – Schechingen – Reichenbach – Aalen – Wasseralfingen
- Linie 192 (Lang) Abtsgmünd – Dewangen – Fachsenfeld
- Linie 267 (RBS) (Schorndorf –) Schwäbisch Gmünd – Böbingen – Möggingen – Heubach (Abschnitt Schwäbisch Gmünd – Heubach)
- Linie 293 (Grötzingen) Lauterburg – Bartholomä – Heubach
- Linie 294 (Rühle-Gold) Bartholomä – Heubach
- Linie 7698 (RBS) Abschnitt Abtsgmünd – Untergröningen
- Linie 7922 (RBS) Heubach – Lautern – Möggingen – Aalen

Im Bündel Schwäbisch Gmünd Nordost werden heute ca. 1,68 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 32 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Im Rahmen FahrBus Gmünd erfolgt heute eine integrierte Bedienung im gesamten Bereich nördlich, nordöstlich und östlich von Schwäbisch Gmünd. Um die Ziele bezüglich der Bündelgröße aber nicht zu überschreiten, wurde der Raum in zwei Bündel aufgeteilt. Da die Verkehre überwiegend auf Mutlangen und Schwäbisch Gmünd zulaufen, kann diese Aufteilung nur in der Weise sinnvoll vorgenommen werden, dass die aus dem Norden und aus dem Nordosten auf Mutlangen/Gmünd zulaufenden Linien in separate Bündel aufgeteilt werden.

Weiterführende Schulen sind insbesondere an den Standorten Schwäbisch Gmünd und Mutlangen zu bedienen, darüber hinaus in Aalen, Abtsgmünd, Böbingen, Essingen, Heubach, Hussenhofen, Möggingen und Leinzell. Grundschulen sind zu bedienen in Bartholomä, Eschach, Göggingen, Herlikofen, Heuchlingen, Hohenstadt, Iggingen, Lautern, Lindach, Schechingen und Untergröningen.

Heute parallel laufende Linien, insbes. von Stadt- und Regionalbus, sollen zu einem Gesamtkonzept integriert werden. Dies betrifft z. B. die Linien SG 5, 72, 72/2, 73, 74, und 267 zwischen Zimmern und Gmünd, oder die Linien 71, 72, 74 und 77 zwischen Herlikofen und Gmünd. Daraus sind Synergieeffekte zu erwarten. Die Linien 76, 267, 293, 294 und 7922 weisen im Bereich Heu-

bach/Mögglingen/Böbingen zahlreiche Verflechtungen und Überlagerungen auf und sollen daher integriert werden.

Die städtische Linie 5 Zimmern – Schwäbisch Gmünd ist derzeit bis Stiftsgut/Lorcher Straße durchgebunden. Sie soll am ZOB Schwäbisch Gmünd getrennt werden, um den Abschnitt ZOB – Stiftsgut/Lorcher Straße weiterhin integriert mit den übrigen Stadtverkehrslinien bedienen zu können.

Im Bereich zwischen Abtsgmünd und Untergröningen verlaufen die Linien 74 und 7698 parallel. Die Linie 7698 verkehrt hier mit einem untergeordneten Linienast (Hauptast Abtsgmünd – Hüttlingen – Aalen im Linienbündel Ellwangen West). Die Linie soll in Abtsgmünd geteilt werden, um im Abschnitt zwischen Abtsgmünd und Untergröningen eine integrierte Bedienung zu ermöglichen.

Im Bereich zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen verkehren verschiedene Linien, die dieses Gebiet in Richtung der beiden Mittelzentren sowie auch in Richtung Heubach, Abtsgmünd und zur Remsbahn in Böbingen und Mögglingen anbinden. Um die vielfältigen Sammel- und Verteilungsaufgaben effizient erfüllen zu können, sollen die Linien in einem gemeinsamen Bündel zusammengefasst werden.

Teil des Linienbündels Schwäbisch Gmünd Nordost ist die Busachse Kategorie I Schwäbisch Gmünd – Leinzell in Kombination mit mehreren städtischen Achsen im Stadtgebiet von Schwäbisch Gmünd und verschiedene weitere Achsen sowie Schülerlinien. Durch die Bündelung dieser Linien soll eine integrierte Bedienung erfolgen, um die Standards möglichst effizient erfüllen und einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Linien zu ermöglichen.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2021 befristet werden.

3.2.4. Linienbündel Ellwangen West

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Ellwangen West umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie 194 (Lang) Lutstrut – Pommertsweiler – Abtsgmünd
- Linie 195 (Lang) Hüttlingen – Seitsberg – Hüttlingen – Oberlengenfeld
- Linie 300 (Mack) Klosterfeld – Braune Hardt/Kellerhaus – Rabenhof
- Linie 301 (Mack) Ellwangen – Rindelbach – Schönau
- Linie 311 (Mack) Ortslinienverkehr Adelmansfelden
- Linie 312 (Mack) Ortslinienverkehr Jagstzell/Rosenberg
- Linie 313 (Mack) Ortslinienverkehr Rainau – Dalkingen – Westhausen
- Linie 314 (Mack) Ortslinienverkehr Rosenberg
- Linie 350 (Weis) Neuler – Ellwangen/Schulzentrum
- Linie 351 (Weis) Neuler – Schwenningen
- Linie 352 (Weis) Neuler – Ebnat – Bronnen – Gaishardt – Adelmansfelden
- Linie 353 (Weis) Neuler – Abtsgmünd
- Linie 7698 (RBS) Aalen ZOB – Aalen-Erlau/Industriegebiet – Abtsgmünd – Hohenstadt/Post ohne Abschnitt Abtsgmünd – Untergröningen
- Linie 7846 A (Müller) Aalen – Ellwangen
- Linie 7869 (Müller) Abtsgmünd – Adelmansfelden – Ellwangen

- Linie 7869/1 (Müller) Hinterlengenbergr – Griesweiler – Eggenrot – Mittelhofschule – Rindelbach/Schule

Im Bündel Ellwangen West werden heute ca. 0,92 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 24 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Auf den Hauptzulaufachsen auf Ellwangen bestehen enge Verflechtungen zwischen Linien der Feinerschließung und durchgehenden Linien (z.B. 7869/1 mit 7869). Eine Verknüpfung ist zur Gewährleistung durchgehender Schülerverkehre nach Ellwangen erforderlich. Durch die drei Betreiber Fa. Müller, Fa. Mack und Fa. Weis werden jeweils mehrere Linien linienübergreifend produziert.

Im Bereich des Linienbündels Ellwangen West besteht schon seit längerem eine Betreiber übergreifende Kooperation (FahrBus Ellwangen). Durch die Linienbündelung wird diese Kooperation genehmigungsrechtlich verankert.

In den Bereichen Abtsgmünd, Adelmansfelden, Neuler und Hüttlingen bestehen Verknüpfungen zwischen den örtlichen Linien und der Linie 7698. Um neben Ellwangen auch eine flächendeckende Erreichbarkeit des wichtigen Schulstandorts und Mittelzentrums Aalen aus diesen Gemeinden zu gewährleisten, wird die Linie 7698 in dieses Bündel integriert. Zwischen Hüttlingen und Aalen verkehren außerdem die Linien 7846A und 7698 parallel. Auf dieser regionalen Achse Kategorie I soll eine integrierte Bedienung erfolgen, um die Standards möglichst effizient erfüllen zu können. Die Linie 7698 wird in Abtsgmünd gebrochen und der Ast Abtsgmünd – Untergröningen in das Bündel Schwäbisch Gmünd Nordost integriert (siehe dort).

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2019 befristet werden.

3.2.5. Linienbündel Ellwangen Ost

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Ellwangen Ost umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie 302 (Mack) Ellwangen – Stocken – Eigenzell – Rattstatt – Rindelbach
- Linie 315 (Mack) Baldern – Lippach – Killingen – Röhlingen/Schulen – Neunheim – Ellwangen
- Linie 320 (Mack) Ellwangen – Goldrain – Dalkingen – Westhausen – Reichenbach
- Linie 7865 (Müller) Ellwangen – Röhlingen – Tannhausen – Unterschneidheim – Bopfingen (Abschnitt Ellwangen – Röhlingen – Tannhausen/Unterschneidheim)
- Linie 7865/2 (Müller) Beersbach – Pfahlheim – Röhlingen – Pfahlheim
- Linie 7865/8 (Müller) Dinkelsbühl – Wört – Mönchsroth – Willburgstetten – Stöttlen – Birkenzell – Unterschneidheim/Schule
- Linie 7867 (Müller) Ellwangen – Unterdeufstetten – Stöttlen – Wört – Dinkelsbühl
- Linie 7867/1 (Müller) Ellenberg – Georgenstadt – Eiberg
- Linie 7867/8 (Müller) Stöttlen – Eck am Berg – Regelsweiler – Willburgstetten – Gaxhardt
- Linie 7871 (Müller) Fichtenau – Wört – Springhof – Hirschhof – Wört/Schule

Im Bündel Ellwangen Ost werden heute ca. 1,03 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 32 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Der nordöstliche Teil des Landkreises zeichnet sich durch eine besonders disperse Siedlungsstruktur mit einer Vielzahl von Wohnplätzen aus. Aus diesem Raum müssen mehrere Schulstandorte weiterführender Schulen (Ellwangen, Unterschneidheim, Röhlingen sowie Dinkelsbühl in Bayern) und zusätzlich mehrere Grundschulen (Ellenberg, Pfahlheim, Stöttlen, Tannhausen, Wört, Zöbingen sowie Fichtenau-Unterdeufstetten im Landkreis Schwäbisch Hall) bedient werden. Dies erfordert eine enge Abstimmung zwischen den Linien, um die Zahl der erforderlichen Sammelfahrten im Schülerverkehr zu minimieren.

Diese enge Abstimmung wird bereits heute weitgehend umgesetzt: Die Haupt-Durchmesserlinien des Raums, Linie 7865 und 7867 weisen jeweils mehrere Unterlinien auf, die der Feinerschließung dienen und zur jeweiligen Hauptlinie zahlreiche Umsteigeverbindungen und auch direkte Durchbindungen aufweisen (Linien 7865/2, 7865/8, 7867/1 und 7867/8). Linie 7871 weist zwar eine eigenständige Liniennummer auf, ist aber von ihrer Funktion her den Unterlinien der Linie 7867 gleichzusetzen. Auch die Linie 302 ist bereits mit der Linie 7867 sowie die Linie 315 mit der Linie 7865 verflochten.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2020 befristet werden.

3.2.6. Linienbündel Kapfenburg-Bopfingen

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Kapfenburg-Bopfingen umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie AA 17 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Attenhofen – Oberalfingen
- Linie AA 18 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Hofen – Oberalfingen
- Linie AA 19 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Brautenberg – Steigäcker – Hofen – Schäle – Schimmelberg
- Linie 90 (OVA) Oberdorf – Bopfingen – Flochberg
- Linie 91 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim
- Linie 92 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim
- Linie 93 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim
- Linie 95 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim
- Linie 96 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim
- Linie 97 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim
- Linie 99 (OVA) Lauchheim – Lippach – Lindorf
- Linie 321 (Mack) Ortslinienverkehr Westhausen
- Linie 7696 (RBS) Aalen – Lauchheim – Bopfingen – Nördlingen
- Linie 7865 (Müller) Ellwangen – Röhlingen – Tannhausen – Unterschneidheim – Bopfingen (Abschnitt Tannhausen – Unterschneidheim – Bopfingen)
- Linie 7865/4 (Müller) Tannhausen – Unterschneidheim – Zöbingen
- Linie 7866 (Müller) Röhlingen – Rainau – Dalkingen – Aalen

Im Bündel Kapfenburg-Bopfingen werden heute ca. 0,98 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 19 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Das Verkehrsangebot entlang des Verkehrskorridors der Riesbahn soll stärker koordiniert werden. Daher werden die Linien in diesem Bereich gebündelt. Das Rückgrat des Bündels Kapfenburg-Bopfingen bildet die Linie 7696 (Kategorie I zwischen Bopfingen und Oberalfingen). Viele weitere Linien dieses Bündels sind verkehrlich mit dieser Linie verbunden:

Im Bereich zwischen Oberalfingen und Aalen verkehren die Regionalbuslinien 7696 und 7866 parallel zu den Stadtbuslinien 17, 18 und 19. Hier sollen durch eine integrierte Bedienung Parallelverkehre abgebaut und das Angebot vereinheitlicht werden. Damit können die Kapazitäten im Schülerverkehr besser koordiniert und das Angebot in den Normal- und Schwachverkehrszeiten wirtschaftlicher gestaltet werden.

In Westhausen wird auch der Ortslinienverkehr (Linie 321) in dieses Bündel integriert. Hier bestehen Umsteigeverbindungen insbesondere in Richtung Aalen. Außerdem erfüllt auch die Linie 7696 durch ihr dichtes Haltestellennetz innerörtliche Funktionen.

Im Bereich nördlich von Bopfingen besteht derzeit keine integrierte Planung und Produktion der Angebote der Linien 7865 und 7865/4 einerseits und der Linien 91 bis 97 andererseits. Es wird als notwendig erachtet, die Angebote in diesem Korridor zu integrieren. Dadurch soll insbesondere der Schülerverkehr (hier vor allem der Schulstandort Bopfingen), aber auch das Angebot in den Normal- und Schwachverkehrszeiten effizienter und gemäß den Standards der Rahmenvorgaben gestaltet werden können. Um wie beschrieben integrierte Bedienungen in den Bündeln Ellwangen-Ost und Kapfenburg-Bopfingen herstellen zu können, wird die langlaufende Buslinie 7865 im Bereich Unterschneidheim geteilt.

Die Linie 99 kann wirtschaftlich nicht isoliert betrieben werden. In Lauchheim bestehen außerdem Umsteigeverbindungen zur Linie 7696.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2017 befristet werden. Die bis 31. November 2019 genehmigte Linie 99 hat nur eine untergeordnete Bedeutung innerhalb des Bündels und soll nach Ende ihrer Laufzeit nachträglich in das Bündel integriert werden.

3.2.7. Linienbündel Härtsfeld

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Härtsfeld umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie 51 (HVG) Heidenheim – Neresheim – Schweindorf (Abschnitt Neresheim – Schweindorf)
- Linie AA 61 (OVA) Aalen – Wilhelm-Merz-Str. – Erlau – Neukochen – Unterkochen/Breslauer Str. – Sporthalle
- Linie AA 62 (OVA) Aalen – Erlau – Neukochen – Unterkochen/Breslauer Str. – Sporthalle
- Linie 102 (Beck + Schubert) Schülerverkehr Waldhausen
- Linie 103 (Beck + Schubert) Waldhausen – Ebnat – Aalen
- Linie 104 (Beck + Schubert) Waldhausen – Ebnat – Oberkochen

- Linie 105 (Beck + Schubert) Stadtverkehr Oberkochen
- Linie 106 (Beck + Schubert) Ohmenheim – Neresheim – Ebnat – Aalen
- Linie 107 (Beck + Schubert) Ebnat – Waldhausen – Aalen
- Linie 108 (Beck + Schubert) Neresheim – Dorfmerkingen – Aalen
- Linie 109 (Beck + Schubert) Aalen – Hülen – Lauchheim
- Linie 110 (Beck + Schubert) Neresheim – Aalen
- Linie 7518 (RBS) Heidenheim – Aalen (Abschnitt Oberkochen – Aalen)
- Linie 7864 (RBS) Bopfingen – Neresheim

Im Bündel Härtsfeld werden heute ca. 1,38 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 21 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Das Härtsfeld wird schon heute weitgehend von einem Unternehmen durch ein integriertes Angebot erschlossen und mit Neresheim sowie mit Aalen und Oberkochen verbunden (Linien 102 bis 110). Diese Linien sollen zu einem Bündel verbunden werden. Zur Abgrenzung eines verkehrlich und betrieblich sinnvollen Bedienungsgebiets werden weitere Linien hinzugefügt:

Linie 51 verbindet Neresheim mit Heidenheim. Sie erschließt darüber hinaus die östlichen Stadtteile von Neresheim mit dem Kernort und den dortigen Schulen. Dies erfolgt teilweise parallel zur Linie 108. Die Linie 51 soll daher in Neresheim geteilt und der nördliche Teil in das Bündel Härtsfeld integriert werden. Der Teil Neresheim – Heidenheim hat seinen Bedienungsschwerpunkt im Landkreis Heidenheim und soll nicht zu einem Linienbündel im Ostalbkreis zugeschlagen werden. Das durchgehende Verkehrsbedürfnis zwischen den östlichen Ortsteilen von Neresheim und Heidenheim wird als gering angesehen und steht gegenüber dem Ziel einer integrierten Bedienung in diesem dünn besiedelten Raum zurück.

Linie 7864 verbindet das Härtsfeld mit dem Schulstandort Bopfingen. Der Einzugsbereich dieser Linie deckt sich weitestgehend mit dem der Linie 108 und teilweise dem der Linie 106. Es ist daher geboten, die Sammel- und Verteilfunktion in diesem dünn besiedelten Raum zu koordinieren.

Im Bereich Waldhausen/Ebnat erfüllen die Regionalbuslinien Stadtbus-Funktionen. Im weiteren Verlauf verkehren sie parallel zu den Stadtbuslinien AA 61, AA 62, AA 71, AA 72 und AA 73. Hier sollen die Regionallinien aus Richtung Neresheim und die Stadtbuslinien im gesamten Korridor östlich und südöstlich von Aalen zu einer einheitlichen Bedienung entsprechend dem Standard für Stadtverkehre zusammengeführt werden.

Oberkochen besitzt mit Linie 105 heute eine eigenständige Stadtbuslinie. Außerdem verbindet Linie 104 heute den Bereich Waldhausen/Ebnat mit Oberkochen und ist in die Bedienung aus Richtung Neresheim integriert. Hier bestehen durchgehende Verbindungen. Die beiden Linien, heute auch schon betrieblich mit den übrigen Linien im Bereich Waldhausen/Ebnat verbunden, werden daher ebenfalls diesem Bündel zugeschrieben.

Linie 7518 soll in Oberkochen geteilt und der nördliche Teil ebenfalls in das Bündel Härtsfeld integriert werden. Er verkehrt parallel zu den oben genannten Stadt- und Regionalbuslinien. Das durchgehende Verkehrsbedürfnis von Aalen, Unterkochen und Oberkochen in Richtung Landkreis Heidenheim wird durch die Brenzbahn abgedeckt.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2018 befristet werden.

3.2.8. Linienbündel Aalen Stadt

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Aalen Stadt umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie AA 10 (OVA) Aalen – Berufliche Schulen
- Linie AA 11 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Brauenberg – Steigäcker
- Linie AA 12 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Bürgle – Schäle – Schimmelberg – Aalen/Berufliche Schulen
- Linie AA 13 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Bürgle – Schäle – Schimmelberg
- Linie AA 14 (OVA) Aalen – Wasseralfingen - Fachsenfeld/Cafe Sturm – Waiblingen
- Linie AA 15 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Fachsenfeld/Schule – Dewangen
- Linie AA 16 (OVA) Aalen – Wasseralfingen/Schimmelberg – Fachsenfeld/Schule – Dewangen
- Linie AA 24 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach – Dewangen
- Linie AA 27 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Dewangen/Krähenfeld
- Linie AA 28 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Dewangen/Schule – Fachsenfeld
- Linie AA 29 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Dewangen/Krähenfeld – Fachsenfeld
- Linie AA 31 (OVA) Aalen – Tännich – Ostalbklinikum – Greut/Rettungszentrum
- Linie AA 32 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Waldfriedhof
- Linie AA 33 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach – Bühl – Rauental – Forst
- Linie AA 34 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach/Hasenweg – Bühl
- Linie AA 35 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach/Hasenweg – Bühl – Milanweg/Steinertgasse
- Linie AA 36 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Bühl – Hofherrweiler/Ort
- Linie AA 37 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Hofherrweiler/Ort
- Linie AA 40 (OVA) Aalen – Hofacker – B 29 – Essingen/Albuchstrasse (– Lauterburg – Bartholomä)
- Linie AA 42 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach – Forst – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)
- Linie AA 43 (OVA) Aalen – Hüttfeld – Industriegebiet West – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)
- Linie AA 44 (OVA) Aalen – Hüttfeld – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)
- Linie AA 48 (OVA) Aalen – Industriegebiet West – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)
- Linie AA 51 (OVA) Aalen – Obere Bahnstr. – Obere Wöhrstr. – Egerlandstr. – Triumphstadt
- Linie AA 56 (OVA) Aalen – Hofacker – Thermalbad – Egerlandstr. – Triumphstadt
- Linie AA 57 (OVA) Aalen – Hofacker – Thermalbad
- Linie AA 71 (OVA) Aalen – Zebert – Pelzwasen – Taufbach – Hegelstr. – Grauleshof – Ziegelstr.
- Linie AA 72 (OVA) Aalen – Ziegelstr. – Grauleshof
- Linie AA 73 (OVA) Aalen – Taufbach – Hegelstr. – Grauleshof
- Linie AA 74 (OVA) Aalen – Schulzentrum Galgenberg
- Linie AA 75 (OVA) Aalen – Triumph

- Linie AA 79 (OVA) Aalen – Zebert – Pelzwasen
- Linie AA 81 (OVA) Aalen – Heide
- Linie AA 82 (OVA) Aalen – Heide – Röthardt – Tiefer Stollen – Wasseralfingen/Talschulen
- Linie AA 83 (OVA) Aalen – Heide – Röthardt – Tiefer Stollen – Wasseralfingen/Sängerhalle

Im Bündel Aalen Stadt werden heute ca. 1,61 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 22 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Der Stadtverkehr Aalen stellt ein weitgehend geschlossenes Verkehrsgebiet dar, das soweit möglich aus einer Hand produziert werden soll. Auch Fragen wie Kundenkommunikation, Marketing etc. sollten aus einer Hand erfolgen. Der Stadtverkehr wird bereits heute von einem Unternehmen bedient und die Linien untereinander betrieblich und verkehrlich verknüpft.

Auf den Korridoren nach Norden und Südosten werden bisherige Stadtverkehrslinien herausgenommen und in Regionalverkehrsbündel integriert. Hierbei steht das Ziel im Vordergrund, bestehende Parallelbedienungen abzubauen und eine stärker integrierte Bedienung in den Korridoren zu erreichen. Durch die überlagerte Bedienung durch Stadt- und Regionalbuslinien besteht für den Kunden hier auch heute keine Bedienung aus einer Hand, so dass die Nachteile einer Herausnahme aus dem Stadtverkehrsnetz begrenzt sind und die Vorteile der Bündelung im Regionalverkehr überwiegen.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2016 befristet werden.

3.2.9. Linienbündel Schwäbisch Gmünd Stadt

Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Schwäbisch Gmünd Stadt umfasst folgende Linien (Betreiber):

- Linie SG 1 (Abt) Schwäbisch Gmünd/Bahnhof – Heubach
- Linie SG 2 (Abt) Schwäbisch Gmünd – Weißenstein
- Linie SG 3 (Abt) Wißgoldingen – Waldstetten – Heubach
- Linie SG 4 (Abt) Schwäbisch Gmünd – Wißgoldingen
- Linie SG 4a (Abt) Schwäbisch Gmünd – Reitprechts
- Linie SG 5 (Abt) Abschnitt Schwäbisch Gmünd – Stiftsgut
- Linie SG 5b (Abt) Schwäbisch Gmünd – Radelstetten – Maitis
- Linie SG 7 (Abt) Dreifaltigkeitsfriedhof – Kiesäcker
- Linie 21 (Betz) Waldstetten – Schwäbisch Gmünd

Im Bündel GD Stadt werden heute ca. 1,78 Mio. Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit laut Fahrplan ca. 27 Fahrzeuge eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung

Der Stadtverkehr in Schwäbisch Gmünd stellt, ebenso wie in Aalen, ein weitgehend geschlossenes Verkehrsgebiet dar, das soweit möglich aus einer Hand produziert werden soll. Es wird bereits heute von einem Unternehmen bedient und die Linien sind untereinander betrieblich und verkehrlich verknüpft.

Auf mehreren Korridoren ist eine Integration von heute parallel verkehrenden Stadt- und Regionalbuslinien sinnvoll, weil dadurch einige Synergieeffekte zu erwarten sind. Deshalb wird an diesen Stellen der Integration von Stadt- und Regionallinien der Vorrang gegeben vor der kompletten Bedienung des gesamten Stadtverkehrs als ein einziges Bündel. Im Norden wird diese Integration erreicht durch Zuteilung von Stadtlinien in die Regionalbündel Nord (Linien SG 6 und SG 66) bzw. Nordost (Linie SG 5, SG 7a, SG 71), im Süden umgekehrt durch Zuweisung der bisherigen Regionallinie 21 zum Stadtbündel.

Linie 5 wird am ZOB Schwäbisch Gmünd gebrochen, um den westlichen Teil der Linie in das Stadtverkehrsbündel integrieren zu können. Hier bestehen nur untergeordnete durchgehende Verkehrsbeziehungen, bereits heute verkehrt nur ein Teil der Kurse durchgängig. Der Abschnitt Lorcher Straße/Abzw. Krähe – Maitis der Linie 5b kann zukünftig außerhalb des Schülerverkehrs entfallen, da Maitis über Straßdorf nach Gmünd (auch hier Integration Stadt- und Regionallinie) ausreichend bedient werden kann.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31. Juli 2019 befristet werden.

3.3. Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel

Die folgenden im Ostalbkreis verkehrenden Linien sind nicht in den oben aufgeführten Linienbündeln enthalten (Betreiber):

- Linie 11 (OVG) Göppingen – Schwäbisch Gmünd über Rechberghausen und Lorch
- Linie 12 (OVG) Göppingen – Faurndau – Straßdorf – Schwäbisch Gmünd
- Linie 14 (OVG) Stadtlinienverkehr Lorch
- Linie 7689 (RBS) Süßen – Wißgoldingen

Die Linien 11, 12 und 14 werden von einem Unternehmen betrieben und sind betrieblich verknüpft. Der Schwerpunkt der Linien 11 und 12 liegt dabei im Landkreis Göppingen. Fragen der Laufzeit-harmonisierung und ggf. Bündelung werden im dortigen Nahverkehrsplans, der sich derzeit in der Fortschreibung befindet, behandelt.

- Linie 46 (Hofmann) Gaildorf – Unterrot – Frickenhofen – Mittelbronn
Anschluss Wimberg - Mittelbronn
- Linie 63 (RBS) Schwäbisch Gmünd – Gaildorf (Abschnitt Gschwend – Gaildorf)
- Linie 63/7 (RBS) Gschwend – Gaildorf
- Linie 7846 C (Müller) Ellwangen – Crailsheim
- Linie 7870 (Firma Müller) Schwäbisch Hall – Bühlertann – Rosenberg – Ellwangen

Der Schwerpunkt dieser Linien liegt im Landkreis Schwäbisch Hall, der im Einvernehmen mit dem Ostalbkreis über eine Bündelung dieser Linien entscheidet.

- Linie 51 (HVG) Heidenheim – Neresheim – Schweindorf (Abschnitt Heidenheim – Neresheim)
- Linie 52 (HVG) Heidenheim – Nietheim – Großkuchen – Neresheim
- Linie 101 (Rupp) Neresheim – Dischingen – Ballmertshofen bzw. Dischingen – Demmingen
- Linie 295 (Grötzinger) Bartholomä – Steinheim – Heidenheim
- Linie 7518 (RBS) Heidenheim – Aalen (Abschnitt Heidenheim – Königsbronn – Oberkochen)

Der Schwerpunkt dieser Linien liegt im Landkreis Heidenheim, der über eine Bündelung dieser Linien entscheidet. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Heidenheim befindet sich derzeit in der Fortschreibung.

- Linie 264 Welzheim – Kaisersbach – Murrhardt / Gschwend
- Linie 266 (RBS) Schwäbisch Gmünd – Welzheim
- Linie 266a (RBS) Alfdorf – Pfahlbronn – Lorch
- Linie 267 (Schorndorf –) Schwäbisch Gmünd – Böbingen – Mögglingen – Heubach (Abschnitt Schorndorf – Schwäbisch Gmünd)
- Linie 7914 (RBS) Lorch – Weitmars – Welzheim

Die Linien sind durch den Aufgabenträger Rems-Murr-Kreis in dessen Bündel 6 „Wieslaufstal / Welzheimer Wald“ gebündelt (Rems-Murr-Kreis 2009). Der Harmonisierungszeitpunkt ist der 31.07.2017.

3.4. Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung

Entsprechend der in Kapitel 3.1 dargestellten Grundsätze der Linienbündelung werden die Laufzeiten der Liniengenehmigungen innerhalb der Linienbündel harmonisiert, die Aktivierungszeitpunkte der einzelnen Bündel fallen aber auf unterschiedliche Daten. Aufgrund der noch andauernden Laufzeiten der bestehenden Linien können erst ab 2019 einzelne Bündel aktiviert werden: im Sommer 2019 das Bündel Gmünd Nordost, im Sommer 2020 die Bündel Gmünd Nord und Ellwangen Ost sowie im Sommer 2021 die übrigen fünf Bündel.

4. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1999

Der bisherige Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1999 enthielt in seinem Ergänzungsteil (Kapitel 17) auch ein Maßnahmenkonzept. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde geprüft und wird hier dokumentiert. Die damals definierten konkreten Maßnahmen sind in kursiver Schrift nachrichtlich dargestellt.

1 Netzorientierte Maßnahmen

1.1 Stärkung der ÖPNV-Achsenstruktur

„Alle Nahverkehrsplanungen sollen darauf ausgerichtet werden, dass die Achsen des Nahverkehrs gestärkt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass zeitliche Parallelbedienungen zwischen Schienen- und Busverkehr nur bei notwendiger Zwischenortsbedienung bestehen und auf den vom Bus bedienten Mittelachsen die Mehrzahl der Fahrten auf einer festen Stammstrecke verlaufen.“

Hauptachsen des ÖPNV-Grundnetzes verlaufen entlang der Schienenstrecken innerhalb des Ostalbkreises sowie zwischen Schwäbisch Gmünd – Oberbettringen – Heubach und Aalen – Unterkochen – Neresheim.

Als Mittelachsen sollten folgende Strecken gestärkt werden:

- *Schwäbisch Gmünd – Mutlangen – Spraitbach – Gschwend*
- *Schwäbisch Gmünd – Herlikofen – Leinzell*
- *Aalen – Hüttlingen – Abtsgmünd*

Im Rahmen der Unternehmenskooperation FahrBus Gmünd wurden die beschriebenen Achsen gestärkt. Allerdings wurde die Mittelachse Schwäbisch Gmünd – Leinzell abweichend zur Festlegung im Nahverkehrsplan 1999 über Iggingen anstatt über Herlikofen gestärkt. Soweit möglich, wurden entlang der Schienenachsen die für die Feinerschließung notwendigen parallelen Busverkehre zeitlich „auf Lücke“ gesetzt.

1.2 Einführung nachfrageorientierter Direktverbindungen

„Unter Ausnutzung vorhandener Linienkonzessionen bestehen Möglichkeiten, im Rahmen des Ausgestaltungsrechtes einzelner Unternehmen oder durch privatrechtliche Vereinbarungen Direktfahrten einzurichten.“

Es wurde eine Reihe von Direktfahrten im Schülerverkehr und auch einzelne Verbindungen im Jedermann-Verkehr umgesetzt. Eine Anbindung an die Bahn ab Mögglingen wurde ebenso umgesetzt, aber wieder eingestellt, da die Integration in den Fahrplan schwierig und die Nachfrage nur sehr gering war.

1.3 Schließen von Lücken im ÖPNV-Netz

„Durch die Erweiterung bestehender Linienkonzessionen können Lücken im ÖPNV-Liniennetz geschlossen werden, was eine optimierte Nahverkehrsbedienung ermöglicht. Vielfach sind parallel hierzu privatrechtliche Vereinbarungen zur Durchbindung von Fahrten oder zur Anerkennung von Fahrausweisen notwendig.“

Konkret wurde dies auf den Relationen Spraitbach – Durlangen, Leinzell – Lindach und Lippach – Ellwangen umgesetzt. Auch in Richtung Nördlingen (Landkreis Donau-Ries) war dies angedacht, wurde aber nicht umgesetzt.

Im Rahmen des FahrBus Gmünd wurden einige kleinere Veränderungen im Einvernehmen vorgenommen.

1.4 Bündelung und Entzerrung von Linienführungen

„Die Bündelung und Entzerrung von Linienführungen und die damit verbundene Umgestaltung des Liniennetzes geht einher mit einer besseren Netzverständlichkeit und Verkürzung von Reisezeiten durch Schaffung direkter Linienführungen. Die Maßnahmen beziehen sich sowohl auf den Überland- und Nachbarortsverkehr als auch auf innerörtliche Linienführungen in den Mittel- und Unterzentren. Sofern mehrere Verkehrsunternehmen von einer Umgestaltung betroffen sind, sind privatrechtliche Regelungen, z. B. zur Nichtanwendung von Bedienungsverboten und zur Abstimmung der Fahrpläne unumgänglich.“

Im Bereich des FahrBus Gmünd wurde das Liniennetz zum Teil umgestellt und somit einige Linienführungen entzerrt. Auch im Bedienungsgebiet Neresheim wurden entsprechende Umstrukturierungen und Entflechtungen vorgenommen. Bisher nicht umgesetzt wurde die Maßnahme u. a. im Bereich Unterschneidheim – Bopfingen.

1.5 Flächendeckende ÖPNV-Versorgung

„Zur Sicherstellung einer flächendeckenden ÖPNV-Versorgung entsprechend dem Qualitätskriterium 16.1.1 (Anschluss aller Wohnplätze mit über 50 Einwohnern an das ÖPNV-Netz) besteht derzeit kein Handlungsbedarf. Die einzigen nicht im Einzugsbereich von Haltestellen liegenden Teilorte mit über 50 Einwohnern werden entsprechend der Satzung des Ostalbkreises im freigestellten Schülerverkehr bedient. Gleichzeitig sprechen teilweise straßenbauliche und verkehrsrechtliche Gründe gegen eine Einbindung in das ÖPNV-Liniennetz.“

Da kein Handlungsbedarf festgestellt wurde, wurden auch nicht zielgerichtet weitere Siedlungen an das ÖPNV-Netz angeschlossen.

2 Angebotsorientierte Maßnahmen

2.1 Angebote in verkehrsarmen Zeiten

„Durch Einführung der nachstehenden Angebotsformen sollen erkannte Angebotslücken im Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage geschlossen werden. Insbesondere handelt es sich um erkannte Defizite am Abend, an schulfreien Tagen, am Wochenende sowie am Vormittag. Die jeweils geeignetste Angebotsform wird bei der konkreten Ausgestaltung festgelegt.“

- Linientaxi
- Anmeldelinienverkehre – Ruftaxi
- Verlängerung bestehender Linienfahrten
- „Bürgerbus“

Im Landkreis wurden entsprechende Maßnahmen wie Linientaxis und Abendverbindungen umgesetzt. Bei Angebotslücken an schulfreien Tagen und an Wochenenden konnte auch das Ruftaxi sinnvolle Ergänzungen liefern.

2.2 Fahrplanverdichtungen

„Hierunter fallen vom Aufgabenträger erkannte Defizite in der ÖPNV-Bedienung auf Haupt- und Nebenachsen, sofern das dort angebotene Verkehrsangebot nicht dem durchschnittlichen Verkehrsangebot im Ostalbkreis entspricht.“

Durch eine überarbeitete Strukturierung des Netzes konnte in den von FahrBus Ostalb bedienten Gebieten ein deutlich besseres Angebot geschaffen werden.

2.3 Fahrplanabstimmungen Bahn – Bus und Bus – Bus

„Die Abstimmung der Busankunfts- und Abfahrtszeiten mit dem Fahrplan der Deutschen Bahn AG muss sich an den Hauptströmen des Verkehrs orientieren. Wegen unterschiedlicher Taktlagen und der teilweise starken Ausrichtung des Busverkehrs auf die Belange der Schülerbeförderung sind grundsätzliche Anschlusszwänge Bus – Schiene nicht möglich.“

Folgende Anschlüsse auf dem Busliniennetz der Stadtverkehre und der Regionalverkehre auf die Züge der DB AG sollen mit möglichst kurzen Übergangszeiten mindestens angeboten werden:

Möglichst durchgängig tägliche Anschlüsse auf die InterRegio-Abfahrten vor allem in Richtung Stuttgart in der Hauptverkehrszeit morgens und mittags sowie Anschlüsse auf die InterRegio-Ankünfte insbesondere aus Richtung Stuttgart am Nachmittag und am Abend. Betroffen sind die Busverkehre in bzw. nach Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd.

Montags bis freitags Anschlüsse auf die Hauptzüge (RE, SE) der Berufspendler in verschiedene Richtungen. Der Stundentakt von RE und SE auf den 4 Schienenstrecken des Ostalbkreises soll sich unter Berücksichtigung lokaler Belange (Schülerverkehr) in den Busfahrplänen wiederfinden.

Aufgrund der deutlich eingeschränkten Fahrplanangebote im Busverkehr am Wochenende sollen die verbleibenden Fahrten möglichst konsequent auf die Zugankunfts- und Abfahrtszeiten ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die vorgeschlagenen nachfrageorientierten Angebotsergänzungen.“

Hier wurden weitere Abstimmungen nur vereinzelt (z. B. im Stadtverkehr Aalen) durchgeführt. Nach wie vor bestehen Defizite.

2.4 Rasterfahrpläne für die Schülerbeförderung

„Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der in der SBKS des Ostalbkreises enthaltenen Möglichkeit zum Abschluss von Vereinbarungen zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen zur Einführung von Rasterfahrplänen zu Zwecken der Schülerbeförderung. Auf Grund der dadurch möglichen klaren und durchgängigen Fahrplangestaltung werden die Schülerkurse für die sonstigen Fahrgäste eher nutzbar und haben eine deutlich positive Wirkung auf das ÖPNV-Angebot und damit auf die Nachfrage.“

Rasterfahrpläne für die Schülerbeförderung sind für die Belange des ÖPNV, insbesondere in peripheren ländlich strukturierten Gemeinden, von besonderem Vorteil.“

Rasterfahrpläne wurden in zahlreichen ländlich strukturierten Gemeinden im Ostalbkreis eingeführt, so im Raum Ellwangen, in Adelmansfelden, in Abtsgmünd und Gschwend, Raum Härtsfeld nach Neresheim, von Neresheim nach Aalen, von Unterschneidheim nach Bopfingen und von Kirchheim nach Bopfingen. Damit wurde die Maßnahme vollständig umgesetzt und sogar noch darüber hinaus.

3 Organisatorische Maßnahmen

3.1 Kooperationen der Busunternehmen innerhalb der einzelnen Verkehrsräume

„Als Ansprechpartner vor Ort für alle Nahverkehrsfragen sollen in den drei Räumen Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd Anlaufstellen für die Fahrgäste eingerichtet bzw. beibehalten werden. Diese könnten unternehmensübergreifende Aufgaben wie die Koordination von Fahrplänen, Herausgabe von Taschenfahrplänen, telefonische Auskünfte, gemeinsamer Vorverkauf an Zeitkarten u. a. übernehmen und gleichzeitig koordinierende Tätigkeiten im verkehrlichen Bereich wahrnehmen.“

Kundenbüros bestehen in allen drei genannten Mittelzentren. Im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Aalen (seit 1986), des im Jahr 1997 gegründeten FahrBus Ellwangen und des seit 2003 bestehenden FahrBus Gmünd werden in Schwäbisch Gmünd und Ellwangen auch koordinierende verkehrliche Aufgaben wahrgenommen. Die Fahrbusse haben sich zusammen mit weiteren Verkehrsunternehmen im Jahr 2011 zum FahrBus Ostalb GmbH zusammengeschlossen.

3.2 Organisationsmodell aller Kooperationen im Ostalbkreis unter Einbeziehung der Deutschen Bahn AG

„In einer Dachorganisation der Kooperationen im Kreis sollen landkreisweite organisatorische Fragen abgewickelt werden. Hierunter fallen die Einbeziehung der Deutschen Bahn AG in ein durchgängiges Fahrpreiskonzept und insbesondere die Vorbereitung und Durchführung landkreisweiter Marketingmaßnahmen im Nahverkehr.“

In den gemeinsamen Abgabepreis OstalbMobil ist auch die Deutsche Bahn AG einbezogen. Die Schaffung einer weitergehenden gemeinsamen Verbundorganisation ist in Vorbereitung.

3.3 Nichtanwendung von Bedienungsverboten

„Im gesamten Kreisgebiet sollen Regelungen getroffen werden, die die Nichtanwendung aller im Nahverkehrsplan aufgeführten Bedienungsverbote zum Inhalt haben.“

Bedienungsverbote sind im Ostalbkreis genehmigungsrechtlich nach wie vor vorhanden. Durch OstalbMobil und die FahrBusse werden diese aber nicht mehr angewandt: mit einem Fahrschein können alle Verkehrsmittel und Unternehmen im Gültigkeitsbereich genutzt werden.

3.4 Fahrplanabstimmung auf Parallelstrecken

„Innerhalb der Unternehmen der Kooperationen im Ostalbkreis sollen Regelungen getroffen werden, die auf parallel befahrenen Strecken fahrgastfreundliche Fahrplanabstimmungen beinhalten. Hierzu gehören insbesondere Strecken mit reinen Parallelverkehren sowie Strecken mit Bündelungsverkehren.“

Im Rahmen der FahrBusse Gmünd und Ellwangen wurde Parallelverkehr zur Schiene und zwischen den einzelnen Buslinien abgebaut. Grundsätzlich besteht aber weiterhin Handlungsbedarf, insbesondere bezüglich einer Koordination zwischen Stadt- und Umlandverkehren.

4 Fahrpreisorientierte Maßnahmen

4.1 Harmonisierung der Fahrpreise

„Innerhalb der einzelnen Verkehrsräume sollen die den Busunternehmen genehmigten Beförderungsentgelte über Abgabepreise auf einem einheitlichen Niveau harmonisiert werden. Gleichzeitig sollen durchtarifizierte Fahrpreise für alle Fahrgastgruppen ohne die Zwischenlösung eines Umsteigefahrscheins im Busverkehr angeboten werden.“

Die Harmonisierung der Fahrpreise wurde im Rahmen von OstalbMobil vollständig umgesetzt.

4.2 Landkreisweite Durchtarifierung

„Über den ganzen Ostalbkreis hinweg soll eine einheitliche Regelung zur Abgabe von durchtarifierten Umsteigezeitkarten im Bus- und Schienenverkehr angestrebt werden.“

Auch die landkreisweite Durchtarifierung wurde im Rahmen von OstalbMobil vollständig umgesetzt: Für eine Fahrt innerhalb eines Landkreises ist auch bei Umstiegen und Wechsel der Verkehrsunternehmen stets nur ein Fahrschein erforderlich.

4.3 Fahrpreisbezuschussungen

„Als fahrgastbezogene Zuwendungen, die zu einer dauerhaften Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führen, sind Zeitkarten der regelmäßig benutzten Strecke (Wohnort – Arbeitsort) besonders geeignet.“

Ergänzend ist für den Personenkreis der Auszubildenden und Studenten ein maßgeschneidertes Abo-Angebot von besonderem Interesse. Diesen sollte nach dem Ostalb-Abo während der Schulzeit innerhalb des Ostalbkreises ein vergleichsweise günstiges Ticket angeboten werden.

Denkbar ist, derartige Fahrpreisangebote mit einem Zusatznutzen entsprechend dem Ostalb-Abo zu versehen (z. B. Netzkartenwirkung ab bestimmter Uhrzeit oder am Wochenende).

Das Ostalb-Abo als besonderes Angebot für eigenanteilspflichtige Schüler soll als dauerhafte ÖPNV-Fördermaßnahme beibehalten werden.

Zur Vervollständigung soll für regelmäßige Fahrgäste, die aus dem Ostalbkreis mit der DB AG auspendeln und innerhalb des Kreises zusätzlich den Bus nutzen könnten, ein Anreiz für dieses umweltfreundliche Verkehrsverhalten, z. B. in Form eines Rabatts auf die Bustrecke, angeboten werden.“

Schüler, Auszubildende und Studenten können zu ihrem relationsbezogenen Monats-Abo eine Zusatzwertmarken "Netz" erwerben, die montags bis freitags ab 12:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen eine ÖPNV-Nutzung im gesamten Landkreis ermöglicht. Für Schüler mit einem Ostalb-Abo besteht dieser Zusatznutzen weiterhin kostenlos.

Für regelmäßige Pendler, die mit dem SPNV aus dem Ostalbkreis hinaus fahren, wurde ein rabattiertes Umsteigeticket Bus-Bahn eingeführt, nach Einführung von OstalbMobil im Jahr 2007 aus Gründen der geringen Nachfrage und der Haushaltskonsolidierung 2011 aber wieder abgeschafft.

Im Januar 2012 wurde das Metropoliticket in der Metropolregion Stuttgart als 9-Uhr-Tageskarte eingeführt, das in der gesamten Metropolregion gilt und eine Fahrt aus dem gesamten Ostalbkreis in die Region Stuttgart mit nur einem Fahrschein ermöglicht.

5 Marketingorientierte Maßnahmen

5.1 Herausbildung von Nahverkehrsprodukten

„Unter Ausnutzung netzorientierter Maßnahmen soll im Rahmen der bestehenden Linienkonzessionen die Herausarbeitung klar umrissener Nahverkehrsprodukte in Form einer Netzhierarchie vorgenommen werden. Die Linien bzw. Fahrten der verschiedenen Produkte sollen als solche durch geeignete Maßnahmen erkennbar sein. Hierunter fallen:

- *Schnellbuslinien auf nachfragestarken Achsen vor allem in der Hauptverkehrszeit*
- *Direktbuslinien als Verknüpfung der Gemeindehauptorte mit dem Mittelzentrum*
- *Orts- und Stadtbuslinien*
- *Zubringerverkehr zu den Gemeindehauptorten/Umsteigepunkten"*

Eine Produktdifferenzierung ist bisher nicht erfolgt.

5.2 Landkreisweite Marketingaktivität

„Hierunter fällt ein sukzessiver Haltestellenausbau in Abhängigkeit von der Fahrgastfrequenz in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden. Die Förderung des Einsatzes neuer Informationsmedien (z. B. Info-Säulen an Busbahnhöfen) erleichtern mit einer durchgängigen Informationsgestaltung über die Verkehrsangebote im Kreis den Zugang zum Nahverkehr. Dazu ist die Gestaltung der Taschenfahrpläne und anderer Informationsmedien nach einheitlichen Kriterien zu optimieren. Ergänzend sind hierfür die Verkehrsräume und den gesamten Kreis Liniennetzpläne mit einer einheitlichen Systematik der Liniennummerierung sinnvoll.

Durch besondere Angebote für bestimmte Fahrgastgruppen sind in Zeiten schwächerer Verkehrsnachfragen Anreize zur Nahverkehrsnutzung zu schaffen. Hierzu dienen u. a. Regelungen zur kostenlosen Fahrradmitnahme in Zügen der DB AG mit entsprechenden Ergänzungen im Busverkehr."

Die Haltestellen im Ostalbkreis werden nach einem einheitlichen Design gestaltet (insbesondere Schild, Aushänge). In Aalen besteht ein abweichendes Design. Ein kreisweiter Taschenfahrplan wurde für die Jahre 2011 und 2012 herausgegeben, für 2013 aber wieder eingestellt. Auch ein kreisweiter Liniennetzplan wurde erstellt. Das System kreiseinheitlicher Liniennummerierungen wurde nur teilweise umgesetzt.

Fahrräder können seit 2010 auf den DB-Strecken (ausgenommen Aalen – Oberkochen) mitgenommen werden. Die Regelung gilt Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr sowie ganztägig an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

5.3 Maßnahmen zur Schaffung eines Mobilitätsbewusstseins

„Hierunter fällt die Durchführung regelmäßiger Nahverkehrstage in den einzelnen Verkehrsräumen des Kreises zur Präsentation des Nahverkehrs. Ebenfalls ist eine landkreiseinheitliche „Hotline“ für ÖPNV-Fragen vorzusehen.

Als Bindeglied zwischen Nahverkehrskunden, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist die Einrichtung eines ehrenamtlichen Fahrgastbeirats von Vorteil."

Nahverkehrsveranstaltungen wurden bisher nur anlassbezogen und nicht regelmäßig durchgeführt. Auch ein Fahrgastbeirat wurde noch nicht eingeführt.

5. Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose

5.1. Raumstruktur und Rahmenbedingungen

Der Ostalbkreis bildet zusammen mit dem Landkreis Heidenheim die Region Ostwürttemberg im Regierungsbezirk Stuttgart. Er grenzt im Norden an den Landkreis Schwäbisch Hall, im Osten an die bayerischen Landkreise Ansbach und Donau-Ries, im Süden an die Landkreise Heidenheim und Göppingen und im Westen an den Rems-Murr-Kreis. Landschaftlich durchzieht den Ostalbkreis im Süden die Schwäbische Alb und das ihr vorgelagerte Albvorland mit den Flüssen Rems, Kocher, Jagst und Eger.

Im Ostalbkreis leben ca. 310.000 Menschen auf einer Fläche von 1.511 Quadratkilometern. Gemessen an seiner Fläche ist er der drittgrößte Landkreis Baden-Württembergs. Die größte Ost-West-Ausdehnung beträgt ca. 60 km und die größte Nord-Süd-Ausdehnung ca. 39 km. Der Ostalbkreis gliedert sich in die drei Mittelbereiche Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd. Neben diesen drei Mittelzentren bestehen im Kreis weitere sechs Städte (Bopfingen, Heubach, Lauchheim, Lorch, Neresheim und Oberkochen) sowie 33 Gemeinden (vgl. Tabelle 5-1). Diese gliedern sich in 100 Teilorte und 990 Wohnplätze. Eine Liste aller Wohnplätze findet sich in Anlage 5-1.

Mittelbereich	Gemeinde	Mittelbereich	Gemeinde
Aalen	Aalen	Schwäbisch Gmünd	Bartholomä
	Abtsgmünd		Böbingen an der Rems
	Bopfingen		Durlangen
	Essingen		Eschach
	Hüttlingen		Göggingen
	Kirchheim am Ries		Gschwend
	Lauchheim		Heubach
	Neresheim		Heuchlingen
	Oberkochen		Iggingen
	Riesbürg		Leinzell
	Westhausen		Lorch
Ellwangen	Adelmannsfelden		Mögglingen
	Ellenberg		Mutlangen
	Ellwangen (Jagst)		Obergröningen
	Jagstzell		Ruppertshofen
	Neuler		Schechingen
	Rainau		Schwäbisch Gmünd
	Rosenberg		Spraitbach
	Stödtlen		Täferrot
	Tannhausen		Waldstetten
	Unterschneidheim		
	Wört		

Tabelle 5-1: Mittelbereiche und Gemeinden im Ostalbkreis

Karte 1-1 zeigt die zentralörtliche Gliederung des Landkreises. Im Landkreis ist durch den Landesentwicklungsplan und den Regionalplan folgenden Orten eine zentralörtliche Funktion zugewiesen (vgl. Kapitel 1.2.2 und 1.2.3):

Mittelzentren:

- Aalen
- Ellwangen
- Schwäbisch Gmünd

In direkter Nachbarschaft zum Ostalbkreis befinden sich darüber hinaus die Mittelzentren Nördlingen im Osten und Heidenheim im Süden. Die drei Mittelzentren des Landkreises nehmen gemeinsam mit dem Mittelzentrum Heidenheim oberzentrale Funktionen wahr.

Unterkentren:

- Lorch
- Neresheim
- Heubach
- Bopfingen

Kleinentren:

- Mutlangen
- Leinzell
- Abtsgmünd
- Unterschneidheim
- Gschwend
- Westhausen-Lauchheim als verbundenes Zentrum

- Oberkochen

Direkt an den Landkreis grenzt im Süden außerdem das Kleinentrum Königsbronn an.

Bevölkerung

Aalen stellt mit ca. 67.000 Einwohnern die größte Stadt im Ostalbkreis dar, gefolgt von Schwäbisch Gmünd (58.000) und Ellwangen (24.000). Knapp die Hälfte der 306.000 Einwohner des Ostalbkreises wohnt in diesen drei Großen Kreisstädten. Mit Bopfingen, Lorch und Heubach weisen nur drei weitere Städte mehr als 10.000 Einwohner auf.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis beträgt 203 EW/km². Die größte Einwohnerdichte besteht dabei in den Städten und Gemeinden im Albvorland in einem Siedlungsband von Lorch über Schwäbisch Gmünd bis Aalen auf. Die niedrigste Bevölkerungsdichte mit meist unter 100 EW/km² findet sich am nördlichen und östlichen Rand des Landkreises. Dort besteht auch die disperseste Siedlungsstruktur mit zahlreichen Kleinsiedlungen und Einzelgehöften. Insgesamt bestehen im Landkreis nach Angaben der Gemeinden 918 Wohnplätze, davon etwa 650 unter 50 Einwohnern. Karte 5-1 zeigt die Einwohnerverteilung.

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Bevölkerungs- dichte	Anzahl Teilorte	Anzahl Wohnplätze
Aalen	66.784	455	8	105
Abtsgmünd	7.237	101	6	67
Adelmannsfelden	1.796	78	1	17
Bartholomä	2.040	98	1	8
Böbingen an der Rems	4.502	368	1	8
Bopfingen	11.776	153	8	33
Durlangen	2.893	277	1	12
Ellenberg	1.642	54	1	20
Ellwangen	23.557	184	5	62
Eschach	1.798	88	1	12
Essingen	6.403	109	2	23
Göggingen	2.432	213	1	7
Gschwend	4.902	90	3	84
Heubach	9.664	374	2	7
Heuchlingen	1.812	200	1	6
Hüttlingen	5.952	318	1	15
Iggingen	2.528	221	1	4
Jagstzell	2.343	62	1	32
Kirchheim am Ries	1.880	89	3	9
Lauchheim	4.680	115	3	13
Leinzell	2.014	955	1	2
Lorch	10.514	307	2	36
Mögglingen	4.164	405	1	5
Mutlangen	6.538	745	1	2
Neresheim	7.889	67	6	23
Neuler	3.117	86	1	17
Obergröningen	453	77	1	11
Oberkochen	7.721	328	1	3
Rainau	3.281	129	2	6
Riesbürg	2.284	127	3	5
Rosenberg	2.662	65	1	33
Ruppertshofen	1.793	126	1	18
Schechingen	2.299	194	1	8
Schwäbisch Gmünd	58.302	512	10	69
Spraitbach	3.283	265	1	16
Stöttlen	1.906	61	1	25
Täferrot	1.014	85	1	6
Tannhausen	1.826	103	1	9
Unterschneidheim	4.518	66	1	17
Waldstetten	7.121	340	2	25
Westhausen	5.863	152	2	20
Wört	1.320	73	1	18
Landkreis	306.464	203	99	918

Tabelle 5-2: Einwohner, Bevölkerungsverteilung und Bevölkerungsdichte (Stand: 31.März 2013)

Arbeitsplätze

Die Arbeitsplatzkonzentrationen entsprechen der Struktur der Zentralen Orte. In den einwohnerstarken Mittelzentren (Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen) befinden sich 62 % der Arbeitsplätze im Landkreis. Mit Oberkochen besteht ein vierter Arbeitsplatzschwerpunkt. Zu beachten ist, dass nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte durch diese Statistik erfasst sind und damit beispielsweise nicht Beamte.

Insgesamt ist der Ostalbkreis im Landesvergleich stark gewerblich-industriell geprägt, eine stärkere Ausprägung des Dienstleistungsbereichs findet sich jedoch in Ellwangen (Tabelle 5-3).

	Produzierendes Gewerbe	Handel, Verkehr, Gastgewerbe	Sonstige Dienstleistungen
Ostalbkreis	49,3 %	16,8 %	33,3 %
Aalen	43,0 %	17,1 %	39,8 %
Schwäbisch Gmünd	48,8 %	16,0 %	34,9 %
Ellwangen	35,9 %	21,3 %	42,1 %
Baden-Württemberg	37,6 %	20,4 %	41,5 %

Tabelle 5-3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (2013); Quelle: Statistik Baden-Württemberg

Schulen und Hochschulen

Die allgemeinbildenden Schulen im Ostalbkreis werden von rund 38.700 Schülerinnen und Schülern besucht. Hinzu kommen rund 11.600 Schülerinnen und Schüler an öffentlichen und 1.400 Schülerinnen und Schüler an privaten beruflichen Schulen. Die wichtigsten Schulstandorte sind Aalen mit 8.300 Schülern, Schwäbisch Gmünd mit 7.900 Schülern und Ellwangen mit 5.200 Schülern. Die Standorte aller Schulen im Ostalbkreis nach Schularten sind in Karte 5-3 dargestellt.

Aalen und Schwäbisch Gmünd sind auch Hochschulstandorte. In Aalen studieren an der Hochschule für Technik und Wirtschaft rund 5.000 Menschen. Schwäbisch Gmünd ist Standort mehrerer Hochschulen. Neben der Pädagogischen Hochschule (ca. 2.800 Studierende) gibt es hier noch die Hochschule für Gestaltung Schwäbisch Gmünd HfG (ca. 500 Studierende) und ein Studienzentrum der Fernuniversität Hagen.

Versorgungs- und Freizeitverkehr

Neben den täglichen Verkehrsbedürfnissen, also den Wegen zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, gibt es Ziele, die nicht täglich zu festen Zeiten aufgesucht werden. Hierbei wird vom Versorgungs- und Freizeitverkehr gesprochen. Der Anteil dieser Wege am gesamten Verkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen und macht inzwischen rund zwei Drittel aller Wege in Deutschland aus (vgl. Kapitel 5.4.4).

Zum Versorgungs- und Freizeitverkehr existieren keine spezifischen Daten im Ostalbkreis. Aus den Daten zum Gesamtverkehrsaufkommen ist jedoch ersichtlich, dass sich auch diese Verkehre an der Struktur der Zentralen Orte orientieren.

5.2. Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes

5.2.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot

Überregionale Anbindung

Durch die IC-Linie 61 Karlsruhe – Nürnberg ist der Ostalbkreis im 2-Stunden-Takt an den Fernverkehr der DB AG angeschlossen. Die Linie bedient im Landkreis die Halte in Schwäbisch Gmünd, Aalen und Ellwangen. Die Betriebszeiten zeigt Tabelle 5-4.

Linie	Takt	Betriebszeiten (bezogen auf Aalen)		
		Mo-Fr	Sa	So
IC Karlsruhe – Nürnberg	2-h-Takt	6:57- 18:57	8:57- 18:57	8:57- 20:57

Tabelle 5-4: Schienenpersonenfernverkehr im Ostalbkreis

Wegen ihrer Zugehörigkeit zum Fernverkehr ist an dieser Stelle auch die Fernbuslinie Oberstdorf – Berlin des Unternehmens MeinFernbus (Linie 045) zu nennen, die zurzeit einmal täglich Aalen (Haltestelle Stuttgarter Straße) an allen Tagen bedient.

Regionaler Schienenverkehr

Im Regionalverkehr der vier Schienenstrecken des Ostalbkreises bestehen folgende SPNV-Angebote:

Linie	Takt	Betriebszeiten (bezogen auf Aalen)		
		Mo-Fr	Sa	So
Remsbahn:				
IRE Stuttgart – Aalen	1 Fahrtenpaar	6:27 / 17:30	-	-
RE Stuttgart – Aalen	Std., in den HVZ 1/2 stdl.	4:26-1:39	4:35-1:39	4:35-1:39
RB Schorndorf – Schw. Gmünd	Einzellagen	12:33-15:25 (Zeiten in SG)	-	-
Brenzbahn / Obere Jagstbahn:				
IRE Ulm – Aalen	2-h-Takt	6:51-19:07	10:50-19:07	12:50-21:07
RE Ulm – Aalen – Ellwangen – Crailsheim.	Std., Ellw. – Cr. 2-stdl.	5:54-23:31	6:33-23:31	6:33-23:31
RB Ulm – Aalen (– Ellwangen)	Einzellagen	4:52-17:59	5:29	-
RB Aalen – Crailsheim	Einzellagen	5:50-7:12	-	-
Riesbahn:				
RB Aalen – Nördlingen	Mo-Fr: stdl. Sa/So: 2-stdl.	6:03-22:15	5:31-22:15	5:31-22:15

Tabelle 5-5: Schienenpersonennahverkehr im Ostalbkreis

Die Schienenstrecken des Ostalbkreises werden in einem dichten Takt an allen Wochentagen bedient. Die Bedienung erfolgt mindestens stündlich. Lediglich der Abschnitt Ellwangen – Crailsheim der Oberen Jagstbahn und am Wochenende die Riesbahn werden nur alle zwei Stunden bedient. Bis auf den IRE der Brenzbahn halten alle Taktzüge an allen Stationen im Landkreis. Ausnahmen bestehen teilweise bei den Verdichterverkehren in den Hauptverkehrszeiten. Eine Ausnahme bilden auch die Züge der Riesbahn, die in Hofen nicht halten. Die Züge bieten in Aalen günstige Umsteigezeiten zueinander mit den Knotenzeiten zu den Minuten 00 und 30.

5.2.2. Verkehrsunternehmen

Der regionale Busverkehr im Ostalbkreis wird derzeit von 20 Busunternehmen erbracht. Sie werden hier aufgelistet. Im Nahverkehrsplan wird generell die hier dargestellte Kurzform des Namens verwendet.

- StadtBus Gmünd Severin Abt GmbH Co. KG (kurz Abt)
Das Unternehmen mit Sitz in Schwäbisch Gmünd betreibt den dortigen Stadtverkehr
- Firma Beck + Schubert GmbH & Co (kurz Beck + Schubert)
Das Unternehmen mit Sitz in Aalen-Ebnat betreibt neun Linien im Bereich Aalen – Neresheim
- Betz Omnibusverkehr (kurz Betz)
Sitz des Unternehmens ist Waldstetten. Es bedient eine Linien zwischen Waldstetten und Schwäbisch Gmünd.
- Omnibusverkehr Domhan GmbH (kurz Domhan)
Dieses Unternehmen wird in Personalunion mit der Fa. Abt geführt und hat seinen Sitz in Schwäbisch Gmünd. Es betreibt dort eine Linie.
- Omnibus Grötzingen GmbH (kurz Grötzingen)
Sitz des Unternehmens ist Bartholomä, es bedient in diesem Raum zwei Linien.
- Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH (kurz HVG)
Dieses Unternehmen, im Besitz der Veolia-Gruppe und des Landkreises Heidenheim, berührt mit zwei Linien den Ostalbkreis im Raum Neresheim.
- Hofmann Omnibusverkehr GmbH (kurz Hofmann)
Das Unternehmen Hofmann mit Sitz in Gaildorf (Landkreis Schwäbisch Hall) berührt mit einer Linie den Ostalbkreis.
- Karl Jakob Omnibusverkehr (kurz Jakob)
Das Unternehmen mit Sitz in Göggingen betreibt zwei Linien im Bereich Schwäbisch Gmünd – Eschach.
- Kolb Omnibusverkehr GmbH (kurz Kolb)
Sitz des Unternehmens ist Schwäbisch Gmünd-Lindach. Es betreibt eine Linie zwischen Schwäbisch Gmünd und Ruppertshofen.
- Siegfried Krieger GmbH (kurz Krieger)
Die Firma mit Sitz in Schechingen betreibt eine Linie zwischen Schwäbisch Gmünd und Schechingen.
- Theodor Lang GmbH (kurz Lang)
Das Unternehmen mit Sitz in Abtsgmünd-Leinroden bedient vier Linien im Bereich Abtsgmünd – Aalen

- Omnibus Mack Kurz GmbH (kurz Mack)
Zehn Linien im Bereich Ellwangen werden durch das Unternehmen Mack Kurz betrieben. Betriebssitz ist Ellwangen, es bestehen noch mehrere dezentrale Betriebsstandorte.
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH (kurz Müller)
Die Firma mit Sitz in Schwäbisch Hall betreibt 13 Buslinien im Raum Ellwangen. Sie befindet sich im Besitz der Regiobus Stuttgart. Im Ostalbkreis befinden sich zahlreiche Betriebsstandorte.
- OVA-Omnibusverkehr Aalen, Dipl.-Ing. Rau GmbH & Co. KG (kurz OVA)
Das Unternehmen mit Sitz in Aalen bedient den dortigen Stadtverkehr und mit einem Betriebssitz in Bopfingen mehrere Linien im Ries.
- Omnibusverkehr Göppingen, Bliederhäuser GmbH Co. KG (kurz OVG)
Das Unternehmen mit Sitz in Göppingen berührt mit drei Linien den Ostalbkreis.
- DB Bahn Regiobus Stuttgart Niederlassung Aalen (kurz RBS)
Die DB-Tochter Regiobus Stuttgart bedient 15 Linien vor allem im südlichen und westlichen Teil des Landkreises. Sie ist durch das Regiocenter Aalen und verschiedene Betriebsstandorte im Ostalbkreis vertreten.
- Omnibusverkehr Rühle-Gold GbR (kurz Rühle-Gold)
Das Unternehmen mit Sitz in Bartholomä bedient eine Linie im Landkreis.
- Omnibus Rupp GmbH (kurz Rupp)
Das Unternehmen mit Sitz in Neresheim bedient eine Linie in Richtung Dischingen (Landkreis Heidenheim).
- Omnibus Schuster GmbH & Co. KG (kurz Schuster)
Betriebssitz des Unternehmens ist Durlangen. Es bedient eine Linie zwischen Schwäbisch Gmünd und Durlangen.
- Weis Reisen GmbH (kurz Weis)
Vier Linien im Bereich Neuler werden durch das Unternehmen mit Sitz in Neuler bedient.

5.2.3. Buslinien im Stadt- und Regionalverkehr

In Anlage 5-2 sind die Stadt- und Regionalbuslinien (Linienverkehre nach § 42 PBefG) des Ostalbkreises beschrieben. Die Angaben zu den Buslinien beziehen sich auf die Gliederung der Tabellenfahrpläne, unabhängig von teilweise abweichenden Genehmigungen. Die Darstellung folgt der veröffentlichten Liniennummerierung. In Karte 5-5 ist außerdem das Liniennetz im Ostalbkreis grafisch dargestellt.

Die bestehenden Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG sind in Anlage 5-3 aufgelistet, die Genehmigungen für Sonderverkehre nach § 42 PBefG in Anlage 5-4. Die angegebenen Liniennummern sind nur zur Orientierung angegeben. Sie sind nicht Teil der Genehmigung.

5.2.4. Fahrtenhäufigkeit Bus

Zur Analyse des Bedienungsangebots im Zug- und Busverkehr wurden sämtliche Züge und Buskurse in einer Datenbank erfasst (Stand: Jahresfahrplan 2012). Aufgenommen wurden dabei die Zeitlage, die Fahrtage und die angefahrenen Siedlungen. Damit konnte das derzeitige Bedienungsangebot in den in Kapitel 2.3.2 definierten Zeitbereichen flächendeckend analysiert

werden. Anlage 5-5 zeigt im Überblick das Bedienungsangebot der Linien in den einzelnen Zeitbereichen.

Für ausgewählte Zeitbereiche ist das Fahrtenangebot der einzelnen Teilorte und Wohnplätze in den Karten 5-6 bis 5-12 dargestellt. In dieser vereinfachten Form kann das Fahrtenangebot immer nur in Bezug auf ein Ziel dargestellt werden. Beispiel Heubach: hier bestehen Verbindungen in Richtung Schwäbisch Gmünd, Böbingen und Aalen. Dargestellt sind hier die Verbindungen in Richtung Schwäbisch Gmünd als wichtigstem und am besten angebundenen Ziel. Gleichwohl wurden zur Festlegung der Rahmenvorgaben und der Linienbündel aber die detaillierten Daten ausgewertet.

Im Kartenteil sind exemplarisch im Einzelnen dargestellt:

- Karte 5-6: Bedienungsqualität 12-14 Uhr an Schultagen
- Karte 5-7: Bedienungsqualität 14-16 Uhr an Ferientagen
- Karte 5-8: Bedienungsqualität 14-16 Uhr an Schultagen
- Karte 5-9: Bedienungsqualität 14-16 Uhr an Ferientagen
- Karte 5-10: Bedienungsqualität 16-18 Uhr an Schultagen
- Karte 5-11: Bedienungsqualität 16-18 Uhr an Ferientagen
- Karte 5-12: Bedienungsqualität nach 20 Uhr an Schultagen

In den einzelnen Zeitbereichen ergibt sich folgendes Bild:

Frühverkehr zwischen 5:00 und 6:00 Uhr

Auf einer Reihe von Linien werden bereits vor 6:00 Uhr Fahrten angeboten, insbesondere im Zulauf auf Aalen und Schwäbisch Gmünd. Auch die Stadtverkehre starten ihren Betrieb vor 6:00 Uhr. Einzelne Fahrten finden auch schon vor 5:00 Uhr statt, vor allem im Raum Aalen (z. B. Linien 7696, 7518, 104, 105, 106).

Hauptverkehrszeit zwischen 6:00 und 8:00 Uhr

Hier findet erwartungsgemäß in allen Räumen eine Bedienung statt. Auf den Zulaufstrecken auf Aalen und Schwäbisch Gmünd überlagern sich die Linien teilweise zu sehr dichten Angeboten. So wird Wasseralfingen in diesem Zeitbereich an Schultagen 65 mal bedient (Feriendtage 38 mal), Unterkochen 29 mal (26) und Mutlangen 40 mal (20). An Ferientagen besteht an einigen Orten allerdings eine nur eingeschränkte Bedienung. Die größten davon betroffenen Orte sind: Bartholomä, Heubach-Lautern, Riesbürg-Utzmemmingen, Rainau-Buch, Westhausen-Lippach, Ellwangen-Schrezheim-Rotenbach (auch an Schultagen) und Riesbürg-Pflaumloch.

Normalverkehrszeit vormittags zwischen 8:00 und 12:00 Uhr

In den Vormittagsstunden ist das ÖPNV-Angebot auf vielen Relationen deutlich eingeschränkt. In diesen Stunden finden häufig Arztbesuche und Einkaufswege statt, so dass eine ÖPNV-Grundversorgung gerade für die ältere Bevölkerung wichtig ist. In einer Reihe von Wohnorten findet in dieser Zeit keine oder nur eine eingeschränkte Bedienung statt. Bemerkenswerterweise ist die Bedienung an Ferientagen auch zu diesen Zeiten, zu denen kein Schülerverkehr stattfindet, in vielen Orten deutlich schlechter als an Schultagen. Betroffenen sind vor allem Wohnorte im nördlichen und östlichen Kreisgebiet. Mit Neuler, Kirchheim und Tannhausen sind auch einige Gemeinde-Hauptorte vormittags ohne Angebot.

Normalverkehrszeit mittags zwischen 12:00 und 14:00 Uhr

In der Normalverkehrszeit am Mittag findet an Schultagen eine dichte und flächendeckende Bedienung statt. Trotz verstärktem Nachmittagsunterricht wird zu dieser Zeit eine große Zahl an

Schülern nach Hause befördert. Außerhalb des Schülerverkehrs ist diese Zeit als Normalverkehrszeit definiert. Doch auch an Ferientagen werden zur Mittagszeit nahezu alle Wohnplätze im ÖPNV bedient. Die größten Orte ohne Bedienung sind in diesem Zeitbereich Rainau-Buch, sowie Westhausen-Lippach.

Normalverkehrszeit nachmittags zwischen 14:00 und 16:00 Uhr

Auch in diesem Zeitbereich findet an Schultagen ein intensiver ÖPNV statt. Dennoch sind einige, meist kleinere Siedlungen kaum oder gar nicht bedient. Betroffen sind insbesondere Wohnplätze im nördlichen und östlichen Kreisgebiet sowie in Gschwend und Bartholomä. An Ferientagen findet nahezu im gesamten nördlichen und östlichen Kreisgebiet eine nur schwache, in einigen Wohnorten auch gar keine ÖPNV-Bedienung statt.

Hauptverkehrszeit abends zwischen 16:00 und 18:00 Uhr

Erwartungsgemäß werden in der abendlichen Hauptverkehrszeit mehr Fahrten angeboten als im gleichen Zeitraum nachmittags. Hier werden die letzten Schul-Rückfahrten durchgeführt und auch Rückfahrten im Berufsverkehr. Auch an Ferientagen werden die meisten Orte zu diesen Zeiten ausreichend bedient. Einige Wohnorte haben auch hier eine nur eingeschränkte oder gar keine Bedienung. Die Größten sind Kirchheim (Gemeindehauptort), Riesbürg-Utzmemmingen, Westhausen-Lippach, Ellwangen-Schrezheim-Rotenbach und Bopfingen-Kerkingen.

Normalverkehrszeit abends zwischen 18:00 und 20:00 Uhr

Einige Wohnorte sind bereits nach ca. 18:00 Uhr nicht mehr oder nur noch durch einzelne Fahrten erreichbar, insbesondere an Ferientagen. Nicht mehr erreichbar sind zum Beispiel Ellwangen-Rindelbach, Rainau-Schwabsberg-Buch und Westhausen-Lippach. Sehr eingeschränkt erreichbar sind Neuler, Böbingen-Oberböbingen, Bartholomä und Tannhausen.

Schwachverkehrszeit abends nach 20:00 Uhr

Nach 20 Uhr sind Teile des Landkreises nicht mehr an den ÖPNV angebunden. Dies betrifft vor allem den Raum Ellwangen. Die Gemeinden Adelsmannsfelden, Bartholomä, Ellenberg, Kirchheim, Neuler, Rosenberg, Stöttlen, Unterschneidheim und Wört sind selbst im Gemeindehauptort ohne Bedienung, dazu Teile von Abtsgmünd, Ellwangen, Lauchheim, Lorch, Neresheim, Rainau, Riesbürg und Westhausen. Erwartungsgemäß bestehen hier nahezu keine Unterschiede zwischen Schultag- und Ferientag-Bedienung. In den Stadtverkehren findet auf den Hauptlinien eine – meist regelmäßige – Abendbedienung statt.

Samstagsverkehr

An Samstagen ist eine Normalverkehrszeit zwischen 9 und 15 Uhr definiert. Auf den Hauptlinien werden meist auch schon am früheren Morgen Fahrten angeboten. Auch die Stadtbusbildienung beginnt samstags bereits um ca. 6 Uhr. In der samstäglichen Normalverkehrszeit besteht auf den Hauptachsen eine Bedienung. Viele Wohnorte sind aber samstags nicht an das ÖPNV-Netz angebunden, von den 71 Regionalbuslinien werden 40 samstags nicht bedient. Nur wenige Regionallinien sehen an Samstagen auch eine Abendbedienung vor: Linien 104 und 105 (Raum Ebnat/Oberkochen), Linien 106, 107, 108 (Raum Waldhausen/Neresheim/Ohmenheim), Linien 63, 71 und 74 nördlich und nordöstlich von Schwäbisch Gmünd sowie die Linien 7696 und 7698 nördlich und nordöstlich von Aalen.

In den Stadtverkehren besteht samstags tagsüber zwar eine gegenüber Montag bis Freitag reduzierte, aber hinreichend dichte Bedienung. Während bei Fa. Abt der Fahrplan ab 13 Uhr reduziert wird, findet bei Fa. OVA bis 16 Uhr eine gleichmäßig vertaktete Bedienung statt, die dann aber auf das Niveau des Abendverkehrs reduziert wird.

Sonntagsverkehr

Sonntags werden lediglich 16 Regionalbuslinien bedient. Die ÖPNV-Bedienung konzentriert sich auf die Hauptachsen südlich, nördlich und nordöstlich von Schwäbisch Gmünd (Linien 21, 62, 63, 71, 72, 74), auf den Bereich Ebnat/Waldhausen und Neresheim (Linien 104, 105, 108 und 110), auf Linien im Raum Lorch (11 und 266) auf die Linie Bartholomä – Heubach (Linie 294), Abtsgmünd – Hüttlingen – Aalen (Linie 7698) sowie die schienenparallelen Linien 7518 und 7696. Teilweise werden nur einzelne Fahrtenpaare angeboten. Weite Bereiche des Ostalbkreises sind an Sonntagen ohne ÖPNV-Angebot. In den Stadtverkehren findet eine regelmäßige Bedienung an Sonntagen statt.

5.2.5. Verbindungsqualität

Ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV und damit für die Verkehrsmittelwahl ist die Reisezeit, insbesondere im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.

In einer vereinfachten Analyse wurden die reinen Fahrzeiten von ÖPNV (durchschnittliche Fahrzeit nach Abfrage EFA um ca. 17:00 Uhr) und MIV (Fahrzeit nach Routenplaner) auf ca. 100 Relationen zwischen den Mittelzentren und Orten/Ortsteilen in ihren Einzugsbereichen verglichen (vgl. Anlage 5-6). Dieser Vergleich berücksichtigt nicht Faktoren wie Zu- und Abgangswege zur ÖPNV-Haltestelle (die Erschließungsqualität wurde an anderer Stelle untersucht) oder die Frage der Parkplatzverfügbarkeit am Zielort; er sagt somit nichts über die absolute Attraktivität der ÖPNV-Verbindung aus. Mit dieser vereinfachten Methode sollte im Sinne einer Schwachstellenanalyse herausgearbeitet werden, welche ÖPNV-Verbindungen relativ betrachtet hinsichtlich der Fahrdauer besonders unvorteilhaft sind und bei denen Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden sollten.

Der Vergleich zeigt, dass die ÖPNV-Fahrzeiten auf vielen Relationen konkurrenzfähig zu den MIV-Zeiten sind: Die Buslinien werden häufig über die Hauptverbindungsstraßen ohne größere Umwege geführt, so dass die Fahrzeit in einem akzeptablem Maß in Bezug auf die Pkw-Fahrzeit liegt (Verhältnis kleiner 1,5). Verbindungen mit dem SPNV sind meist sogar schneller als der Pkw.

Ungünstige Reisezeitverhältnisse treten vor allem bei Umsteigeverbindungen auf, die häufig umwegig gegenüber der direkten Straßenverbindung sind und bei denen teilweise auch längere Umsteigezeiten auftreten. Auffällig sind hier insbesondere die folgenden Relationen:

von	nach	Linie	Fahrzeit	Fahrzeitverhältnis
Schw. Gmünd.	Ruppertshofen	62	24	1,75
Schw. Gmünd.	Gschwend	63	27	1,76
Schw. Gmünd.	Iggingen	74	22	1,77
Schw. Gmünd.	Weiler i. d. Bergen	2	24	1,77
Schw. Gmünd.	Bargau	1	21	1,83
Ellwangen	Walxheim	7865	22	1,88
Schw. Gmünd.	Degenfeld	2	20	1,89
Schw. Gmünd.	Durlangen	63	21	1,93
Schw. Gmünd.	Mutlangen	61	16	2,00
Schw. Gmünd.	Schechingen	74	19	2,05
Schw. Gmünd.	Spraitbach	63	21	2,06
Schw. Gmünd.	Frickenhofen	63	22	2,11
Schw. Gmünd.	Altersberg	63	20	2,35

Tabelle 5-6: Relationen mit ungünstigem Fahrzeitverhältnis gegenüber dem Pkw

5.2.6. Qualität der räumlichen Erschließung

Die Siedlungsbereiche des Ostalbkreises werden durch 21 Bahnhöfe und Haltepunkte sowie durch über 1.600 Bushaltestellen an das ÖPNV-Netz angebunden. Damit ist eine nahezu flächendeckende Erschließung gegeben. In Anlehnung an die Rahmenvorgaben zur ÖPNV-Erschließung wurde bei allen Orten des Ostalbkreises mit über 200 Einwohnern die Erschließung überprüft. Die dabei festgestellten Erschließungsmängel zeigt Tabelle 5-7. Erschließungsdefizite, die durch nicht überwindbare Hindernisse (Gewässer, vielbefahrene Straßen, ...) oder große Höhendifferenzen verursacht sind, konnten nicht systematisch analysiert werden.

Stadt/ Gemeinde	Ortsteil/ Wohnplatz	Nicht erschlossene Gebiete	Anmerkung
Bartholomä	Bartholomä	Bereich Feriendorf Amalienhof	Linie 195 führt direkt am Feriendorf vorbei, allerdings Außerortsstraße
Böbingen	Böbingen	Bereich Schelmen	Erschließung nur durch Schleifenfahrt der Linien 75 oder 267 möglich
Bopfingen	Bopfingen	östliches Wohngebiet (Musikerviertel)	Weitere Haltestelle am Linienweg (Kirchheimer Straße) sinnvoll
Bopfingen	Oberdorf	nördlicher Bereich	Weitere Haltestelle am Linienweg (Ellwanger Straße) sinnvoll
Gschwend	Altersberg	Eichenkimberg, Hagkling, Hundsberg, Vorderes Breitenfeld	Erweiterte Linienführung der Linie 63/9 erforderlich
Jagstzell	Jagstzell	Siedlungsbereiche am Geisberg	Linien 312 und 7846C führen direkt am Wohngebiet vorbei, allerdings Bundesstraße außerorts
Jagstzell	Knausberg/ Weiler	gesamte Bereiche	Erschließung nur durch Schleifenfahrten der Linie 312 oder 7846C möglich
Neresheim	Dorfmer- kingen	westlicher Siedlungsbereich	Weitere Haltestelle beidseitig an den Linienwegen in der Riffinger Straße und der Felsenstraße sinnvoll
Neuler	Neuler	südöstlicher Siedlungsbereich	Erschließung nur durch Schleifenfahrten möglich
Neuler	Neuler	Neubaugebiet Spagen	Zus. Haltestelle am Linienweg in der Schwenninger Straße (Linie 351)
Rosenberg	Rosenberg	südwestl. Siedlungsbereich	nur kleines Gebiet außerhalb des Erschließungsradius
Schwäbisch Gmünd	Schwäbisch Gmünd	Industriegebiet West / Krähe	Veränderung der Linienführung der Linie 5b
Stöttlen	Stöttlen	südl. Siedlungsbereich	nur kleines Gebiet außerhalb des Erschließungsradius
Unter- schneidheim	Unter- schneidheim	nordöstlicher Siedlungsbereich	nur kleines Gebiet außerhalb des Erschließungsradius

Tabelle 5-7: Erschließungsdefizite im Ostalbkreis

Nicht alle Erschließungsmängel können beseitigt werden. Allgemein stehen die folgenden Aspekte einer Beseitigung häufig entgegen:

- Ein Siedlungsbereich kann nur durch Schleifenfahrten erschlossen werden, die für die durchfahrenden Fahrgäste unattraktiv wirken. Eine Erschließung kann dann in der Summe zu Fahrgastverlusten statt zu zusätzlichen Fahrgästen führen.
- Eine Buslinie führt zwar direkt am Siedlungsbereich vorbei, allerdings auf einer Außerortsstraße, so dass die Einrichtung einer Haltestelle aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, oder eine Querungshilfe und/oder Busbuchten geschaffen werden müssten.
- Die Straßen ermöglichen aufgrund der Enge oder Topografie keine Busbedienung.

In diesem Kapitel wurde untersucht, ob ein Siedlungsbereich durch die Existenz einer Haltestelle erschlossen ist. Teilweise werden Haltestellen aber nur von einzelnen Fahrten bedient, so dass für zeitlich nicht flexible Nutzer längere Zugangswege zu Haltestellen notwendig sind.

In den Städten Aalen, Ellwangen, Lorch, Oberkochen und Schwäbisch Gmünd, bestehen Stadtverkehre. Die regionale Erreichbarkeit ist dann großteils nur durch Umstiege und damit verbundene Wartezeiten gewährleistet. Gegebenenfalls kann hier die Erschließung durch den Regionalverkehr verbessert werden, z. B. indem zusätzliche innerstädtische Haltestellen bedient werden. Auch Liniendurchbindungen zwischen Regional- und Stadtverkehrslinien kommen infrage.

5.2.7. Verknüpfungen

Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene

Die Vernetzung der ÖPNV-Verkehrsmittel gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die länger werdenden Pendelwege im Berufs- und Schülerverkehr (insbesondere bei Berufsschülern und zunehmend bei Gymnasiasten zu beobachten) sind immer öfter nur durch Nutzung mehrerer Buslinien, häufig durch die Kombination Bus-Bahn oder sogar Bus-Bahn-Bus möglich. Auch im Versorgungsverkehr sind viele Einrichtungen nicht direkt erreichbar, zum Beispiel durch die Verlagerung aus den gut erreichbaren Innenstädten in Randbereiche. Daher ist auch die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu analysieren.

In der Regel können Verknüpfungen nur richtungsbezogen erfolgen. Nur in wenigen Bahnhöfen wie Aalen, Bopfingen oder Lorch verkehren die Züge gleichzeitig in mehrere Richtungen, so dass so genannte „Rundum-Anschlüsse“ hergestellt werden können. In den Stadtverkehren Schwäbisch Gmünd und vor allem Aalen überlagern sich die Linien im Zulauf auf die Stadtzentren zu dichten Takten, so dass nur einzelne Linien günstige Zuganschlüsse bieten können.

Zur Analyse der Zuganschlüsse wurde die Anschlusssituation der Buslinien an den Verknüpfungspunkten Bus/Schiene qualitativ untersucht. Dabei ist festzustellen, dass bei einer großen Zahl von Linien nur ungenügende Anschlüsse auf den Schienenverkehr bestehen. Insbesondere bei kleinen, auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien existieren nur einzelne, teilweise zufällige Anschlüsse. Gute Anbindungen, auch tagesdurchgängig, bestehen lediglich auf einigen Stadtverkehrslinien und den Regionallinien 73, 74, 107, 108, 7698 und 7870.

Generell ist festzustellen, dass morgens im Berufsverkehr zum Teil Anschlüsse hergestellt werden, die im Tagesverkehr nicht mehr bestehen. Auch in den Abendstunden und am Wochenende sind die Anbindungen häufig besser als tagsüber.

Die meisten Buslinien, die eine Verknüpfung zwischen Bus und Schiene herstellen oder herstellen könnten, weisen keine Anschlussleisten auf. Solche sind lediglich bei einigen Linien von RBS, der Fa. Müller und der Fa. Mack vorhanden.

Verknüpfungen zwischen Bus und Bus

Im Ostalbkreis mit seinem komplexen Netz bestehen auch zahlreiche Verknüpfungen zwischen Buslinien. Die meisten Verknüpfungen sind dabei auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Besonders ausgeprägt ist das System im Raum Ellwangen, wo verschiedene Ortslinien die Feinerschließung übernehmen und die örtlichen Schulen anbinden. Zu den Schulstandorten weiterführender Schulen (insb. Ellwangen) bestehen dann Anschlüsse an überörtliche Linien.

Im Gegensatz zur Verknüpfung Bus/Schiene ist die Verknüpfung innerhalb des Busnetzes sehr transparent dargestellt. Es finden sich teilweise Anschlussleisten in den Fahrplänen, vielfach sind die Fahrten der übergeordneten Linien auch direkt in den Fahrplan der Ortslinien eingearbeitet.

5.2.8. Eingesetzte Fahrzeuge

Um die über 300.000 Einwohner und vor allem die 39.000 Schüler mit einem flächendeckenden Busnetz versorgen zu können, bedarf es einer großen Anzahl von Fahrzeugen. Insgesamt sind im Ostalbkreis täglich über 250 Fahrzeuge im Einsatz (inklusive Verstärker- und Reservefahrzeuge). Im Rahmen der Unternehmensbefragung konnten Informationen zu Art und Größe der Fahrzeuge zusammengetragen werden:

- Etwa 3/4 der Busse haben Standardgröße (12-Meter-Bus). Daneben werden Gelenkbusse (14 %), Doppelstockbusse (3 %), 13,7- bis 15-Meter-Busse (5 %) und Midi- sowie Kleinbusse (je 2 %) gefahren.
- 73 % der eingesetzten Busse sind klimatisiert. Dies stellt in den Sommermonaten einen deutlichen Komfortgewinn dar.
- 53 % verfügen über das sog. Kneeling, durch das sich der Bus an Haltestellen absenkt („in die Knie geht“), wodurch sich die Einstiegshöhe verringert.
- 59 % der Busse besitzen optische/akustische Fahrgastinformationen. Diese sind für ortsunkundige Menschen und Menschen mit Wahrnehmungsbehinderungen (Sehen, Hören) zur Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich. Voraussetzung für die Nutzbarkeit ist aber auch, dass diese richtig programmiert, im Alltag genutzt und durch die Busfahrer korrekt bedient werden. Hierzu liegen keine Daten vor.
- 64 % der Busse verfügen über einen Rollstuhlstellplatz.
- Die Hälfte der Busse (50 %) ist niederflurig. Damit könnten die Taktkurse der Busachsen der Kategorien I sowie der Stadtlinien der Kategorie I und II bereits heute niederflurig bedient werden (vgl. Kapitel 2.5.). Weitere 41 % der Busse verfügen über maximal drei Trittstufen, 9 % über mehr als drei Trittstufen.
- 16 % der Fahrzeuge sind älter als zehn Jahre.
- Bezüglich der Abgasnorm verfügt ein Großteil der Busse nur über eine inzwischen veraltete Technik: 44 % erfüllen maximal den Euro III-Standard, weitere 16 % jeweils Euro IV und Euro V sowie 15 % den neuesten EEV-Standard.

5.2.9. Tarif

OstalbMobil-Tarif

Im SPNV und im straÙengebundenen ÖPNV wird im Ostalbkreis grundsätzlich der OstalbMobil-Tarif (OAM-Tarif) angewendet. Das Gebiet des OAM-Tarifs deckt sich mit dem Kreisgebiet. Der kreisweite Abgabepreis OstalbMobil wurde im Dezember 2007 als Kooperation der 20 Busunternehmen und der Deutschen Bahn AG zur Regelung kreiseinheitlicher Fahrpreise im Ostalbkreis eingeführt.

Für Fahrten innerhalb des Landkreises ist jeweils nur ein Fahrschein erforderlich. Damit wird den Fahrgästen der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr erleichtert. Sie finden „an der Benutzeroberfläche“ anstelle der vielschichtigen einzelnen Unternehmenstarife eine einheitliche und übersichtliche Tarifstruktur vor, die außerdem zumeist Fahrpreisreduzierungen beinhaltet.

Die dadurch bedingten Mindererlöse werden durch den Ostalbkreis ausgeglichen. Dies gilt auch für Umsteiger, bei denen die Differenz zwischen einem OAM-Fahrschein für die Gesamtstrecke und den jeweiligen Haustarifen der einzelnen Teilstrecken ausgeglichen wird. Liegt bei einer Fahrt der Haustarif unter dem OAM-Tarif, zahlt der Fahrgast nur den Haustarif nach dem so genannten Bestpreisprinzip. Haustarife, die teilweise unterhalb des OAM-Tarifs liegen, bestehen im Stadtverkehr Schwäbisch Gmünd, bei der DB AG sowie auf einzelnen Relationen im Regionalbusverkehr. Die Höhe des kreisweiten Abgabepreises OstalbMobil wird durch den Landkreis im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten festgelegt. Der kreisweite Abgabepreis OstalbMobil stellt aber explizit keinen Gemeinschaftstarif dar, denn die behördlich genehmigten Tarife im Hintergrund sind weiterhin die Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen.

Grundlage für die Ermittlung des Fahrpreises ist eine kleinteilige Tarifzonenstruktur mit 230 Tarifzonen. Es bestehen 10 Preisstufen. Im Einzelnen umfasst die Fahrpreispalette folgende Fahrscheine:

- Einzelfahrschein für Jedermann und für Kinder
- rabattierte Einzelfahrscheine für Jedermann und für Kinder (Chipkarte mit 20 % Rabatt)
- Gruppenfahrschein
- Monatskarte für Jedermann sowie für Schüler, Auszubildende und Studenten, übertragbar
- Monats-Abo-Karte für Jedermann (übertragbar) sowie für Schüler, Auszubildende und Studenten
- FirmenTicket für Jedermann sowie für Auszubildende, nicht übertragbar
- GästeTicket
- SemesterTicket 1, 2 und 3
- Zusatzwertmarken zur Netzöffnung für Schüler, Auszubildende, Studenten
- Zuschläge zur Benutzung der 1. Klasse im Zugverkehr

Die BahnCard wird bei OstalbMobil nicht anerkannt.

Erweiterte Tarifangebote wie stadtweite Tarifangebote und Schulwegsicherheitskarten bestehen außerdem in Aalen (insb. Umweltkarte Aalen), Abtsgmünd, Bopfingen, Ellwangen, Hüttlingen, Lorch, Mutlangen und Schwäbisch Gmünd. FahrBus Ostalb bietet eine Tageskarte in seinem Teilnetz an. Planungen, eine Tageskarte für den gesamten Ostalbkreis einzuführen, wurden bereits angestoßen.

Zur Einordnung des Tarifniveaus wurde für die preisleitenden Fahrscheinarten „Einzelfahrschein“ sowie „Monatskarte im Abo“ ein Abgleich mit Nachbar- und Vergleichsverbänden durchgeführt (Preisstand: Januar 2013). Einbezogen in den Vergleich waren die Verkehrsverbände Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben bodo, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund DING, Filsland Mobilitäts-

verbund Göppingen, Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr HNV, Heidenheimer Tarifverbund htv, Kreisverkehr Schwäbisch Hall KVS, Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau Naldo, Regio-Verkehrsverbund Freiburg RVF, Verkehrsverbund Tuttlingen TUTicket, Verkehrsverbund Hegau-Bodensee VHB, Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar VSB, Verkehrsverbund Rottweil VVR und Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart VVS.

Der Vergleich wurde für drei exemplarische Relationen durchgeführt:

- Stadtzone in einem Mittelzentrum
- Stadt-Umland-Verkehr zwischen Nachbargemeinde und einem Mittel-/Oberzentrum (ca. 8 km)
- Verbindung zwischen zwei Mittel-/Unterzentren (ca. 17 bis 25 km)

Der Tarifvergleich ist im Anlage 5-7 dargestellt.

Das Preisniveau bei Einzelfahrscheinen (Gelegenheitskunden) liegt im OAM-Tarif auf allen drei Relationen im unteren Mittelfeld gegenüber den Vergleichsverbänden. Durch den vergleichsweise großen Rabatt gehört der rabattierte Einzelfahrschein zu den günstigsten der Vergleichslandkreise.

Ein anderes Bild ergibt sich bei Betrachtung der Monatskarte. Hier liegt das Preisniveau des OAM-Tarifs höher als in den meisten anderen Verbänden. Im Stadttarif (Preisstufe 1) wird der OAM-Tarif (57,50 €) nur noch vom VVS übertroffen (58,70 €), wobei zu diesem Preis alle Verkehrsmittel der Landeshauptstadt Stuttgart genutzt werden können.

Landkreisübergreifende Tarifkooperationen

Auf Linien zwischen dem Ostalbkreis und den benachbarten Verbänden wird grundsätzlich der Haustarif des jeweiligen Unternehmens angewendet. An den Randbereichen des Ostalbkreises bietet der OstalbMobil-Tarif allerdings einzelne Übergangswaben in den Nachbarkreisen:

- Reippersberg (Landkreis Schwäbisch Hall)
- Bühlertann (Landkreis Schwäbisch Hall)
- Stimpfach (Landkreis Schwäbisch Hall)
- Matzenbach (Landkreis Schwäbisch Hall)
- Dinkelsbühl/Wilburgstetten (Landkreis Ansbach)
- Nördlingen/Nähermemmingen (Landkreis Donau-Ries)
- Weißenstein (Landkreis Göppingen)
- Maitis (Landkreis Göppingen)
- Pfahlbronn/Alfdorf (Rems-Murr-Kreis)

Auch einige Nachbarverbände bieten Übergangswaben im Ostalbkreis:

- Der VVS-Tarif gilt seit 01.01.2014 bis Lorch Bahnhof (im Schienenverkehr)
- Vom Kreisverkehr Schwäbisch Hall besteht ein Übergangstarif bis Rosenberg und zur Hahnenmühle.
- Der Filisland Mobilitätsverbund Göppingen bietet Übergangstarife bis Lorch, Schwäbisch Gmünd und Wißgoldingen.

Das im Januar 2012 eingeführte MetropolTagesTicket in der Metropolregion Stuttgart (9-Uhr-Tageskarte) gilt auch im Ostalbkreis. Damit besteht für Gelegenheitskunden eine Tarifkooperation mit der gesamten Metropolregion Stuttgart.

Weitere Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden bestehen bisher nicht, sind jedoch in Vorbereitung.

5.2.10. Barrierefreiheit

Der Gesetzauftrag des Personenbeförderungsgesetzes sowie des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg legen besonderen Wert auf die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kapitel 2.5). „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“ (gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz).

Barrierefreiheit schließt damit neben höhengleichen Einstiegen u. a. auch Fahrgastinformation in jeglicher Form ein. Zu den "Menschen mit Behinderungen" sind neben Behinderten im erweiterten Sinn auch ältere, gebrechliche Personen, (chronisch) kranke Personen, Analphabeten und der deutschen Sprache unkundige Personen zu rechnen. Der Anteil dieser Nutzergruppen an der Gesamtzahl der ÖPNV-Nutzer beträgt nach Literaturangaben bis zu 30 %.

Schienenverkehr

Barrierefreiheit im Schienenverkehr ist bislang noch nicht erreicht⁸. Auf einen niveaufreien Einstieg auf der Basis der Normhöhe von 55 cm über Schienenoberkante sind noch nicht alle Bahnsteige erhöht. Auch die Schienenfahrzeuge der Nahverkehrssysteme (z. B. lokbespannte RE-Züge Aalen – Stuttgart, IRE-Triebwagen der Baureihe 611 auf der Brenzbahn) bieten zum Teil keinen stufenlosen Einstieg.

Von der DB werden die Haltepunkte sukzessive ertüchtigt, d. h. mit Wetterschutz, Beleuchtung und Information (z. B. dem DAS, dem dynamischen Schrift-Anzeiger) ausgestattet. Optische und akustische dynamische Fahrgastinformationssysteme sind bereits in den meisten Fahrzeugen installiert.

Regionalbusverkehr

Im Regionalbusverkehr kommen verstärkt Niederflurbusse zum Einsatz. Ihr Einsatz ist jedoch nicht konsequent und in den Fahrplänen nicht gekennzeichnet. Um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind neben den Fahrzeugen auch die Haltestellen barrierefrei auszurüsten. Bei Einsatz des Kasseler Sonderbords können Busse stufenlos betreten werden. Voraussetzung ist aber, dass der Bus die Bussteigkante auch bündig anfahren kann, was bei Busbuchten oder an Kurven häufig nicht möglich ist. Haltestellen sind bisher nur zu einem geringen Teil entsprechend ausgerüstet.

Optische und akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeug werden zunehmend eingerichtet, sind jedoch nicht flächendeckend vorhanden.

⁸ vgl. Untersuchung „Verbesserung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg – Die Bahnhöfe und das Umfeld der Bahnhöfe“, Loftwerk_D GmbH; Aalen 2009

5.3. Verkehrsnachfrage

5.3.1. Berufspendlerverkehr im Ostalbkreis

Die Bundesagentur für Arbeit führt eine jährliche Statistik der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort. Aus dieser so genannten Pendlerstatistik lassen sich die Verflechtungen im Berufsverkehr ablesen. Tabelle 5-7 gibt einen Überblick über die Kennzahlen der Pendler im Ostalbkreis.

Demnach gibt es im Ostalbkreis ca. 26.000 Auspendler über die Kreisgrenze, denen 22.000 Einpendler gegenüber stehen. Etwa 10.000 der 17.000 Auspendler des Ostalbkreises pendeln in die Region Stuttgart, 3.000 in den Kreis Heidenheim. Auch bei den Einpendlern spielt der VVS-Raum mit 4.500 Pendlern die wichtigste Rolle, gefolgt vom Landkreis Heidenheim mit 3.600 Pendlern.

Mit 86.000 finden die meisten Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises statt. Von diesen haben 29.000 (24 %) sowohl ihren Wohn- als auch ihren Arbeitsort in den drei Mittelzentren, weitere 27.000 Personen (31 %) pendeln in diese drei Städte, 29.000 Bewohner des Ostalbkreises arbeiten in den anderen 39 Städten und Gemeinden des Kreises. Eine feingliedrige Pendlermatrix findet sich in Anlage 5-8.

nach von	Aalen	Ell- wangen	Schwä- bisch Gmünd	übrige Kreisge- meinden	VVS- Gebiet	übrige außer- halb	Summe
Aalen	13.998	702	758	4.592	822	2.727	23.599
Ellwangen	1.463	4.211	92	1.285	185	1.114	8.350
Schwäbisch Gmünd	647	43	11.251	3.340	2.944	1.660	19.885
übrige Kreisgemeinden	10.161	3.448	9.873	20.186	6.203	10.587	60.458
VVS-Gebiet	613	93	2.046	1.752			4.504
Übrige außerhalb	3.940	1.734	1.997	9.728			17.399
Summe	30.822	10.231	26.017	40.883	10.154	16.088	134.195

Tabelle 5-8: Pendlerverflechtungen 2011 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit)

5.3.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr

Einen guten Überblick über das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr geben die Zählraten der Straßenbauverwaltung und die dort herausgegebene Verkehrsmengenkarte. Auf der Basis der Auswertung automatischer Zählstellen und sonstiger Zählungen werden hier die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen des Straßenverkehrs dargestellt (Datenstand 2011). Die Straßenbelastungswerte sind in Karte 5-14 dargestellt.

Aufgrund der abweichenden Strukturierung des überregionalen Straßennetzes von den Verbindungen des öffentlichen Verkehrs lassen sich von den Belastungszahlen des Straßennetzes nicht in allen Fällen entsprechende Potenziale für das Netz des öffentlichen Verkehrs ableiten.

Die Karte zeigt aber, dass die stärksten Pkw-Ströme entlang der Schienenstrecken verlaufen, nämlich von Aalen über Schwäbisch Gmünd nach Stuttgart, von Ellwangen nach Aalen, von Aalen nach Oberkochen und weiter nach Heidenheim und auf der Achse Nördlingen – Bopfingen – Aalen. Starke Achsen des Busverkehrs finden sich insbesondere auf folgenden Strecken:

- Heubach – Schwäbisch Gmünd
- Straßdorf – Schwäbisch Gmünd
- Mutlangen – Schwäbisch Gmünd
- (Neresheim –) Ebnat – Aalen
- Iggingen – Schwäbisch Gmünd
- Iggingen – Mutlangen
- Waldstetten – Schwäbisch Gmünd
- Dewangen – Aalen
- Abtsgmünd – Hüttlingen (– Aalen)
- Neuler – Hüttlingen (– Aalen)

Diese Achsen spiegeln auch die Hauptachsen des städtischen und regionalen Netzes gemäß der Rahmenvorgaben dieses Nahverkehrsplans wider (vgl. Rahmenvorgaben in Kapitel 2.3.1).

5.3.3. Ausbildungsverkehr im Ostalbkreis

Im Ostalbkreis besteht eine vielfältige Schulstruktur, die aus Sicht des ÖPNV zu vielfältigen und komplexen Schülerströmen führt. An 27 Schulstandorten bestehen weiterführende Schulen (inklusive Grund- und Hauptschulen). An weiteren fast 50 Standorten bestehen reine Grundschulen (Karte 5-3). Zu den meisten dieser Schulstandorte sind Schülerverkehre im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs eingerichtet. Während Grund- und Hauptschulen aufgrund der festgelegten Schulbezirke in der Regel klar abgegrenzte Einzugsbereiche besitzen, zeigen die Einzugsbereiche der weiterführenden Schulen teilweise deutliche Überschneidungen. Aus vielen Wohnorten sind daher Schülerverkehre zu mehreren Schulstandorten einzurichten.

Zur Erstellung des Nahverkehrsplans konnten die Schulstatistiken nahezu aller Schulen im Landkreis ausgewertet werden. Diese Informationen flossen unter anderem in die Erstellung des Linienbündelungskonzeptes ein. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Schülerströme eines Raums zu verschiedenen Schulstandorten innerhalb eines Bündels liegen, um das aufwändige Einsammeln und Verteilen der Schüler effizient aus einer Hand zu ermöglichen.

Die Auswertung der Schulstatistiken ergab, dass ca. 23 % der Grundschüler nicht am Schulort wohnen und daher Anspruch auf eine Beförderung haben. Bei Hauptschülern beträgt dieser Anteil 40 %, bei Werkrealschülern 52 %, bei Realschülern 71 %, bei Gemeinschaftsschülern 50 % und bei Gymnasiasten 64 %⁹.

5.4. Verkehrsprognose

5.4.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Maßgebende Bestimmungsgröße für die Zahl der in Zukunft zurückgelegten Wege ist die weitere Bevölkerungsentwicklung. Das statistische Landesamt hat eine Bevölkerungsvorausrechnung bis 2030 mit Basisjahr 2008 erstellt. Diese Vorausrechnung liegt für Städte und Gemeinden über 5.000 Einwohnern in 5-Jahres-Schritten vor. Daneben hat der Regionalverband eine verfeinerte Bevölkerungsvorausrechnung für alle Gemeinden erstellt, allerdings nur für das Jahr 2030. Beide Vorausrechnungen sind in Anlage 5-9 grafisch aufbereitet. Bei der Vorausrechnung des statistischen

⁹ zu diesen Zahlen sind noch die fahrberechtigten Schüler innerhalb der größeren Städte dazu zu zählen. Hierzu konnten keine Daten ausgewertet werden.

Landesamts ist dabei die Entwicklung zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2030 in 5-Jahres-Schritten dargestellt.

Die Entwicklung für den Gesamtkreis zeigt Abbildung 5-1. Die Daten sind auf das Jahr 2010 bezogen.

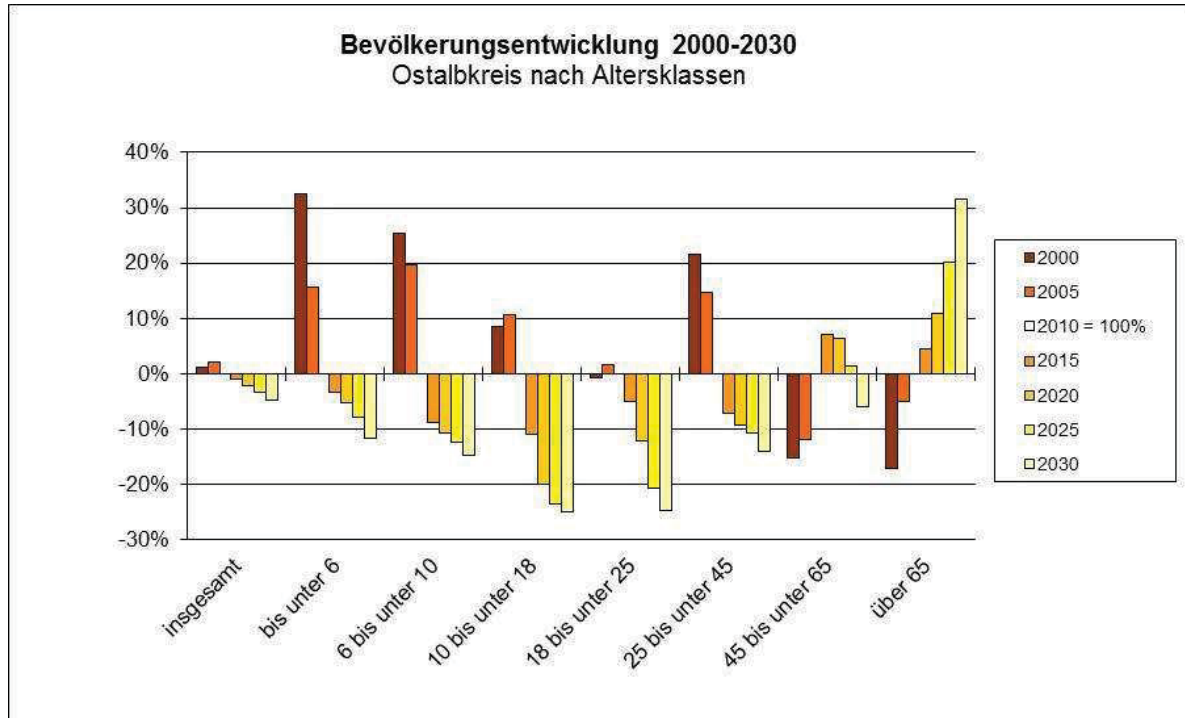


Abbildung 5-1: Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2030

Im Ostalbkreis wird die Bevölkerung bis 2020 um 2 % sinken, im Zeitraum bis 2030 um weitere 3 %. Sehr unterschiedlich wird aber die Entwicklung in den verschiedenen Altersklassen vorangehen. Für den ÖPNV sind dabei vor allem zwei Entwicklungen relevant:

Die Entwicklung der jugendlichen Bevölkerung wird weiter abnehmen. Bei den unter 10-jährigen wird die Entwicklung aber weniger steil verlaufen als in den letzten Jahren. Die stärksten Rückgänge werden bis 2020 in der Altersklasse der 10 bis unter 18-Jährigen zu verzeichnen sein (- 20 %, bis 2030 -25 %). Die Zahl der 18 bis unter 25-jährigen erreichte in den letzten Jahren ihr Maximum nach moderaten Zuwächsen zwischen den Jahren 2000 und 2005. Hier werden Rückgänge bis weit ins nächste Jahrzehnt spürbar sein (-12 % bis 2020, -25 % bis 2030). Diese Entwicklung wirkt sich stark auf den Schülerverkehr aus (vgl. nächstes Kapitel).

Entgegengesetzt stellt sich der Trend bei der Bevölkerung über 65 Jahre dar. Sie ist seit dem Jahr 2000 bereits stark gestiegen und wird auch in den nächsten Jahrzehnten weiter steigen (+11 % bis 2020, +32 % bis 2030). Für den ÖPNV bedeutet diese Entwicklung einerseits, dass die Zahl der – meist noch sehr mobilen – Rentner steigen wird, deren Mobilitätsmuster sich stark von der arbeitenden Bevölkerung unterscheidet (insbesondere erhöhte Mobilität in den Normalverkehrszeiten). Andererseits wird aber auch die Zahl betagter und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen steigen, die auf ein öffentliches Mobilitätsangebot angewiesen sind, die aber häufig auch den klassischen ÖPNV nicht mehr nutzen können. Diese Entwicklung wird noch verstärkt durch die abnehmenden sozialen Verflechtungen, d. h. die Zahl derjenigen betagten Menschen nimmt zu, die nicht auf Verwandte oder Nachbarn zurückgreifen können, die entsprechende Fahrdienste

übernehmen können. Auch diesen Menschen soll der verstärkte Einsatz flexibler Bedienformen entgegen kommen.

5.4.2. Entwicklung des Schülerverkehrs

Das Statistische Landesamt hat im Juni 2010 eine Vorausschätzung der Schülerzahlen bis 2020 veröffentlicht. Parallel zur dargestellten Entwicklung der Einwohnerzahlen bei Kindern und Jugendlichen werden auch die Schülerzahlen zurückgehen. Für Baden-Württemberg beträgt der prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen zwischen dem Schuljahr 2009/10 und 2020/21 21 %. Für den Ostalbkreis ist ein überdurchschnittlicher Rückgang um 25 % berechnet. Die höchsten Rückgänge wird es bei den Gymnasien (-28 %) und den Hauptschulen (-26 %) geben. Bei den Gymnasien ist dabei der zwischenzeitlich vollzogene Übergang zu G8 einbezogen. Die Zahl der Grundschüler wird um 22 %, diejenige der Realschüler um 20 % zurückgehen. Die Berufsschülerzahlen wurden vom Statistischen Landesamt nicht kreisbezogen prognostiziert.

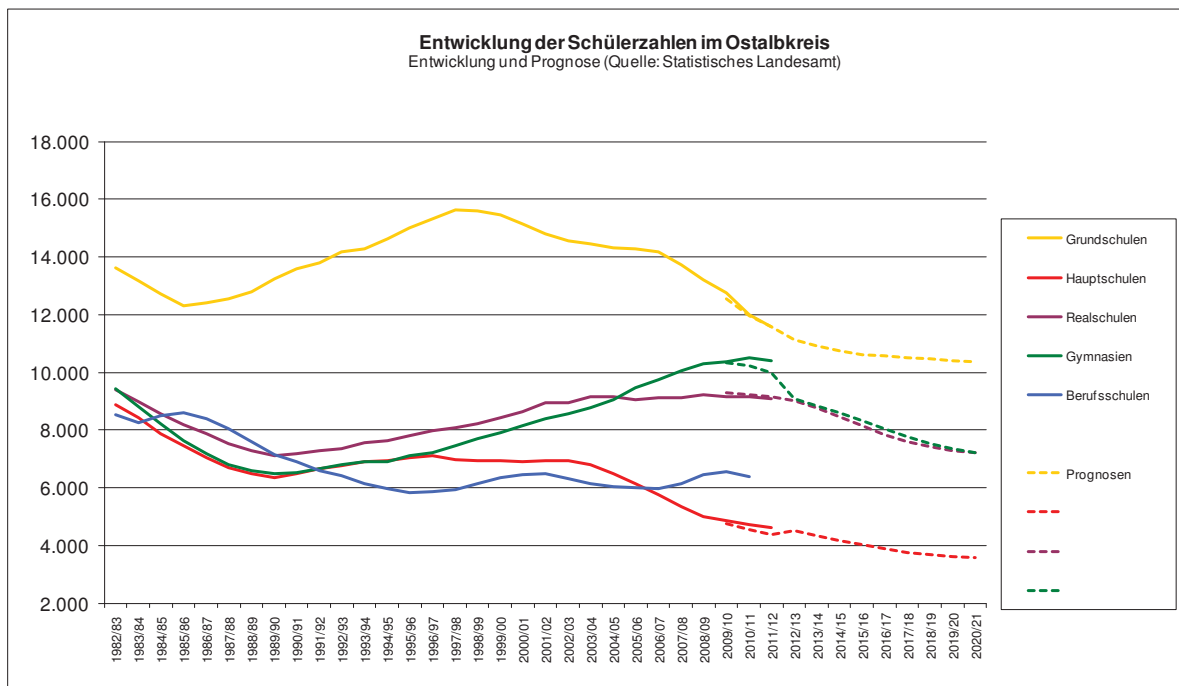


Abbildung 5-2: Entwicklung und Prognose der Schülerzahlen

Gegenüber dem Schuljahr 2011/12 (Basisjahr der Datenanalyse zum Nahverkehrsplan) ergibt sich an den allgemeinbildenden Schulen demnach ein Rückgang der Schülerzahlen um 19 % bis zum Schuljahr 2020/21 (um -17 % bis zum Schuljahr 2018/19). Wie aus Abbildung 5-2 ersichtlich ist, wird sich der Rückgang an Grundschulen in den nächsten Jahren deutlich abflachen, während er an weiterführenden Schulen zum Teil erst einsetzen wird.

Durch den höheren Anteil an zu befördernden Schüler bei den weiterführenden Schulen (und auch längerer Fahrtstrecken) wird diese Entwicklung im ÖPNV in den nächsten Jahren zu starken Veränderungen führen. Anhand der ermittelten Anteile der zu befördernden Schüler (s. o.) wurde ein überproportionaler Rückgang um 19 % zwischen dem Schuljahr 2009/10 und dem Schuljahr 2018/19 bzw. um 22 % bis zum Schuljahr 2020/21 prognostiziert. Welche Auswirkungen mögliche Schulschließungen in den nächsten Jahren, die zunehmende Spezialisierung von Schulen und damit ein höherer Anteil an Schülern mit langen Schulwegen und nicht zuletzt die weitere Entwicklung

der Schullandschaft (Gemeinschaftsschulen, G9-Gymnasien) haben wird, kann derzeit nicht prognostiziert werden. Diese Entwicklungen haben aber maßgeblichen Einfluss auf den Schülerverkehr und damit die Entwicklung des ÖPNV im Gesamten.

5.4.3. Prognosen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg

Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg umfasst auch eine Verkehrsprognose (Tabelle 5-8). Diese enthält neben dem motorisierten (Land-)Verkehr auch den nichtmotorisierten Verkehr sowie den Luftverkehr. Prognosejahr ist das Jahr 2025. Der MIV steigt demnach um 11 %, während der öffentliche Straßenpersonenverkehr wie auch der nichtmotorisierte Verkehr um jeweils 6 % sinken. Lediglich der Schienennahverkehr soll um 1 % steigen. Die in der Tabelle aufgeführten hohen Steigerungsraten im Schienenfernverkehr wie im Luftverkehr spielen für den vorliegenden Nahverkehrsplan keine Rolle.

In der Prognose sind im Bereich des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs der Schülerverkehr und der Erwachsenen-Verkehr nicht getrennt ausgewiesen. Da im Busbereich der Schülerverkehr eine sehr große Rolle spielt und starke Rückgänge der Schülerzahlen zu erwarten sind, dürfte der Rückgang um 6 % ausschließlich auf diesen Effekt zurückzuführen sein (der in geringem Umfang auch die Entwicklung des Eisenbahn-Nahverkehrs beeinflusst). Im Bereich des Erwachsenen-Verkehrs ist eher mit einer Nachfragesteigerung zu rechnen.

Erwähnt werden muss an dieser Stelle, dass die Prognose mit dem Basisjahr 2004 vor dem starken Ölpreisanstieg im Jahr 2007 und vor der Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 erstellt wurde und daher u. a. nur moderate Anstiege der Energiekosten sowie eine Steigerung der gesamtwirtschaftliche Bruttowertschöpfung von im Schnitt 1,7 % pro Jahr zugrunde legt. Diese beiden Faktoren haben starken Einfluss auf die Verkehrsentwicklung und die Verkehrsmittelnutzung.

	MODAL SPLIT		VERÄNDERUNG 2025 ggü. 2004
	2004	2025	
Verkehrsaufkommen (Personen)			
Mot. Individualverkehr	58 %	62 %	11 %
Eisenbahnen	2 %	2 %	5 %
- darunter Nahverkehr	2 %	2 %	1 %
- darunter Fernverkehr	0,2 %	0,3 %	42 %
ÖSPV	8 %	7 %	-6 %
Nichtmotorisierter Verkehr	31 %	28 %	-6 %
Luftverkehr	0,1 %	0,2 %	115 %
Insgesamt	100 %	100 %	4 %
Verkehrsleistung (Personenkilometer)			
Mot. Individualverkehr	79 %	81 %	19 %
Eisenbahnen	7 %	8 %	30 %
- darunter Nahverkehr	4 %	3 %	5 %
- darunter Fernverkehr	3 %	4 %	58 %
ÖSPV	8 %	6 %	-4 %
Nichtmotorisierter Verkehr	6 %	5 %	-6 %
Luftverkehr	100%	100 %	17 %

Tabelle 5-9: Verkehrsprognose 2025 des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg

5.4.4. Bundesweite Entwicklungen und Trends

Verkehrsverhalten der Bevölkerung: bisherige Entwicklung

Da nur wenige kreisweiten Daten zur Verkehrsnachfrage und -prognose im Ostalbkreis zur Verfügung stehen, werden hier auch bundesweite Entwicklungen dargestellt. Diese sind auch auf den Ostalbkreis übertragbar und beeinflussen die lokale Verkehrsentwicklung.

Auf der Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland 2002 und 2008¹⁰) sowie einer Prognose zum Pkw-Bestand lassen sich die folgenden Tendaussagen treffen:

Mobilitätskennziffern: Die Anzahl der Wege pro Tag hat zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen, vor allem bei den über 45-jährigen sowie etwas stärker am Wochenende als Montag bis Freitag. Die durchschnittliche Wegelänge liegt in verdichteten Kreisen bei 11,7 km, im ländlichen Raum bei 12,3 km. Im Vergleich 2002 und 2008 ergeben sich eine höhere Mobilität und höhere Wegezahlen besonders bei den über 60-jährigen¹¹. Die Mobilität, vor allem der älteren Menschen, wird sich weiter erhöhen. Bis 2015 wird die Mobilität deshalb – trotz des Bevölkerungsrückgangs – zunächst weiter ansteigen.

Führerschein/Pkw-Besitz: Die Führerscheinquote (Anteil der Führerscheinbesitzer in der Altersklasse 18 bis 74 Jahre) hat sich von 83 auf 88 % erhöht. In den Altersklassen bis 40 Jahre sind leichte Rückgänge zu verzeichnen, bei den höheren Jahrgängen Anstiege, vor allem bei den über 65-jährigen. Der Pkw-Bestand in privaten Haushalten hat weiter zugenommen: 2002: 0,5 Pkw/Person, 2008: 0,6 Pkw/Person; die Zahl der autolosen Haushalte ging von 20 auf 18 % zurück (in Baden-Württemberg sind nur 11 % der Haushalte ohne Pkw).

Pkw-Bestand: Die Pkw-Dichte im Ostalbkreis beträgt derzeit (Stand 2011) 576 Pkw/1.000 EW. Sie liegt damit über dem Schnitt von Baden-Württemberg mit 539 Pkw/1000 EW. Der Pkw-Bestand privater Halter in Deutschland wird zunächst weiter wachsen¹². Von 2010 bis 2015 bei den Männern bundesweit um 2 % und bei den Frauen um 8 % (2015: im Bundesdurchschnitt 718 Pkw/1.000 Männer, 398 Pkw/1.000 Frauen), es wird jedoch die Fahrleistung je Fahrzeug zurückgehen. Erst nach 2020 wird die fahrfähige Bevölkerung absolut zurückgehen, was eine Stagnation im Pkw-Bestand erwarten lässt. In jüngeren Jahrgängen (bei den Männern unter 39 Jahren und bei den Frauen unter 29 Jahren) ist ein Trend zu geringerem Pkw-Besitz auszumachen.

Da die Pkw durchschnittlich 13 bis 15 Jahre gefahren werden, wird die Abhängigkeit von konventionellen Kraftstoffen noch Bestand haben. Die private Autonutzung wird – aufgrund der steigenden Ölpreise und der Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Antriebsformen – dauerhaft teurer werden. Die Kosten wurden 2008 als wichtigster Grund für den Pkw-Verzicht genannt (50 % der befragten „Autolosen“ geben diese Begründung).

Verkehrsmittelnutzung: Zwischen 2002 und 2008 stagnierte die Autonutzung. Der ÖPNV verzeichnete Zuwächse.

¹⁰ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

¹¹ Mobilität in Deutschland, Anwenderworkshop 02.09.09, Berlin, S. 35

¹² Shell Deutschland Oil GmbH: Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg, 2009

	Wegezahl	Kilometerleistung
ÖV	+ 14 %	+ 17 %
Fahrrad	+ 17 %	+ 6 %
zu Fuß	+ 7 %	- 5 %
MIV-Fahrer	0 %	+ 1 %
MIV-Mitfahrer	- 5 %	+ 12 %

Tabelle 5-10: Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008

In ländlichen Kreisen wie auch in verdichteten Kreisen wurden 2008 6 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt. 79 % davon waren reine ÖV-Wege, 13 % Kombinationen mit dem Pkw und 7 % Kombinationen mit dem Fahrrad. Der ÖV-Anteil hat bei den bis 45-jährigen zugenommen. Bei den über 60-jährigen wurde eine leichte Steigerung der Modal-Split-Anteile des Pkw ermittelt, während in allen anderen Altersklassen ein Rückgang des Pkw-Anteils zu verzeichnen war.

In den verdichteten Kreisen werden 42 % der Bevölkerung zu den „MIV-Stammkunden“ gezählt. 21 % werden hingegen zur Gruppe der MIV-Nutzer mit „ÖPNV-Potenzial“ gerechnet, welche durch attraktive ÖPNV-Angebote ansprechbar sind. Das ÖPNV-Potenzial ist deutlich größer als die heutige tatsächliche Nutzung.

Bis 2030 soll der MIV laut Shell leicht an Personenverkehrsleistung zugunsten des ÖPNV verlieren (von 84,6 % auf 84,3 % im Jahr 2030). Es gibt einen Trend zur stärkeren Verknüpfung der Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum werden ÖPNV-Haltestellen bereits heute überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad oder dem Pkw angefahren.

Wegezwecke: Die meisten Wege werden im Versorgungs- und Freizeitverkehr zurückgelegt. Abbildung 5-3 zeigt die Verteilung der Wege auf die Zwecke für ländliche Landkreise. Der Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung¹³) macht knapp zwei Drittel der Wege aus¹⁴. Damit ist er der wichtigste Verkehrssektor, über den jedoch gleichzeitig die wenigsten Daten vorliegen. Insgesamt war eine geringe Zunahme der Freizeit- und Einkaufswege zwischen 2002 und 2008 zu verzeichnen.

Durch den demografischen Wandel wird es zu einer weiteren Zunahme im Versorgungs- und Freizeitverkehr und zu einem Rückgang im Arbeits- und Ausbildungsverkehr kommen. Das Ausmaß dieses Trends hängt von der Entwicklung der Erwerbstätigkeit ab (s. Kapitel 5.1).

¹³ Da Begleitungswege auch täglich, z. B. zur Schule, stattfinden können, wurden sie nicht miteinbezogen.

¹⁴ gegenüber verdichteten Kreisen ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede: 32 % Freizeitwege, 20 % Einkaufswege, 12 % Wege für private Erledigungen, 9 % Begleitwege, 6 % dienstliche Wege, 7 % Ausbildungswege und 14 % Arbeitswege

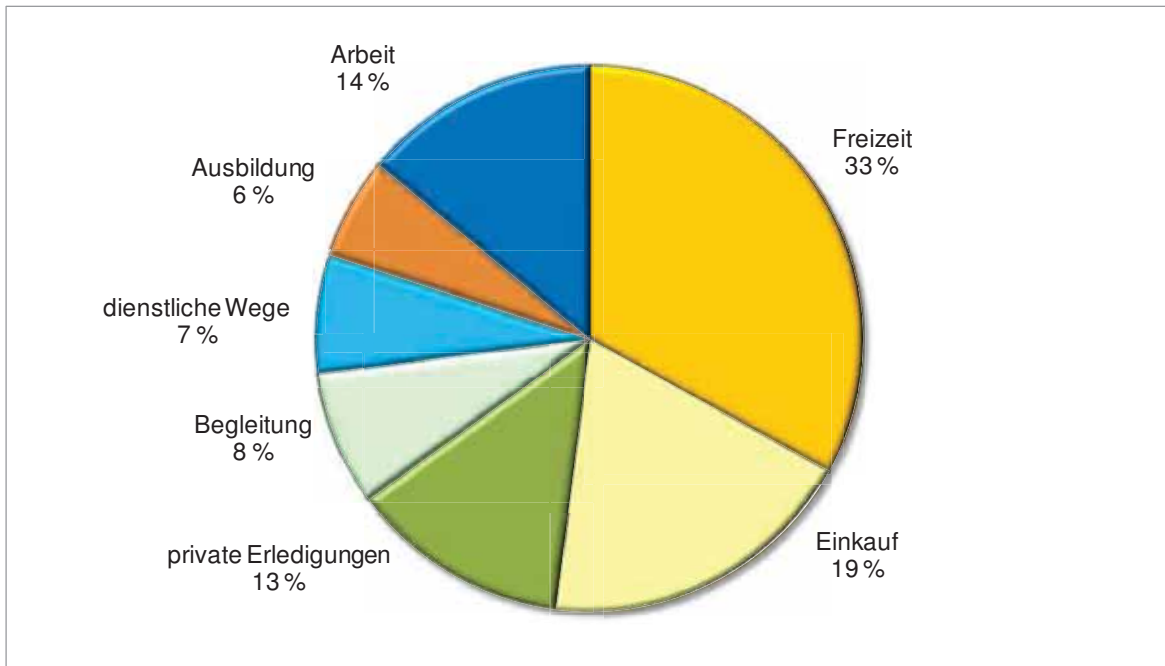


Abbildung 5-3: Verteilung der Wege nach Wegezwecken in ländlichen Landkreisen 2008
 (Quelle: Mobilität in Deutschland 2008)

Zusammenfassung:

Durch den demografischen Wandel ergibt sich längerfristig ein höherer Anteil der Personengruppen, die sich durch steigende Mobilität und steigende Pkw-Anteile auszeichnet. Zudem ist ein Trend vom Mitfahren zum Fahren auszumachen, wiederum besonders ausgeprägt bei den Senioren/-innen. Hier kann der ÖPNV nur durch große Anstrengungen seinen Marktanteil behalten und ausbauen. Demgegenüber ist bei jüngeren Verkehrsteilnehmern bis 39 Jahren eine zunehmende Offenheit in der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Durch attraktive Angebote können hier zunehmend Verkehrsanteile gewonnen werden.

Zukünftig wird es zu einer weiteren Abnahme der alltäglichen Berufs- und Ausbildungswege (absolut und relativ) und zur Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs kommen. Insgesamt wird die Verkehrsleistung (Personenkilometer) trotz Bevölkerungsrückgang durch die mobilen Senior/innen zunächst leicht ansteigen. Der ÖPNV muss sich daher noch mehr als bisher auf den Versorgungs- und Freizeitverkehr konzentrieren und durchgängig im Takt verfügbare und gut vernetzte Angebote vorhalten.

Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des ÖPNV

Trends und Kernaussagen:

- Der ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs wird in Zukunft weiter moderat ansteigen. Insbesondere die rückläufige Pkw-Verfügbarkeit bei jüngeren Frauen und Männern wird – bei entsprechenden Angeboten – zu einer steigenden Nachfrage im ÖPNV führen.
- Die Schülerzahl wird aufgrund des demographischen Wandels auch im Ostalbkreis stark zurückgehen. Diese Entwicklung, aber auch die Weiterentwicklungen der Schullandschaft werden zu einer Umstrukturierung der Schulstandorte führen und damit wiederum zu höherem ÖPNV-Bedarf, der den demografisch bedingten Rückgang jedoch nicht ausgleichen

kann. Insbesondere werden sich die Schülerströme im Landkreis stark verändern, was einen wachsenden Anpassungsbedarf des schulbezogenen ÖPNV erfordert.

- Während der berufsbezogene Verkehr voraussichtlich stagnieren wird, wird der Freizeit- und Versorgungsverkehr, der zeitlich und räumlich weniger konzentriert stattfindet, weiter zunehmen. Damit erhöht sich der Anteil der Wege, die nicht alltäglich und zu ganz unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt werden.
- Insgesamt wird die Entwicklung allerdings wesentlich von nicht zuverlässig prognostizierbaren Entwicklungen (Konjunktur, Beschäftigtenzahlen, Haushaltseinkommen und Einkommensverteilung, Entwicklung der Mobilitätskosten/Treibstoffkosten) mitbestimmt werden.

Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV:

- Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und die Intensität der Marktbearbeitung durch die ÖPNV-Akteure (Fortentwicklung der Produkte und der Qualität) werden darüber entscheiden, in welchem Umfang der ÖPNV im Ostalbkreis der demografischen Entwicklung trotzen und größere Marktanteile gewinnen kann.
- Zuverlässigkeit und Verständlichkeit (Informationen, gut zugängliche Haltestellen, Fahrpläne, Fahrpreise) sind vor allem für „wahlfreie“ Personen und ältere Menschen wichtige Qualitätskriterien.
- Die Strategie des Ostalbkreises, auf den regionalen Hauptachsen und in den Stadtverkehren ganztägig verfügbare, gut vernetzte und verständliche, klar strukturierte Angebote vorzuhalten, gewinnt weiter an Bedeutung, weil der Anteil zeitlich wie auch räumlich gebündelter Verkehre zurückgeht und der Anteil zeitlich disperser Mobilitätsbedürfnisse zunimmt.
- Park & Ride/Bike & Ride sind als Zubringer zu „schnellen“ ÖPNV-Angeboten zu fördern.

5.4.5. ÖPNV-Finanzierung und deren Entwicklung

Derzeitige Finanzierung

In einem Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Ostalbkreis¹⁵ wurden erstmals die verschiedenen Finanzierungsströme des ÖPNV im Landkreis zusammengestellt. Diese Daten wurden im Rahmen des Nahverkehrsplans aktualisiert Abbildung 5-4. Auf Basis dieser Aufstellung soll die zukünftige Entwicklung der Finanzierung prognostiziert werden.

Der ÖPNV finanziert sich im Wesentlichen aus Mitteln des Landkreises, des Landes Baden-Württemberg und der Kunden/Fahrgästen. Diese sind in der Abbildung jeweils durch ihre Musterung gekennzeichnet. Die Hintergrundfarbe stellt die Finanzierungsart dar. Die einzelnen Finanzierungsbestandteile werden im Folgenden näher erläutert:

- **Eigenanteile:**
Schüler bzw. Eltern zahlen in der Regel nur einen Teil des Fahrpreises einer Schülerzeitkarte selbst. Die Fahrkarten werden auf Basis der vom Landkreis beschlossenen Schülerbeförderungssatzung ganz oder teilweise durch den Kreis finanziert. Dieser erhält seinerseits einen Landeszuschuss zu den Schülerbeförderungskosten nach dem Finanzausgleichsgesetz FAG. Die Ausgleichsbeträge wurden 1996 gekürzt und für die Folgejahre eingefroren. Diese Landeszuschüsse decken auch andere Aufgaben ab, insbesondere zur Son-

¹⁵ Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Ostalbkreis; Nahverkehrsberatung Südwest/BBG und Partner Rechtsanwälte; April 2011

derschulbeförderung, die nicht Teil des ÖPNV ist. Sie wurden daher im Verhältnis der Gesamtaufwendungen aufgeteilt.

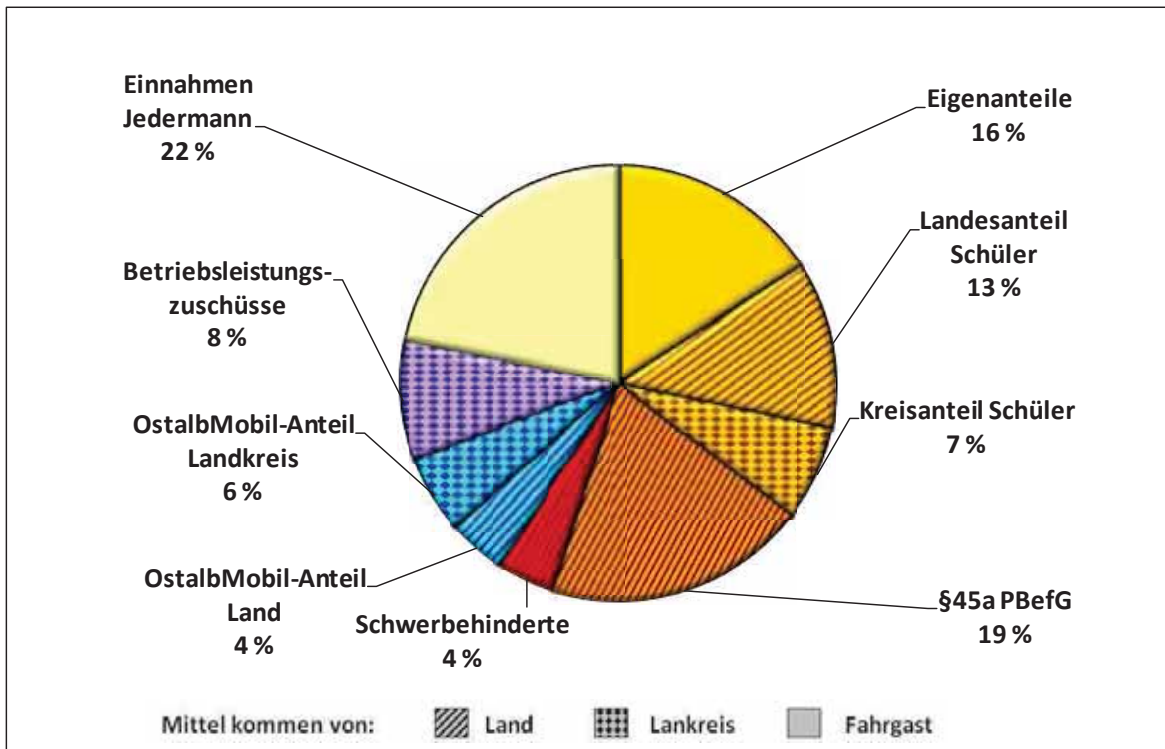


Abbildung 5-4: Verteilung Finanzierung des Busverkehrs 2011

- § 45a PBefG:
Für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich, der sich aus der Zahl der ausgegebenen Ausbildungs-Zeitkarten (insb. Schülermonatskarten), dem Fahrkartenpreis und einem pauschal ermittelten Aufwand errechnet. In Baden-Württemberg sind die Zahlungen pauschaliert. Dadurch werden die Beträge von der Entwicklung der Schülerzahlen entkoppelt. Zurzeit arbeitet das Land Baden-Württemberg an einer ÖPNV-Finanzierungsreform, die im Wesentlichen die Mittel nach § 45a betrifft.
- Schwerbehinderte:
Für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich nach § 148 SGB IX, der sich aus den Fahrgeldeinnahmen und einem landesweit festgelegten oder alternativ individuell nachzuweisenden Anteil dieser Fahrgäste ergibt.
- OstalbMobil-Anteil Landkreis:
Durch die OstalbMobil-Mittel wird die Differenz zwischen den Haustarifen und dem OstalbMobil-Tarif ausgeglichen. Daneben werden auch garantierte Abgabepreise, Marketingaufwendungen und Geschäftskosten getragen. Ein Teil der Aufwendungen trägt der Landkreis aus eigenen Mitteln.
- OstalbMobil-Anteil Land:
Das Land finanziert 50 % der verbundbedingten Aufwendungen, jedoch nicht für garantierte Abgabepreise und Marketingaufwendungen.

- Betriebsleistungszuschüsse:
Der Landkreis gewährt für ausgewählte Leistungen, z. B. Rasterfahrpläne und Direktbusse direkte Betriebsleistungszuschüsse.
- Einnahmen Jedermann:
Mit „Einnahmen Jedermann“ werden die Fahrgelderlöse bezeichnet, die aus dem übrigen Fahrscheinverkauf ohne Schüler- und Ausbildungszeitkarten erzielt werden.

Parallel zu den hier genannten Mitteln bestehen noch weitere öffentliche Zuschüsse, insbesondere werden der Kauf von Fahrzeugen und der Bau von Betriebshöfen vom Land Baden-Württemberg gefördert. Wegen der langen Lebenszyklen von Fahrzeugen und Betriebshöfen sind diese nicht Gegenstand der weiteren Betrachtung.

Es zeigt sich, dass ein Großteil der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln unterschiedlicher Quellen besteht. 36 % der Einnahmen werden direkt von Kunden gewonnen, davon 15 %-Punkte als Eigenanteile von Schülern und 21 %-Punkte aus dem so genannten Jedermann-Verkehr. Ein großer Teil der öffentlichen Mittel ist an den Verkauf von Fahrkarten gekoppelt (so genannte Fahrschein-Surrogate) und kann daher als Marktanreiz gewertet werden.

Prognose

Die einzelnen Bestandteile der ÖPNV-Finanzierung wurden in einer optimistischen und einer pessimistischen Prognose auf das Jahr 2018 hochgerechnet. Dabei wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Tarifierhöhungen lassen sich in Höhe von 4,5 % (optimistisch im Sinne der Nutzerfinanzierung) bzw. 3,5 % (pessimistisch) umsetzen. Dies führt zu Tarifierhöhungen von 36 % bzw. 27 % im Gesamtzeitraum.
- Die Nachfrage im Jedermann-Bereich steigt trotz 4,5 %-iger Tarifierhöhungen im optimistischen Fall aufgrund positiver Rahmenbedingungen für den ÖPNV jährlich um 2 % (15 % im Gesamtzeitraum) bzw. stagniert im pessimistischen Fall.
- Im Bereich Schülerverkehr ergibt sich aus der Entwicklung der Schülerzahlen ein Rückgang bei den zu befördernden Schülern um 19 %. Diese Zahl wird als pessimistische Prognose zugrunde gelegt. Im optimistischen Fall wird davon ausgegangen, dass dieser Trend durch Veränderungen in der Schullandschaft um ein Drittel gedämpft wird. Daraus folgt ein Rückgang um 13 %. Zusammen mit der angenommenen Tarifentwicklung erhöhen sich die Erlöse im Schülerverkehr um 19 % (optimistisch) bzw. 3 % (pessimistisch).
- Im optimistischen Fall wurde eine Halbierung (-50 %) der Betriebskostenzuschüsse des Landkreises bis 2018 unterstellt, im pessimistischen Fall eine vollständige Streichung (-100 %).
- Im Bereich OstalbMobil ist eine jährliche Degression der Zuschüsse vertraglich festgelegt (-13 % bis 2018). Bezüglich des Landkreisanteils wurde angenommen, dass dieser im optimistischen Fall unverändert bleibt. Im pessimistischen Fall wurde ein Abschmelzen auf das Niveau des Landesanteils angenommen (-45 %).
- Die Entwicklung des Ausgleichs nach § 45a PBefG lässt sich wegen des derzeitigen Reformprozesses auf Landesebene nicht prognostizieren. Im optimistischen Fall wurde davon ausgegangen, dass die Mittel in der Höhe unverändert bleiben. Im pessimistischen Fall wurde unterstellt, dass sie entsprechend der zurückgehenden Schülerzahlen um 19 % gekürzt werden.

- Bei den Ausgleichsmittel zur kostenlosen Beförderung von Schwerbehinderten wurde im optimistischen Fall unterstellt, dass keine Änderung der Ausgleichsmodalitäten erfolgt. Im pessimistischen Fall wurde eine Reduzierung um 10 % angenommen. Zusammen mit der prognostizierten Fahrgast- und Erlösentwicklung ergibt sich eine Stagnation der Mittel (optimistisch) bzw. ein Rückgang um 19 % (pessimistisch).

Die Überlagerung der beschriebenen Effekte führt in der optimistischen Prognose zu Einnahmesteigerungen von 14 % (4,5 Mio. €). Hier führen die Nachfragesteigerungen im Jedermann-Bereich zusammen mit den Tariferhöhungen zu deutlichen Mehreinnahmen. Auch im Schülerverkehr werden trotz Nachfragerückgang aufgrund der Tariferhöhungen deutliche Mehreinnahmen erzielt. Diese können die Rückgänge bei den Betriebsleistungszuschüssen auffangen.

In der pessimistischen Prognose gehen die Einnahmen um 11 % (3,6 Mio. €) zurück. Die Tariferhöhungen im Jedermann-Bereich führen zwar zu Mehreinnahmen und auch im Schülerverkehr werden geringfügige Mehreinnahmen erzielt, die anderen Bereiche zeigen jedoch Einnahmerückgänge. Den größten Einschnitt stellen hier wie auch im optimistischen Fall die Kürzungen der Betriebsleistungszuschüsse dar.

Da neben den Einnahmen auch die Kosten weiter steigen werden, wird sich die finanzielle Situation während der Laufzeit des Nahverkehrsplans in beiden Prognosen verschlechtern. Es wurden Kostensteigerung in Höhe von jährlich 3 % unterstellt (dies entspricht den durchschnittlichen Kostensteigerungen in Baden-Württemberg in den letzten 10 Jahren), wobei nicht zwischen optimistischem und pessimistischen Fall unterschieden wurde. Diese Annahme führt zu Kostensteigerungen in Höhe von 23 % bis 2018, was etwa 7,6 Mio. € entspricht. In Kombination mit der Erlösprognose zeigt sich eine Finanzierungslücke zwischen 3,0 und 11,1 Mio. € bis 2018.

Angaben in Tausend Euro (T€)	Aufwand Ist 2011	Veränd. pro Jahr		Veränd. 2018 ggü. 2011			
		optimistisch	pessimistisch	optimistisch		pessimistisch	
Tariferhöhung		4,5 %	3,5 %				
Nachfrage Jedermann		2,0 %	0,0 %				
Erlöse Jedermann	6.970			3.930	56 %	1.900	27 %
Nachfrage Schüler (gesamt)					-13 %		-19 %
Erlöse Schüler	11.330			2.120	19 %	320	3 %
Betriebsleistungszuschüsse	3.540			-1.770	-50 %	-3.540	-100 %
OstalbMobil-Anteil Land	1.310			-170	-13 %	-170	-13 %
OstalbMobil-Anteil Landkreis	2.090			0	0 %	-950	-45 %
Ausgleich § 45a	6.220			0	0 %	-1.190	-19 %
Ausgleich SBG IX-Satz (einmalig)		0 %	-10 %				
Ausgleich SBG IX-Mittel	1.410			470	33 %	10	1 %
Summe	32.870			4.580	14 %	-3.620	-11 %
Betriebsaufwand:		3 %	3 %	7.560	23 %	7.560	23 %
Finanzierungslücke				2.980	-9 %	11.180	-34 %

Tabelle 5-11: Finanzierungsprognose

Sowohl in der pessimistischen als auch in der optimistischen Prognose wird deutlich, dass die stagnierenden oder degressiv gestalteten öffentlichen Zuschüsse vor dem Hintergrund steigender Kosten und zurückgehender Schülerzahlen nicht durch Tariferhöhungen kompensiert werden können. Nur ein Drittel der ÖPNV-Mittel werden von den Kunden aufgebracht. Da die Steige-

rungsraten der Tarife bereits in den letzten Jahren deutlich über der Inflationsrate lagen und auch über der Entwicklung der Pkw-Kosten, sind die erforderlichen Erlössteigerungen nicht zu erzielen. Daher ist die Effizienz des ÖPNV-Systems weiter zu erhöhen und auch Leistungsreduzierungen sind voraussichtlich nicht zu vermeiden.

5.5. Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs

Bestehendes ÖPNV-Angebot

Der Ostalbkreis als Flächenlandkreis mit einer sehr großen Zahl an Wohnplätzen bietet ungünstige Voraussetzungen für eine hochwertige flächendeckende ÖPNV-Bedienung. Dennoch besteht im Landkreis ein engmaschiges Busnetz, das auch verschiedene Quer- und Tangentialverbindungen beinhaltet. Insbesondere an den Randzonen der Mittelbereiche Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd bestehen von vielen Wohnorten Verbindungen in mehrere Mittelzentren. Das Bedienungsangebot auf den meisten Linien ist aber lückenhaft und vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Nur in einem grobmaschigen Grundnetz besteht auch ein tagesdurchgängig verfügbares Fahrplanangebot außerhalb des Schülerverkehrs. Damit besteht zwar für die größten Orte eine hinreichende ÖPNV-Bedienung, eine flächendeckende ÖPNV-Versorgung ist außerhalb des Schülerverkehrs, also insbesondere an Werktag-Vormittagen, an Ferientagen sowie abends und am Wochenende aber nicht gegeben.

Die Stadtverkehre in Aalen und Schwäbisch Gmünd bieten ein engmaschiges und ausgeprägtes Verkehrsangebot. In beiden Städten bestehen dennoch Hemmschwellen zur ÖPNV-Nutzung: In Schwäbisch Gmünd besteht ein übersichtliches Liniennetz, die Fahrpläne sind jedoch kaum vertaktet und daher schwer merkbar. Auch systematische Verknüpfungen der Linien oder Taktverdichtungen durch Linienüberlagerungen sind dadurch kaum möglich. Gerade umgekehrt ist die Situation in Aalen: hier sind viele Linien vertaktet, die Takte überlagern sich auf den Hauptachsen zu einem dichten, regelmäßigen und verlässlichen Angebot, das Liniennetz ist mit 39 Linien aber sehr unübersichtlich.

Durch die vier Schienenstrecken wird der Landkreis mit dem übergeordneten Netz verbunden. Insbesondere die Remsbahn nach Stuttgart und die Brenzbahn nach Ulm schaffen wichtige Verbindungen in benachbarte Oberzentren, die auch von zahlreichen Pendlern genutzt werden. Innerhalb des Landkreises werden die drei Mittelzentren und die wichtigsten Siedlungsachsen durch die Schiene erschlossen. Dennoch besitzt der Schienenverkehr mit seinen 21 Stationen innerhalb des Landkreises nur eine untergeordnete Erschließungsfunktion. Die Erschließungswirkung ist gering, insbesondere auf der Remsbahn. Umso wichtiger sind funktionierende Verknüpfungen zwischen Bus und Bahnnetz. Hier weisen die meisten Regionalbuslinien Mängel auf. Die starke Ausrichtung des Regionalverkehrs auf den Schülerverkehr steht offensichtlich einer besseren Verknüpfung zwischen Bus und Schiene entgegen.

Die Regionalbuslinien bieten in der Regel eine zügige Verbindung entlang des Hauptstraßennetzes. Bezüglich der Reisezeit ist der ÖPNV daher meist hinreichend attraktiv gegenüber dem Pkw-Verkehr. Auf einzelnen Verbindungen, z. B. im Bereich der Linie 63 nördlich von Schwäbisch Gmünd oder bei Umsteigeverbindungen bestehen aber verhältnismäßig lange Reisezeiten. Eine Beseitigung dieser Mängel erscheint schwierig und nur auf Kosten der Erschließung möglich.

Tarifsystem

Mit dem Ostalbmobil-Tarif besteht für den Fahrgast im Ostalbkreis eine einheitliche „Benutzeroberfläche“. Durch die kleinteilige Wabeneinteilung wirkt das Tarifsystem für den Fahrgast aber unübersichtlicher als bei vielen anderen Verbänden. Auch die Flexibilität, insbesondere für Zeitkartennutzer, könnte mit einer großzügigeren Wabeneinteilung erhöht werden, wenn diese einmal eine von der üblichen Route abweichende Strecke befahren wollen.

Nahverkehrsinfrastruktur

Eine ansprechende, zeitgemäße und damit vor allem auch barrierefrei nutzbare ÖPNV-Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Insbesondere den steigenden Anforderungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit ist die Infrastruktur bisher nur bedingt gewachsen. Barrierefreiheit dient nicht nur den behinderten Fahrgästen, sie kommt einem beachtlichen Anteil aller Fahrgäste zu Gute.

Am weitesten fortgeschritten ist die Umsetzung der Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich. Durch die relativ kurzen Lebenszyklen von Bussen sind Niederflurfahrzeuge bereits weit verbreitet, so dass das Grundangebot auf den Hauptachsen heute mit Niederflurbussen erbracht werden könnte. Auch in den Stadtverkehren Aalen und Schwäbisch Gmünd werden fast ausschließlich Niederflurbusse eingesetzt. Private Busunternehmen, bei denen Busse gemischt im Linien- und Reiseverkehr eingesetzt werden, beschaffen häufig mittel- oder hochflurige Fahrzeuge. Niederflurfahrzeuge wären ausschließlich im Linienverkehr einsetzbar, was höhere Kosten verursachen würde. In den Fahrplänen ist bisher allerdings nicht ausgewiesen, welche Kurse mit Niederflurfahrzeugen bedient werden. Damit sind ÖPNV-Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen nicht planbar, der Nutzen der Niederflurfahrzeuge bleibt eingeschränkt.

Eine vollständige Barrierefreiheit ist erst erreicht, wenn neben den Fahrzeugen auch die Haltestellen entsprechend, d. h. insbesondere mit dem sog. Kasseler Bord ausgerüstet sind. Ein Großteil der Haltestellen erfüllt diese Voraussetzung heute nicht, aufgrund der hohen Kosten kann ein Umbau auch nur nach und nach und nicht flächendeckend erfolgen.

Wirtschaftlichkeit

Die Verkehrsleistungen im Ostalbkreis werden grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht. Für ausgewählte Leistungen, zum Beispiel Rasterfahrpläne und Direktbusse leistet der Landkreis zusätzlich Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 2,8 Mio. €.

Ein Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Ostalbkreis¹⁶ kommt zu dem Ergebnis, dass die leistungsbezogenen Einnahmen der Verkehrsunternehmen auf einem vergleichbar hohen Niveau liegen, bei einer gleichzeitig großen Bandbreite. Als Gründe wurden vor allem eine fehlende Trennungsrechnung zu anderen Geschäftszweigen und unterschiedliche Kostenstrukturen bzw. Unternehmensphilosophien bezüglich Art und Ausstattung der Fahrzeugflotte, Wartung, Qualität und Entlohnung des Personals, Kundenservice, usw. genannt. Auf betrieblicher Ebene wird insbesondere festgestellt, dass in den Stadtverkehren Aalen und Schwäbisch Gmünd eine vergleichsweise hohe Angebotsdichte besteht und dass durch eine engere Kooperation zwischen Stadt- und Regionalverkehr hier Aufwand und Kosten gespart werden könnten. Der vorliegende Nahverkehrsplan schafft durch die Festlegung der Verkehrsachsen und das Bündelungskonzept hierfür die Grundlage.

¹⁶ Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Ostalbkreis; Nahverkehrsberatung Südwest/BBG und Partner Rechtsanwälte; April 2011

Zukünftige Entwicklung

Die Bereitstellung eines ÖPNV-Grundangebots, vor allem im ländlichen Raum, stellt eine der größten Herausforderungen für den ÖPNV der Zukunft dar. Durch die zurückgehenden Schülerzahlen werden die Einnahmen in diesem Bereich sinken. Verschärft wird die finanzielle Situation durch stagnierende oder zurückgehende öffentliche Mittel bei gleichzeitig steigenden Kosten.

Da inzwischen die große Mehrzahl der Einwohner im ländlichen Raum Zugriff auf einen Pkw hat, besteht trotz der wachsenden Zahl älterer und alter Mitbürger für den ÖPNV nur noch ein beschränktes Potenzial so genannter Zwangskunden. Der Fokus muss daher auch auf die Zielgruppe der wahlfreien Fahrgäste gelegt werden, die über ein Auto verfügen können.

Hier wirkt sich eine gesellschaftliche Entwicklung positiv auf die ÖPNV-Nutzung aus: die Fixierung der Menschen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel nimmt ab. Autobesitz und ÖPNV-Nutzung schließen sich nicht mehr aus, vielmehr nutzen immer mehr, vor allem jüngere Menschen, virtuos die verschiedenen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsmittel. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern bietet neue Perspektiven für eine Nutzung des ÖPNV, indem der Einzugsbereich der Haltestellen deutlich erhöht werden kann.

Eine weitere Entwicklung beeinflusst den öffentlichen Verkehr: Steigende Energiekosten verteuern die Mobilität und belasten damit vor allem die Bewohner ländlicher Räume. Ein attraktives ÖPNV-Angebot kann helfen, diese Belastung zu begrenzen. Gleichzeitig erhöht sich durch die steigenden Spritpreise die Chance, neue Fahrgäste zu gewinnen. Sie sind damit nicht nur Last, sondern auch Chance für den ÖPNV.

Wahlfreie Nutzer stellen aber zunehmende Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit und den Komfort des ÖPNV. Ein Verkehrsangebot, das diesen Anforderungen genügt, lässt sich nur auf solchen Linien sinnvoll umsetzen, die ein relativ hohes Nachfragepotenzial aufweisen. Auf Linien mit geringerem Potenzial lässt sich nur ein nachfrageorientiertes Grundangebot aufrechterhalten. Hier wird der klassische Linienbus nicht mehr das ausschließliche Verkehrsmittel sein können. Vielmehr werden vielfach alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Die Verknüpfung der einzelnen ÖPNV-Linien und -Systeme wird immer wichtiger. Das allgemeine Verkehrswachstum ist nicht alleine auf eine Zunahme der motorisierten Wege zurückzuführen, sondern vor allem auf eine Zunahme der Wegelängen. Will der ÖPNV hier nicht den Anschluss verlieren, müssen insbesondere Bus und Bahn besser miteinander vernetzt werden.

Dieser Nahverkehrsplan enthält auch eine Prognose der finanziellen Entwicklung des ÖPNV im Ostalbkreis. Hier wird eine deutliche Verschlechterung der finanziellen Situation im Bussektor prognostiziert. Zurückgehende Schülereinnahmen bei gleichzeitig stagnierenden oder degressiven öffentlichen Zuschüssen führen dazu, dass die Kostensteigerungen trotz kontinuierlicher Fahrpreiserhöhungen nicht aufgefangen werden können.

Der vorliegende Nahverkehrsplan trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem er den Rahmen für eine noch stärkere Kooperation der Verkehrsunternehmen setzt, eine Steigerung der Attraktivität auf den Hauptachsen und dadurch eine bessere Marktabschöpfung im Jedermann-Verkehr anstrebt und in den dünn besiedelten Räumen eine Konzentration des klassischen ÖPNV auf den Schülerverkehr, ergänzt um flexible Bedienungsangebote zur Daseinsvorsorge vorsieht.

Karten

Karte 1-1	Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche
Karte 2-1	Zielnetz außerhalb des Schülerverkehrs
Karte 2-2	Zielnetz im Schülerverkehr
Karte 3-1	Linienbündel
Karte 5-1	Einwohner nach Teilorten
Karte 5-2	Einwohner und Beschäftigte
Karte 5-3	Schulstandorte
Karte 5-4	Zentralörtliche Gliederung und Streckennetz
Karte 5-5	Liniennetz
Karte 5-6	Bedienungsqualität der Wohnorte 12-14 Uhr an Schultagen
Karte 5-7	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Ferientagen
Karte 5-8	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Schultagen
Karte 5-9	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Ferientagen
Karte 5-10	Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Schultagen
Karte 5-11	Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Ferientagen
Karte 5-12	Bedienungsqualität der Wohnorte nach 20 Uhr an Schultagen
Karte 5-13	Umlegung der Berufspendler auf Verkehrsachsen
Karte 5-14	Belastung des Straßennetzes durch Kfz-Verkehr

Legende

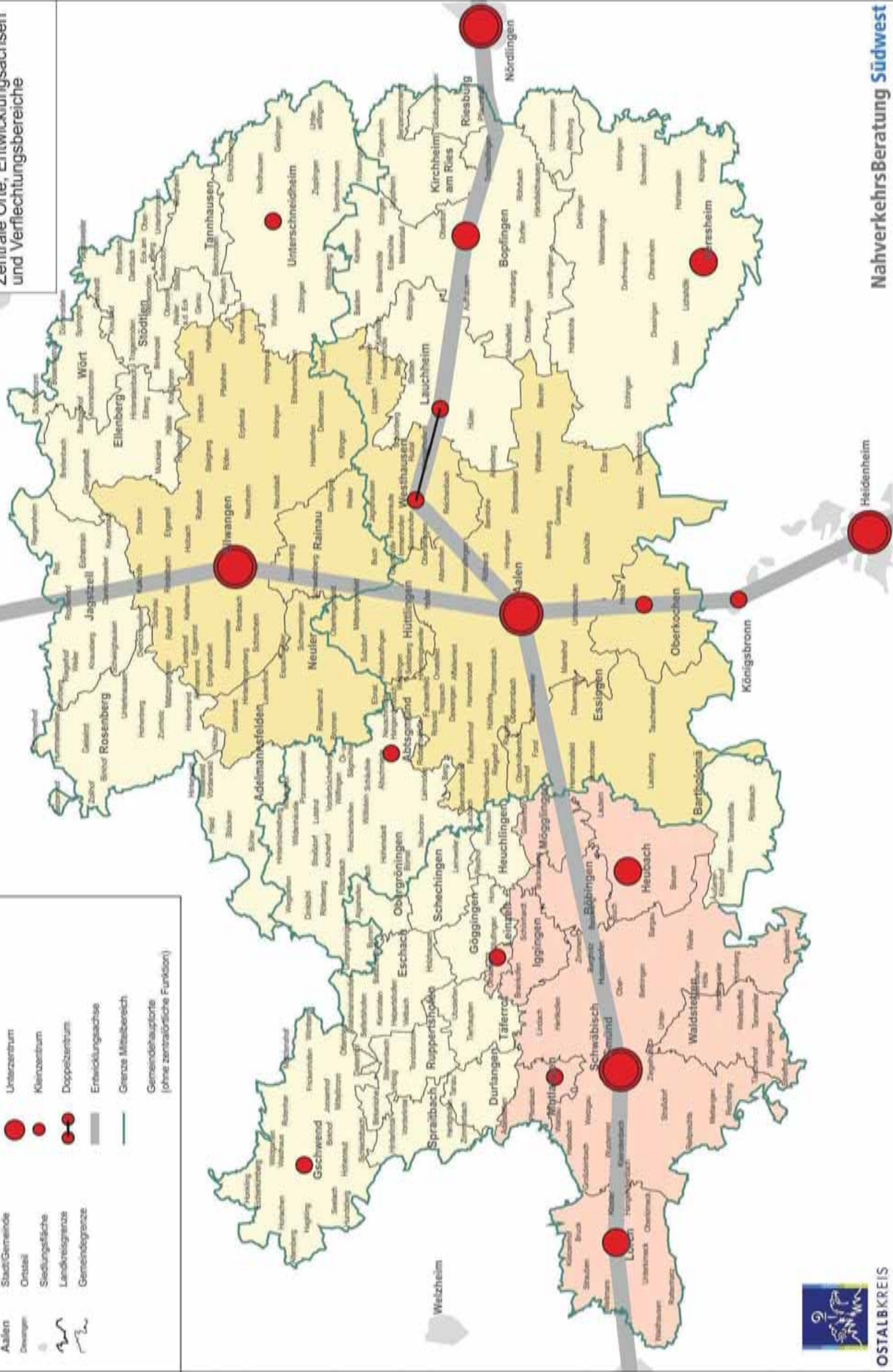
- Stadt/Gemeinde
- Untermittelpunkt
- Kleinstmittelpunkt
- Doppelmittelpunkt
- Entwicklungsgasse
- Grenze Mittelbereich
- Gemeindegrenze (ohne zentralörtliche Funktion)

Legende

- Mittelzentrum
- Untermittelpunkt
- Kleinstzentrum
- Doppelmittelpunkt
- Entwicklungsgasse
- Grenze Mittelbereich
- Gemeindegrenze (ohne zentralörtliche Funktion)

Dinkelsbühl

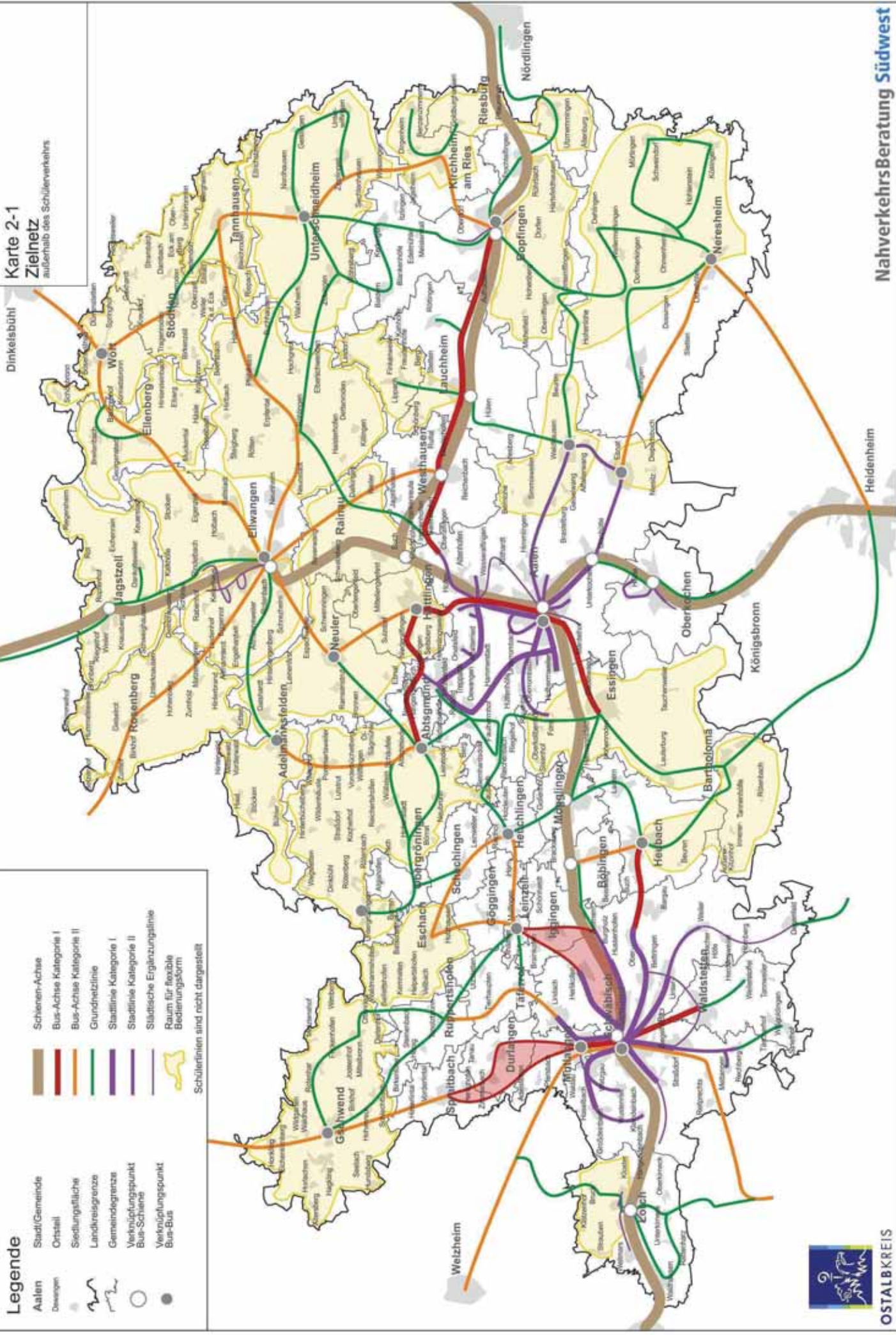
Karte 1-1 Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche



Legende

- Aalen
- Dwarsen
- Stadt/Gemeinde
- Ortsall
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Verknüpfungspunkt Bus-Schiene
- Verknüpfungspunkt Bus-Bus
- Schiene-Achse
- Bus-Achse Kategorie I
- Bus-Achse Kategorie II
- Grundnetzlinie
- Stadtlinie Kategorie I
- Stadtlinie Kategorie II
- Städtische Ergänzungslinie
- Raum für flexible Bedienungsform
- Schülerlinien sind nicht dargestellt

Karte 2-1 Zielnetz außerhalb des Schülerverkehrs

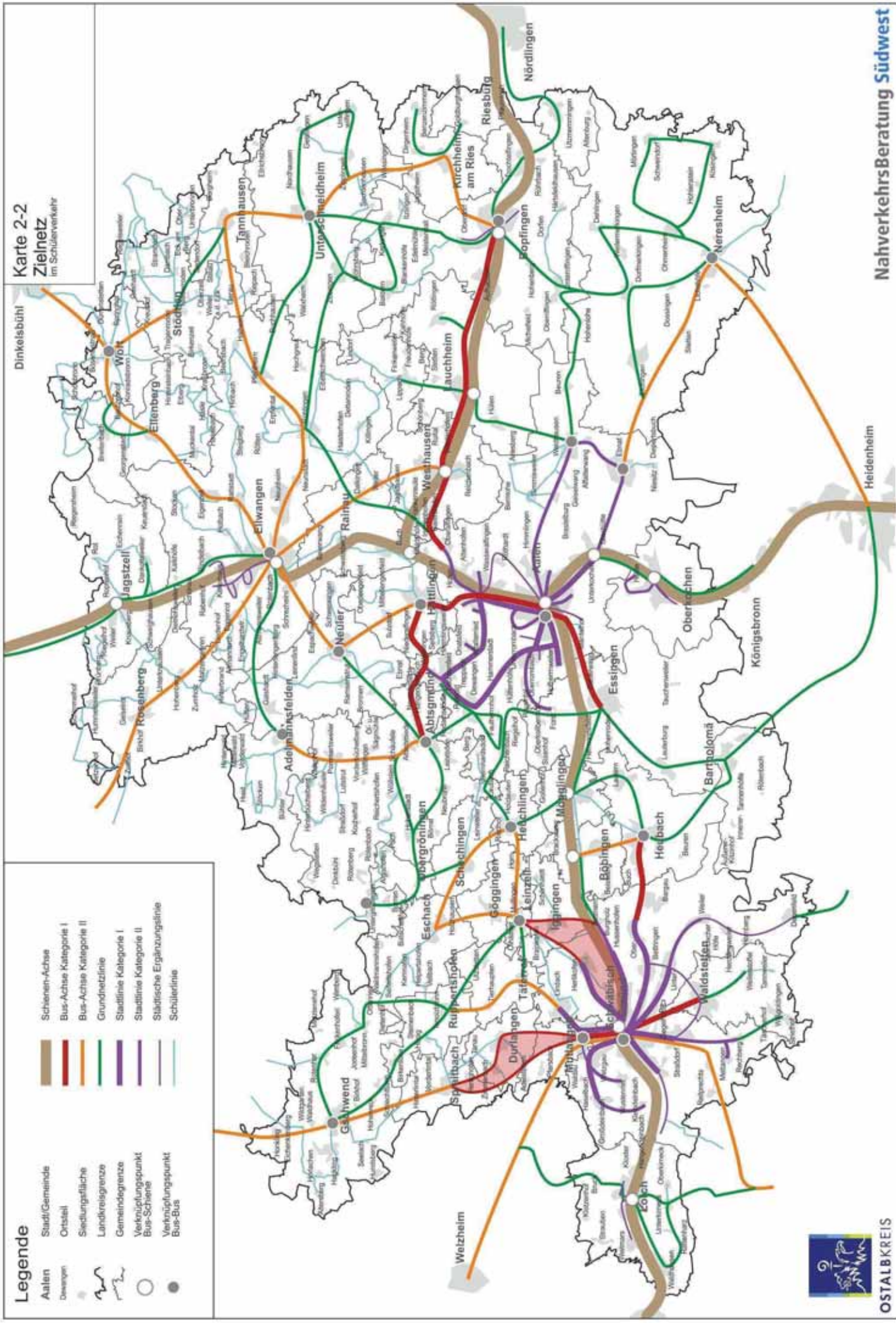


Legende

- Aalen
- Dwarsen
- Städtische Grenze
- Verknüpfungspunkt Bus-Schiene
- Verknüpfungspunkt Bus-Bus

- Schiene-Achse
- Bus-Achse Kategorie I
- Bus-Achse Kategorie II
- Grundnetzlinie
- Stadtlinie Kategorie I
- Stadtlinie Kategorie II
- Städtische Ergänzungslinie
- Schülerlinie

Karte 2-2
Zielnetz
im Schülerverkehr



Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze

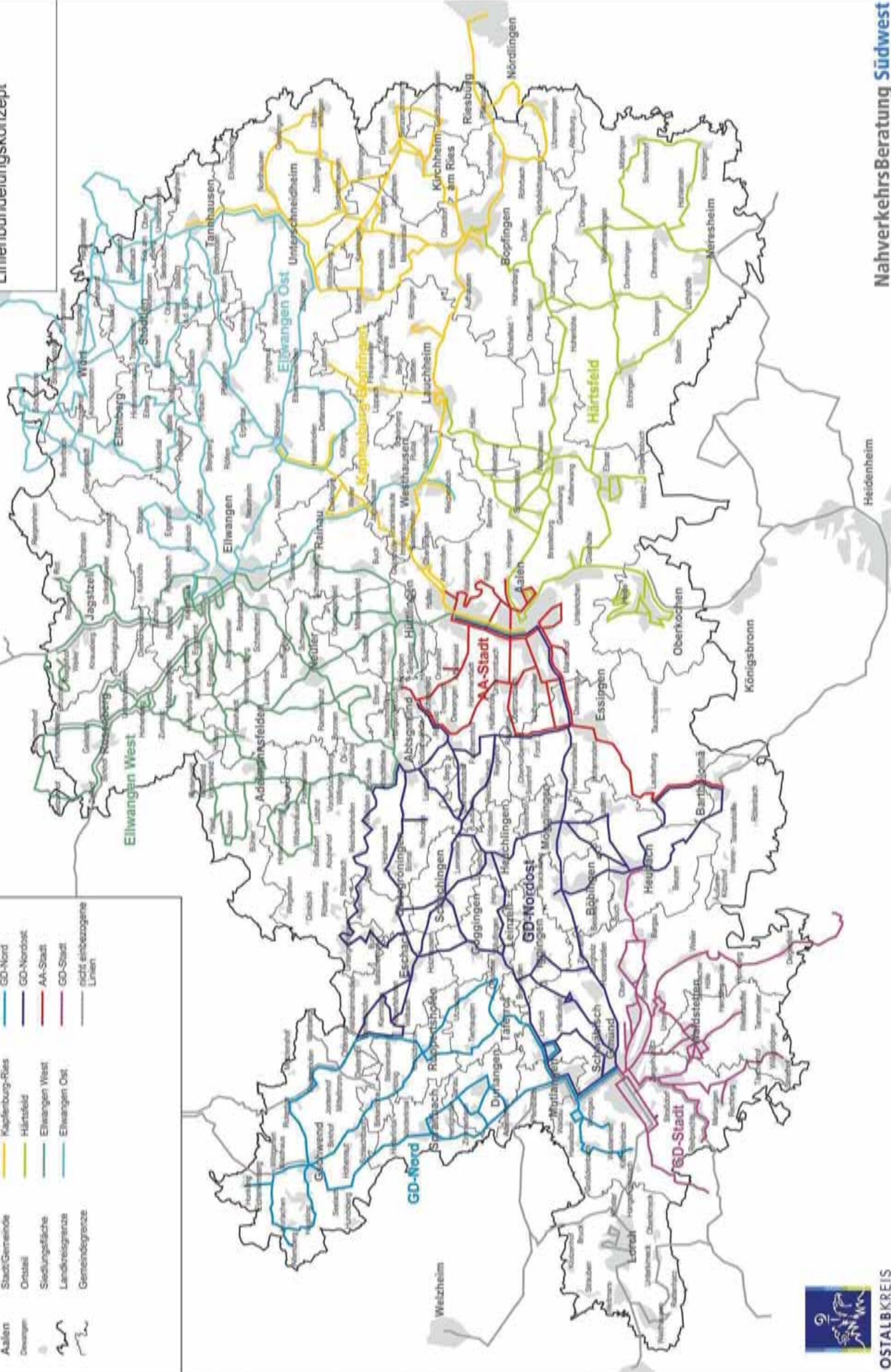
Bündel

- Kapfenburg-Ries
- Hartsfeld
- Eilwangen West
- Eilwangen Ost






- GD-Nord
- GD-Nordost
- AA-Stadt
- GO-Stadt
- nicht einbezogene Linien

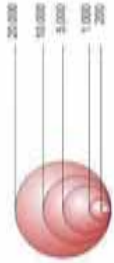
Dinkelsbühl

Karte 3-1
Linienbündelungskonzept



Legende

-  Stadt/Gemeinde
-  Ortsteil
-  Siedlungsfläche
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenze

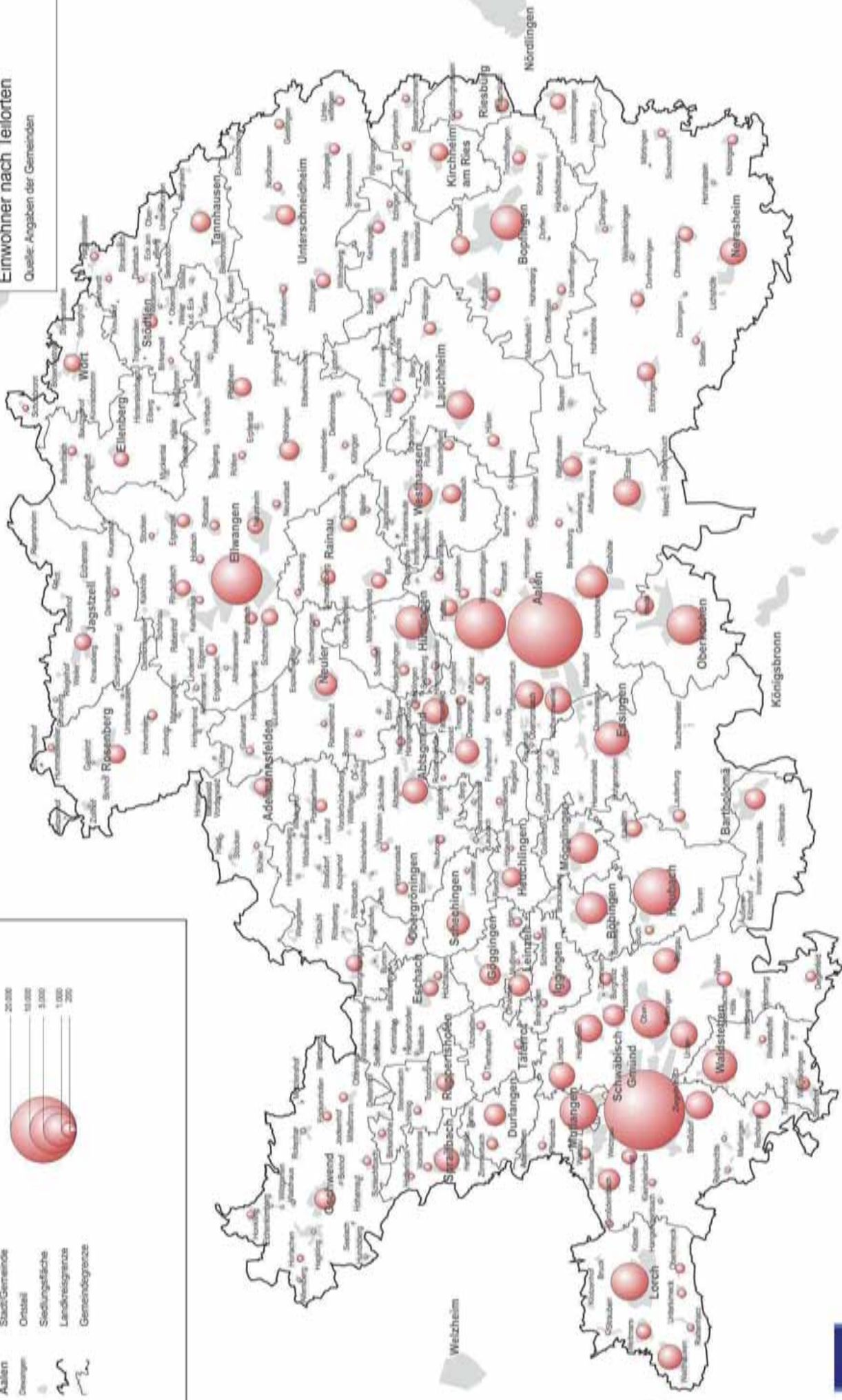


Dinkelsbühl

Karte 5-1

Einwohner nach Teilorten

Quelle: Angaben der Gemeinden



Legende

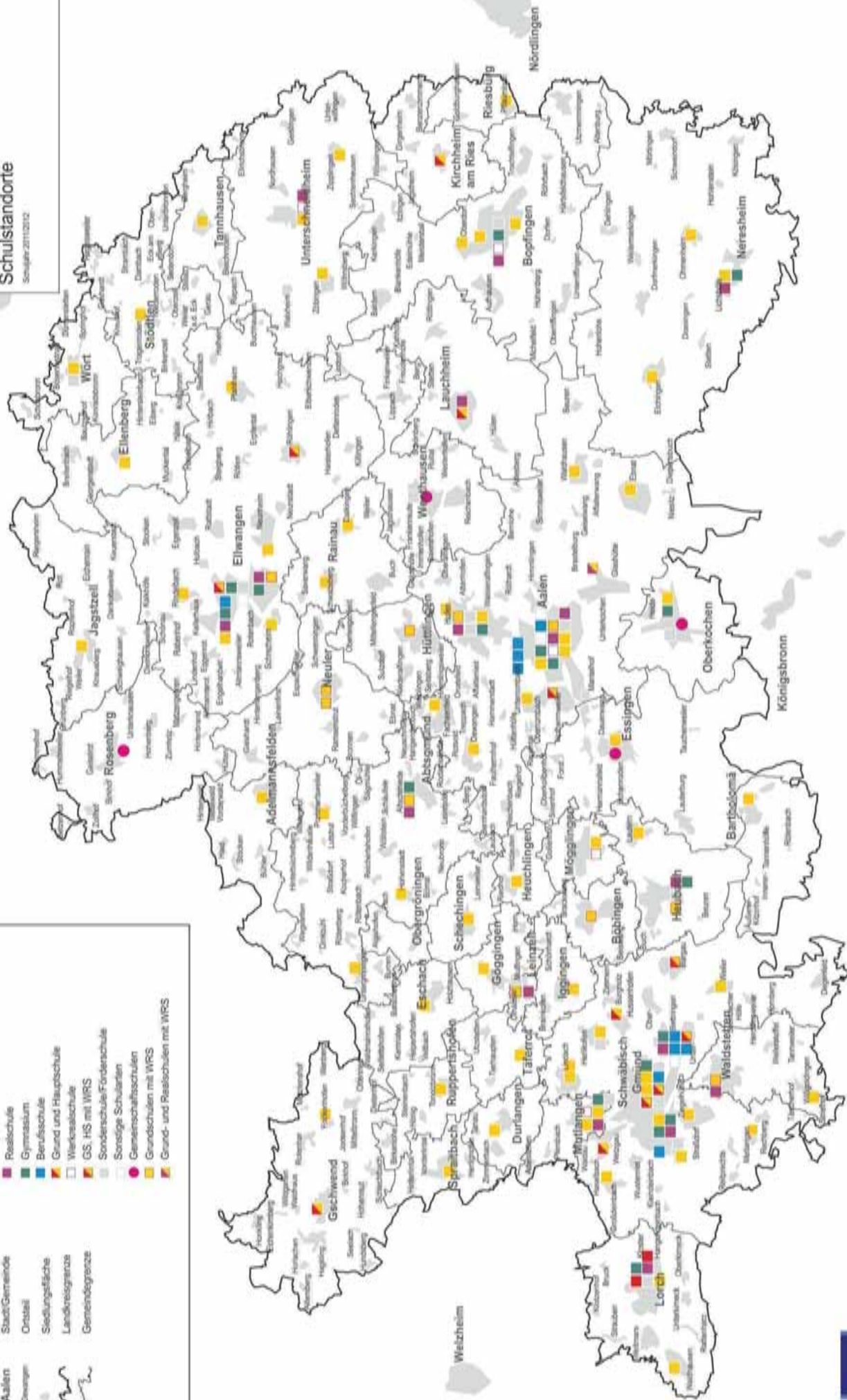
- Außen
- Dörfer
- Stadt/Gemeinde
- Ortsall
- Stellungsfische
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

- Grundschule
- Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Grund und Hauptschule
- Werkrealschule
- GS, HS mit WRS
- Sonderschule/Förderschule
- Sonstige Schularten
- Gemeinschaftsschulen
- Grundschulen mit WRS
- Grund- und Realschulen mit WRS
















Dinkelsbühl

Karte 5-3 Schulstandorte

Schuljahr 2011/2012

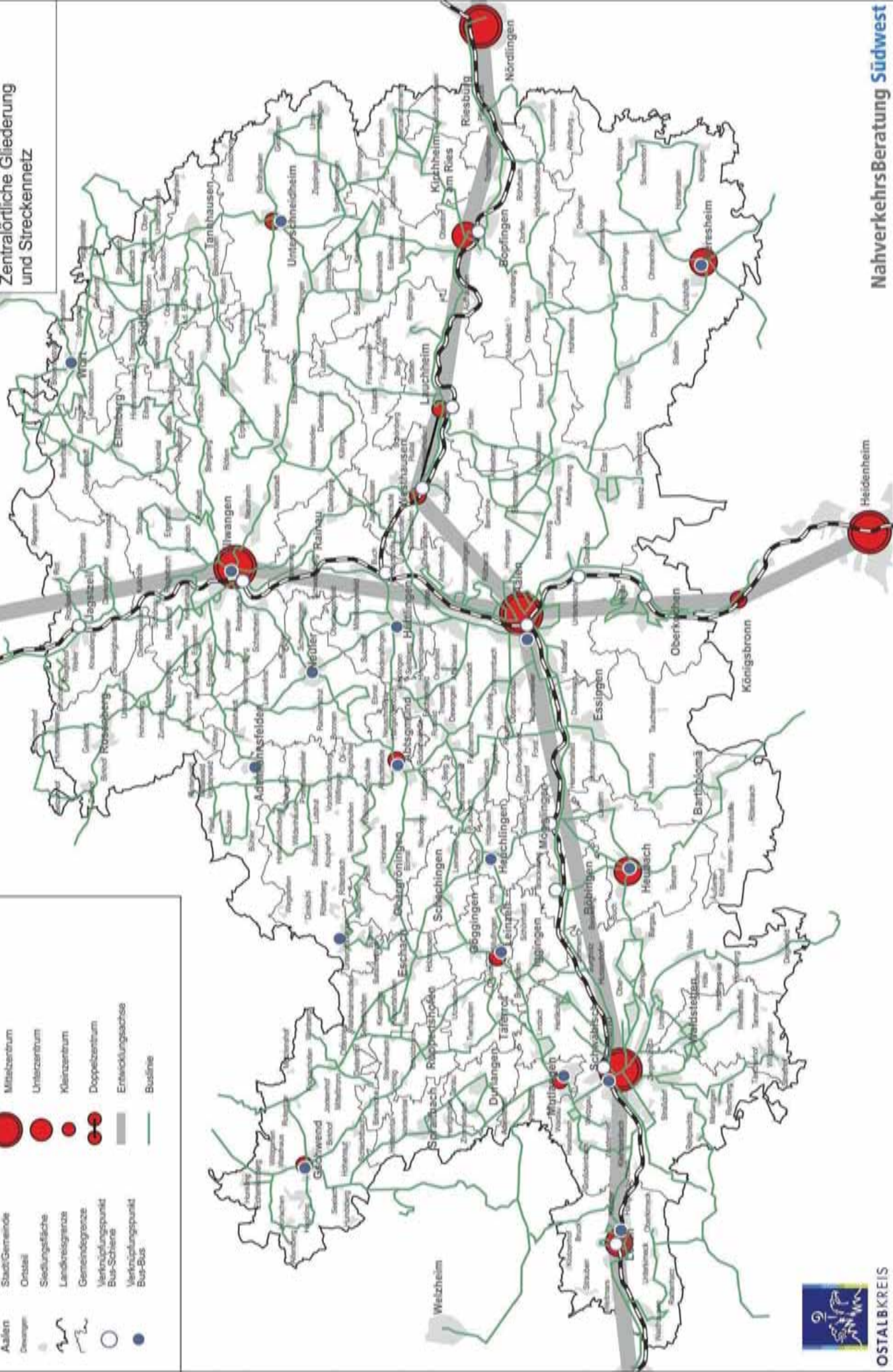


Legende

-  Außen
-  Dörfer
-  Stadt/Gemeinde
-  Ortsteil
-  Siedlungsfläche
-  Landesgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Verknüpfungspunkt Bus-Schiene
-  Verknüpfungspunkt Bus-Bus
-  Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
-  Doppelzentrum
-  Entwicklungsachse
-  Buslinie

Dinkelsbühl

Karte 5-4 Zentralörtliche Gliederung und Streckennetz



OSTALBKREIS

NahverkehrsBeratung Südwest

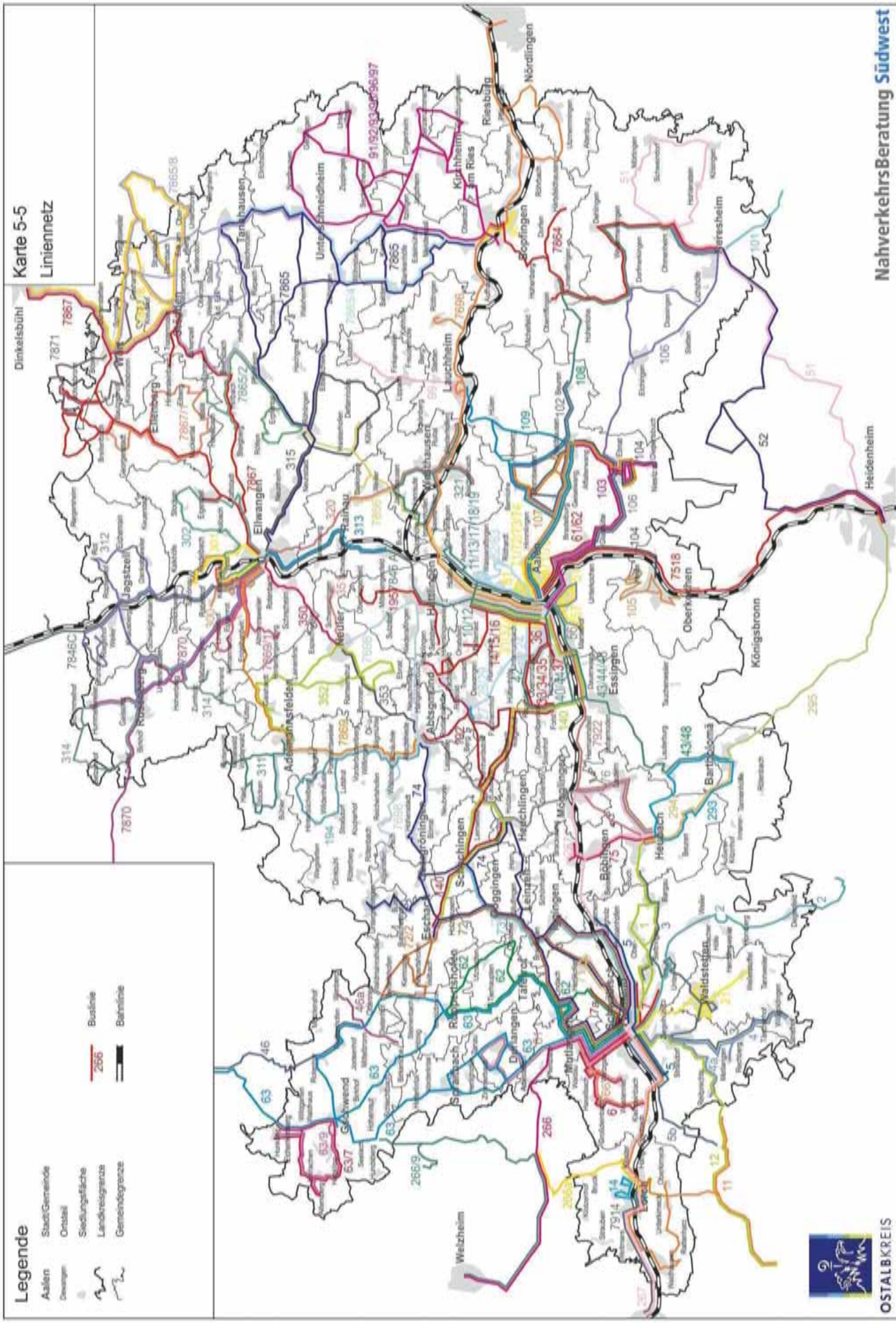
Legende

- Außen
- Dörfer
- Stadt/Gemeinde
- Ortsall
- Siedlungsfläche
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

- Buslinie
- Bahnlinie

Karte 5-5 Liniennetz

Dinkelsbühl



Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverlauf

- 0
 - 1-2
 - 3-4
 - 5-6
 - 7-8
 - >8
- Fahrten im Zeitbereich
12-14 Uhr an Schaltungen

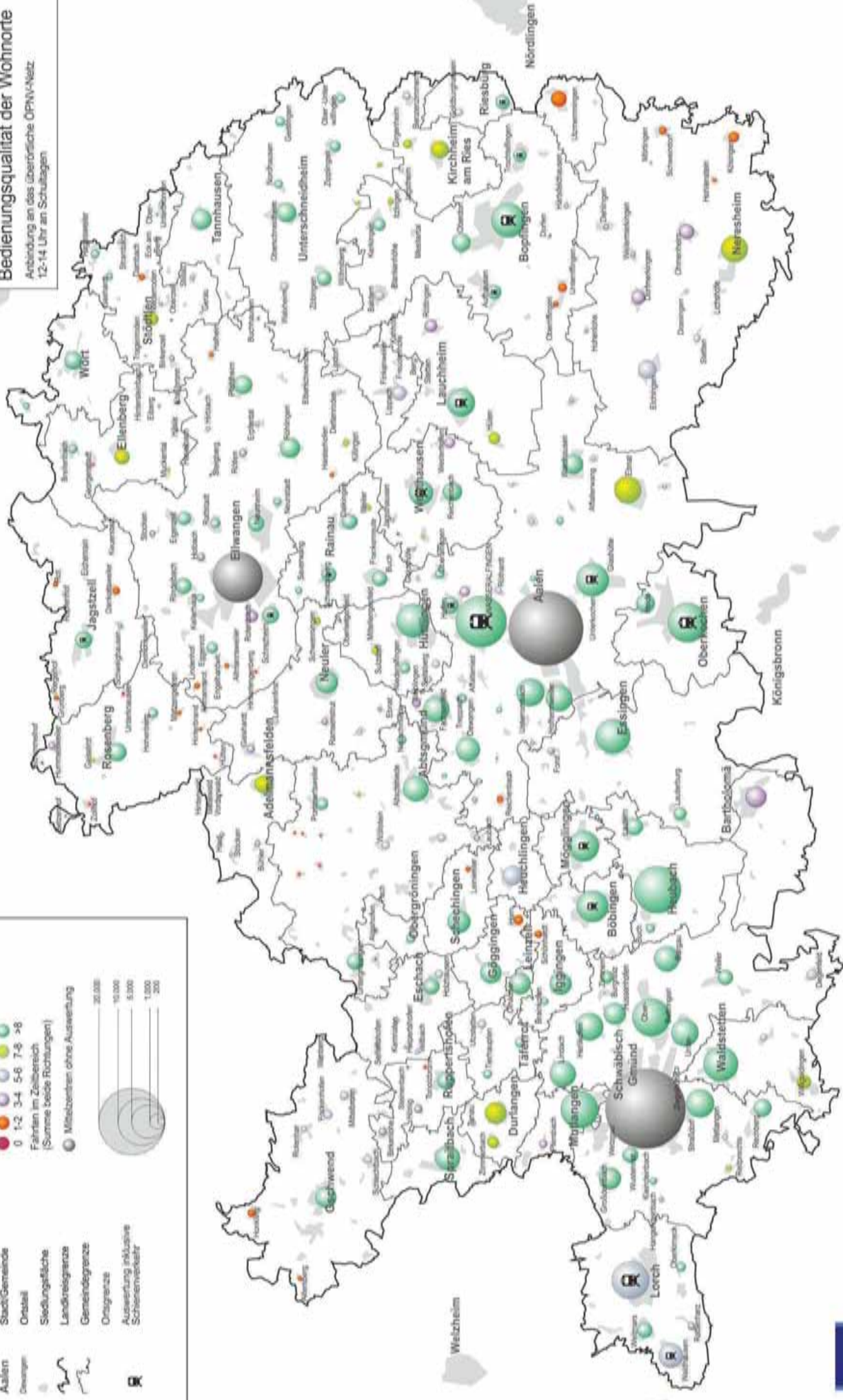


Dinkelsbühl

Karte 5-6

Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überörtliche ÖPNV-Netz
12-14 Uhr an Schaltungen



OSTALBKREIS

Heidenheim

NahverkehrsBeratung Südwest

Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreislehre
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverkehr

- 0
 - 1-2
 - 3-4
 - 5-6
 - 7-8
 - >8
- Fahrten im Zeitbereich
(Summe beide Richtungen)
- Mittelzentren ohne Ausweisung

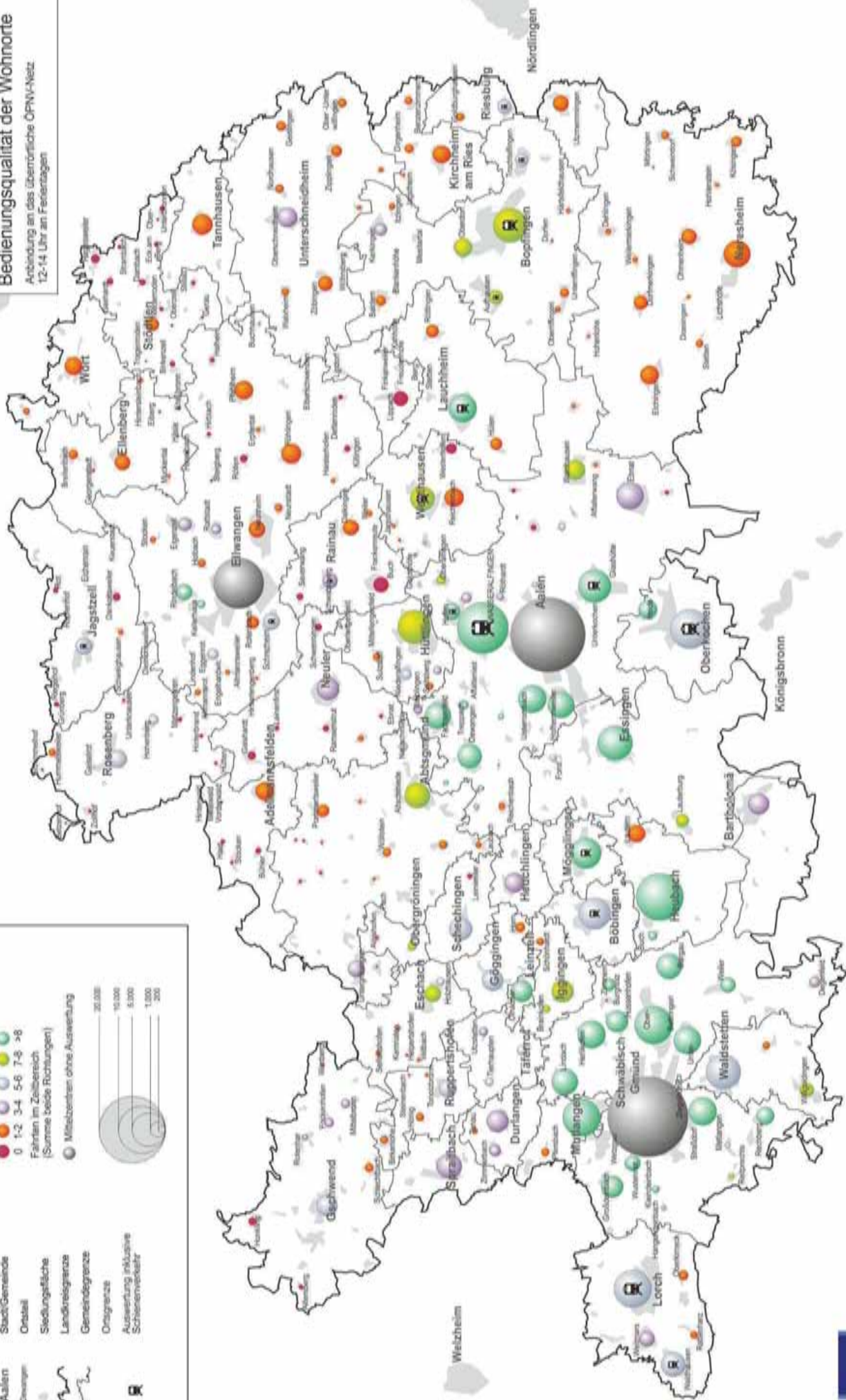


Dinkelsbühl

Karte 5-7

Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überörtliche ÖPNV-Netz
12-14 Uhr an Ferientagen



OSTALBKREIS

Heidenheim

NahverkehrsBeratung Südwest

Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreislehre
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverkehr

- 0
 - 1-2
 - 3-4
 - 5-6
 - 7-8
 - >8
- Fahrten im Zeitbereich
14-16 Uhr an Schaltungen
- Mittelzentren ohne Ausweisung

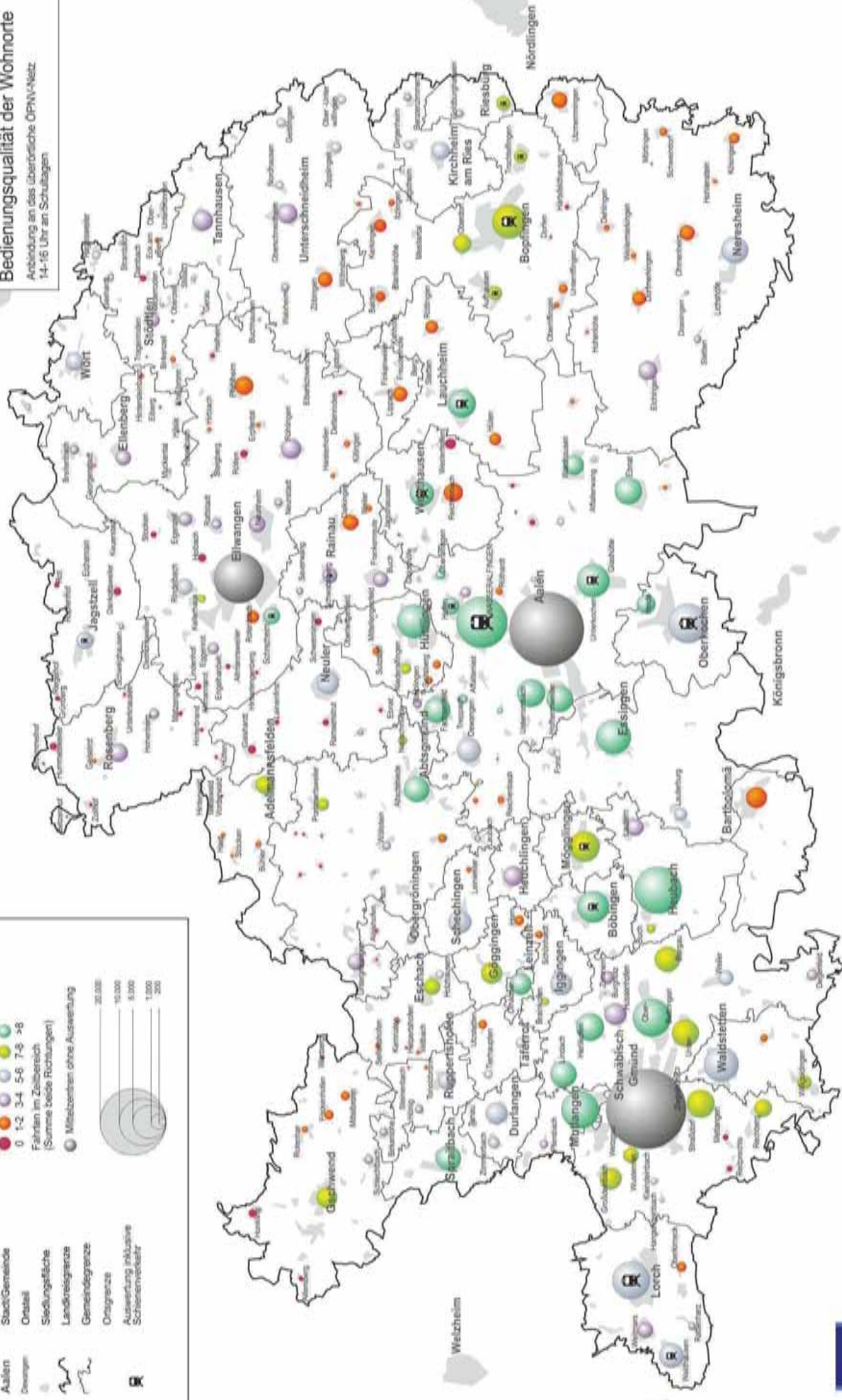


Dinkelsbühl

Karte 5-8

Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überbrückte ÖPNV-Netz
14-16 Uhr an Schaltungen



OSTALBKREIS

Heidenheim

NahverkehrsBeratung Südwest

Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverkehr

- 0
 - 1-2
 - 3-4
 - 5-6
 - 7-8
 - >8
- Fahrten im Zeitbereich
(Summe beide Richtungen)
- Mittelzentren ohne Ausweisung

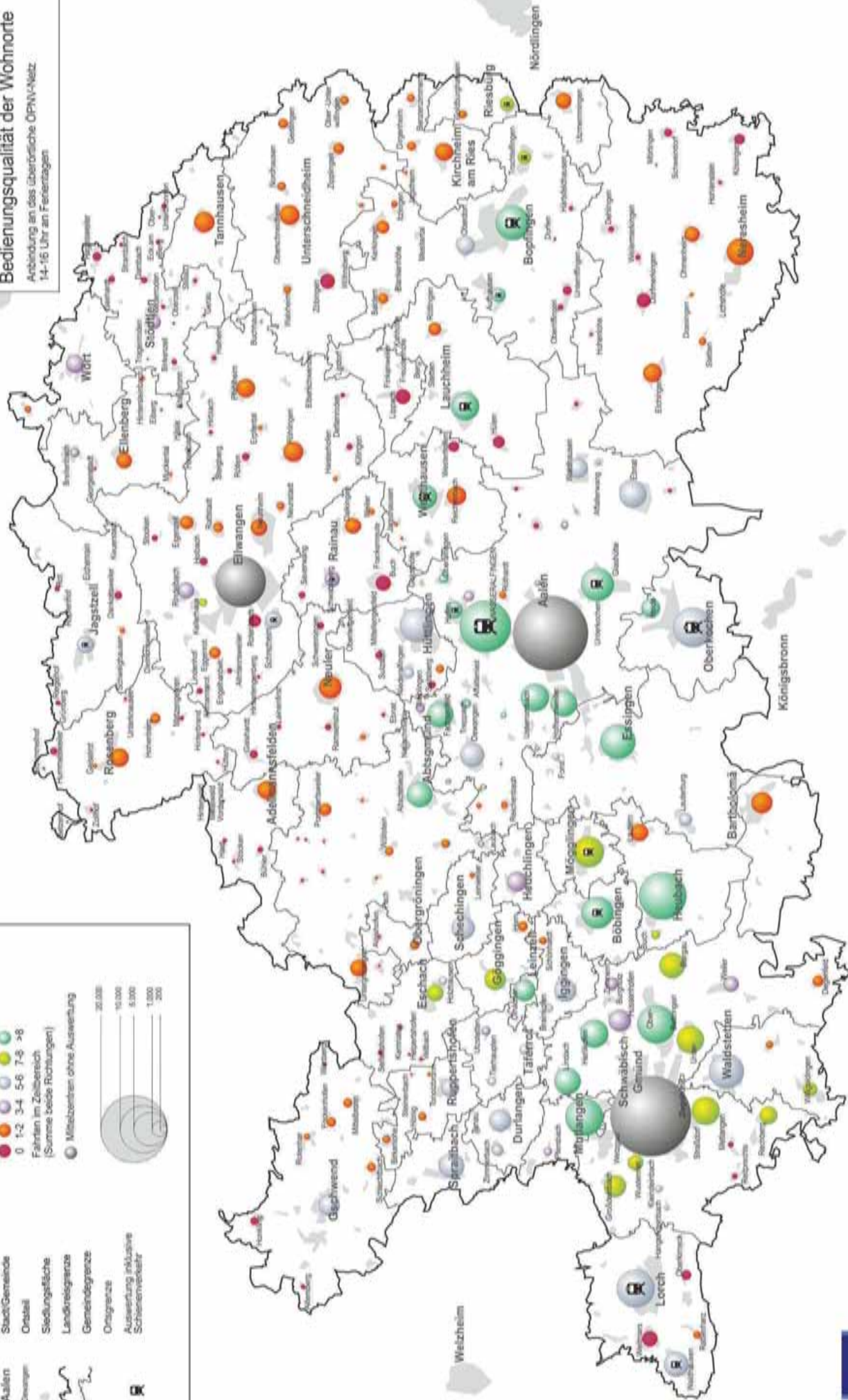


Dinkelsbühl

Karte 5-9

Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überörtliche ÖPNV-Netz
14-16 Uhr an Ferientagen



OSTALBKREIS

Heidenheim

NahverkehrsBeratung Südwest

Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreiscsgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverkehr

- 0
 - 1-2
 - 3-4
 - 5-6
 - 7-8
 - >8
- Fahrten im Zeitbereich
(Summe beide Richtungen)

- Mittelzentren ohne Ausweisung

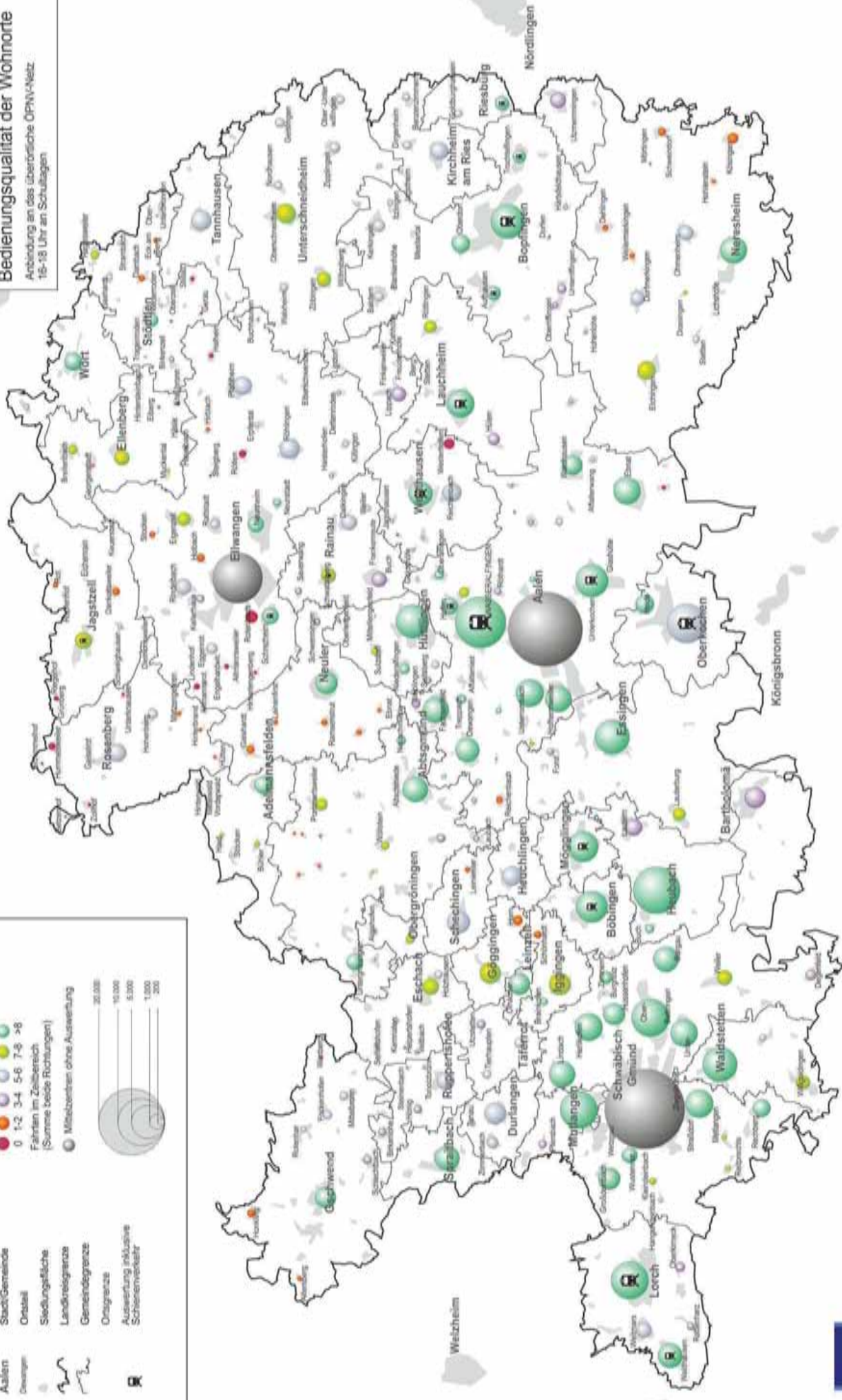


Dinkelsbühl

Karte 5-10

Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überbrückte ÖPNV-Netz
15-18 Uhr an Schultagen



Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverlauf

- 0
 - 1-2
 - 3-4
 - 5-6
 - 7-8
 - >8
- Fahrten im Zeitbereich
(Summe beide Richtungen)

- Mittelzentren ohne Ausweisung

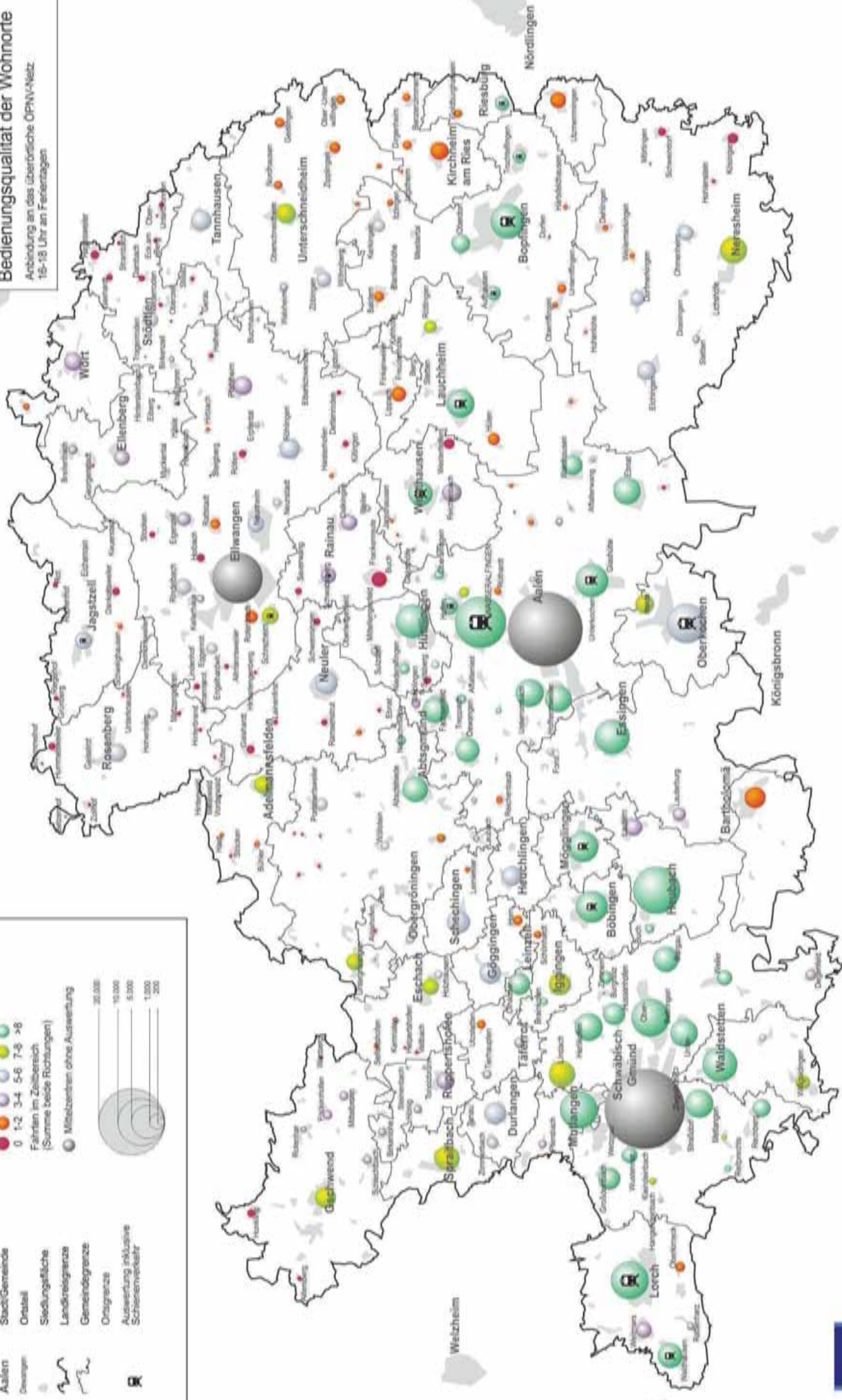


Dinkelsbühl

Karte 5-11

Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überörtliche ÖPNV-Netz
15-18 Uhr an Ferientagen



Legende

- Stadt/Gemeinde
- Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortsgrenze
- Ausweisung inklusive Schienenverkehr

- 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
 - 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
 - 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
 - 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
 - 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
 - 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
 - 0 1-2 3-4 5-6 7-8 >8
- Fahrten im Zeitbereich
(Summe beide Richtungen)
- Mittelzentren ohne Ausweisung

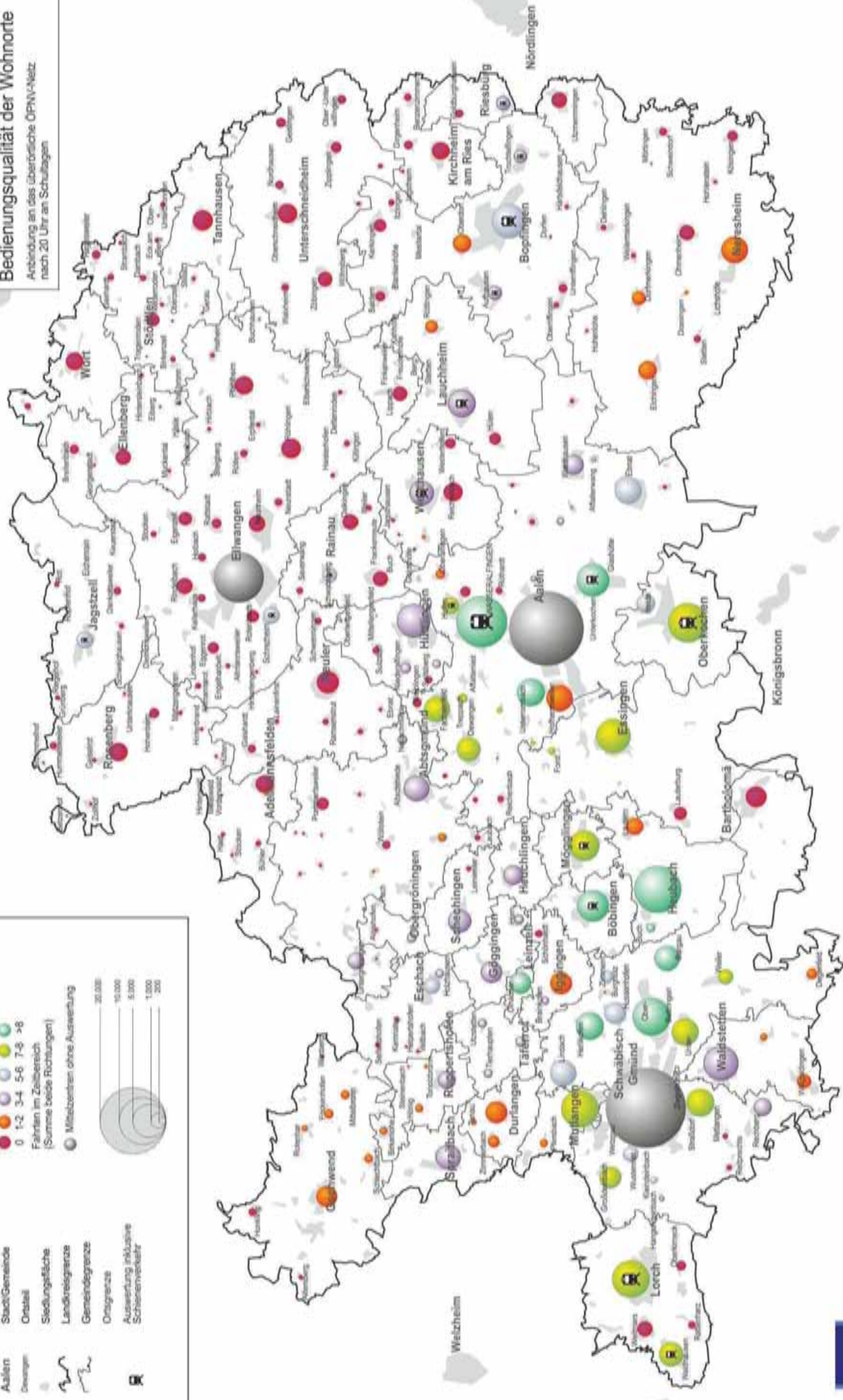


Karte 5-12








Bedienungsqualität der Wohnorte

Anbindung an das überörtliche ÖPNV-Netz
nach 20 Uhr an Schultagen

Dinkelsbühl



Legende

-  Aalen
-  Dwarsen
-  Stadt/Gemeinde
-  Ortsteil
-  Siedlungsfähige
-  Landesgrenze
-  Gemeindegrenze

-  Achsen mit Schienenverkehr
-  Sonstige Achsen

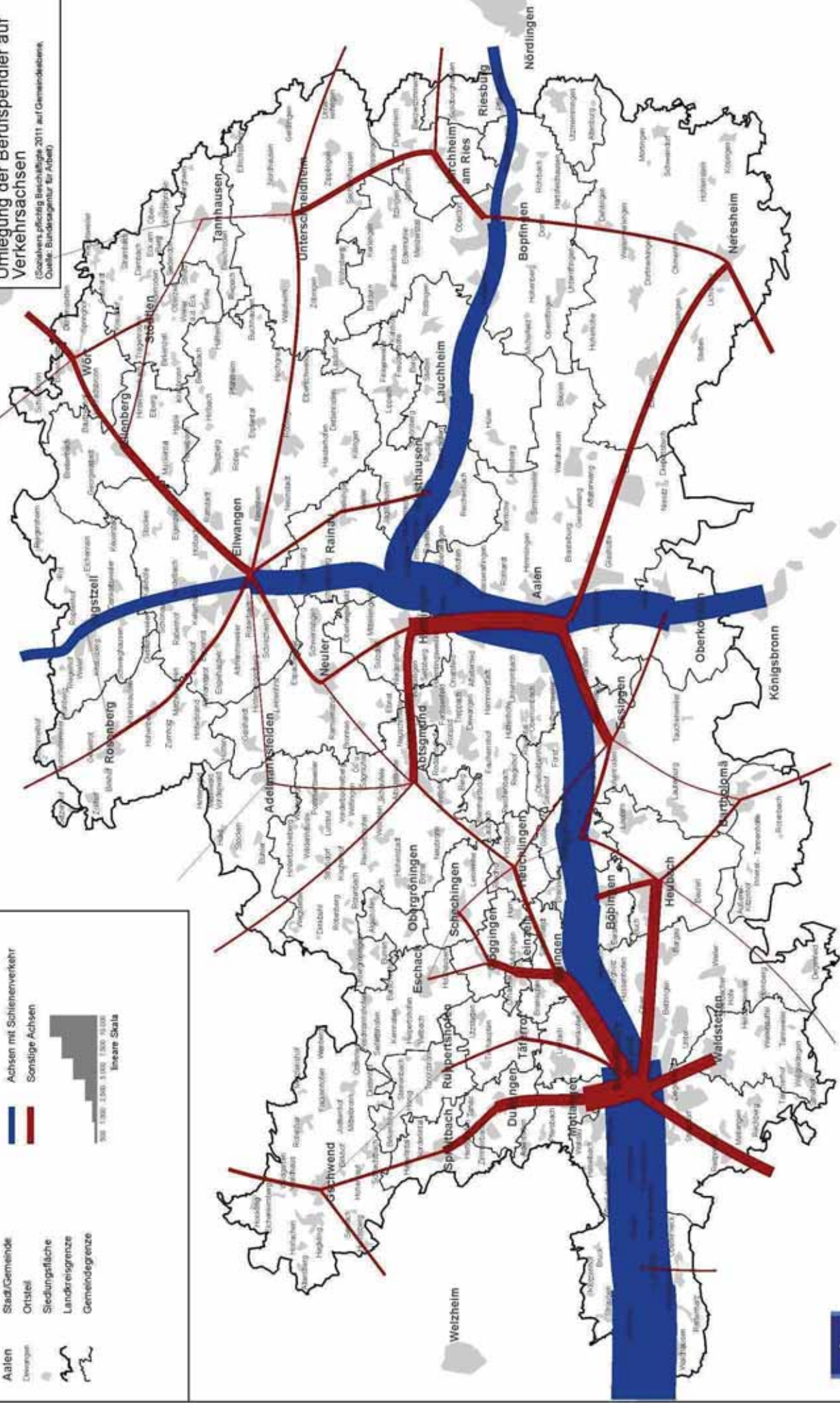


Dinkelsbühl

Karte 5-13

Umlegung der Berufspendler auf Verkehrsachsen

(Stand: 01.01.2011 auf Gemeindeebene)
 Quelle: Bundesagentur für Arbeit



Legende

- Außen
- Stadt/Gemeinde
- Ortsnetz
- Siedlungsfläche
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze

- Anzahl der Kfz/24h auf Autobahnen
- Anzahl der Kfz/24h auf sonstigen Straßen



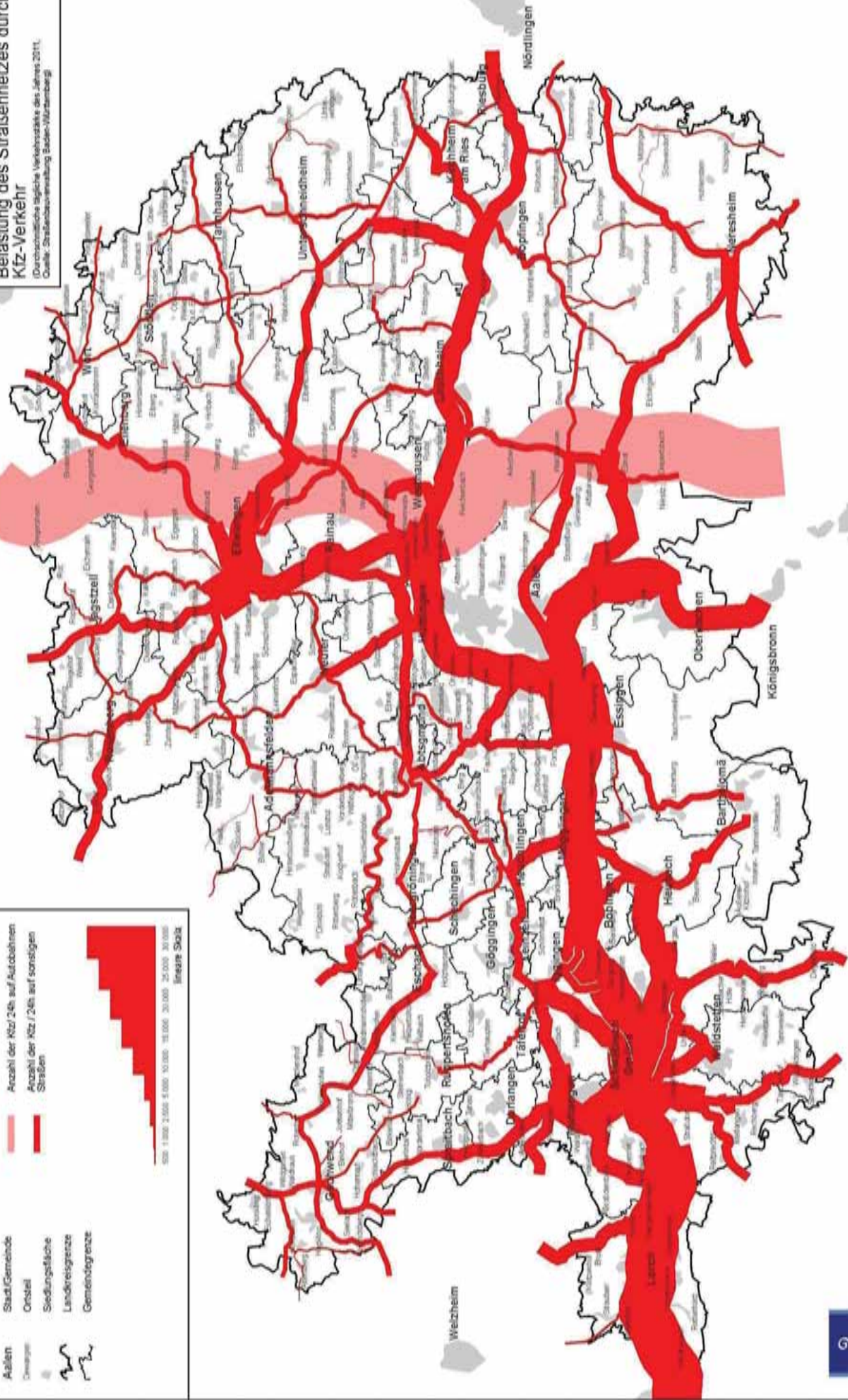
Innere Stadt

Dinkelsbühl

Karte 5-14

Belastung des Straßennetzes durch Kfz-Verkehr

(Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Jahres 2011, Quelle: Straßenverkehrsamt Baden-Württemberg)



Heidenheim



OSTALBKREIS

Anlagen

- Anlage 1-1 Dokumentation der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens
- Anlage 2-1 Erforderliche Fahrtzahlen zum Erreichen der Standards
- Anlage 5-1 Einwohnerzahlen auf Ebene der Wohnplätze
- Anlage 5-2 Kurzbeschreibung der Buslinien
- Anlage 5-3 Liniengenehmigungen nach § 42 PBerfG
- Anlage 5-4 Liniengenehmigungen nach § 43 PBerfG
- Anlage 5-5 Bedienungshäufigkeiten der Buslinien
- Anlage 5-6 Reisezeitvergleich Pkw-Bus
- Anlage 5-7 Tarifvergleich OstalbMobil mit benachbarten und Vergleichsverbänden
- Anlage 5-8 Pendlerverflechtungen
- Anlage 5-9 Bevölkerungsprognose

Dokumentation der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Im Zuge des Anhörungsverfahrens gingen von 65 der 86 angehörten Stellen Rückmeldungen ein. Diese umfassten ca. 870 Einzelpunkte. Die einzelnen Stellungnahmen wurden zunächst tabellarisch erfasst und wie folgt klassifiziert:

- ! Allgemeine Anmerkung
- ➔ Anregung nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, wird an die entsprechende Stelle weitergereicht bzw. gesondert behandelt
- ✎ Anregung wird im Nahverkehrsplan übernommen
- ✘ Anregung geht über den Charakter des Nahverkehrsplans hinaus, Aufnahme nicht möglich. Anregung ist ggf. gesondert zu behandeln
- L Anmerkung zur Linienbündelung im Allgemeinen; vgl. hierzu auch generelle Anmerkungen

Es erfolgt jeweils eine Eingruppierung und/oder Kommentierung zu den Einzelpunkten. Zu den Themen Linienbündelung, Kosten und Finanzierung, Barrierefreiheit und Unternehmensbeteiligung sind am Ende der Aufstellung generelle Anmerkungen ergänzt.

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Landkreis Heidenheim 02.01.2014	1	Kapitel 3.2.7. Seite 48 oben: Korrektur Abschnitt der Linie 7518: Nicht Abschnitt Königsbronn - Aalen soll in das Linienbündel Härtsfeld einbezogen werden, sondern Oberkochen - Aalen.		
Landkreis Schwäbisch Hall 26.03.2014	1	Zuscheidung der gesamten Linie 63 zum Bündel Schwäbisch Gmünd kann, aufgrund der Bedeutung innerhalb des Landkreises als Schülerverkehrslinie, nicht zugestimmt werden.		
	2	Linie 7846 C: Der Liniennast Crailsheim - Ellwangen wurde, nach Rücksprache mit Ostalbkreis, schon dem Linienbündel südlicher Altkreis Crailsheim zugeordnet.		
	3	Zuordnung Linie 7870 zum Bündel Ellwangen-West kann nicht zugestimmt werden, da die Genehmigungszuständigkeit beim Landkreis Schwäbisch Hall liegt.		
Rems-Murr-Kreis 28.02.2014	1	Kapitel 3.3., Seite 52: Linie 7914 (RBS) lässt sich unter Lorch - Weitmars - Welzheim im Linienbündelungskonzept des Kreises nicht zuordnen. Ist mit Linie 7914 die im Rems-Murr-Kreis verkehrende Linie 250 Welzheim - Walkersbach - Plüderhausen gemeint?	!	in Linie 7914 sind Fahrten 250 (VVS-Bezeichnung) integriert
	2	Im der Linienbündelungskonzeption des Rems-Murr-Kreises ist Linie 264 Welzheim - Kaisersbach - Murrhardt/Gschwend enthalten. Diese ist unter Kapitel 3.3. nicht enthalten.		wurde in S. 52 (Kap. 3.3) aufgenommen
	3	In der Linienbündelungskonzeption des Rems-Murr-Kreises ist Linie 267 Schorndorf - Schwäbisch Gmünd enthalten. Diese ist unter Kapitel 3.3. nicht enthalten. Allerdings besteht nur eine Fahrt samstags ab Schorndorf um 9:45 Uhr.		wurde in S. 52 (Kap. 3.3) aufgenommen
Regionalverband Ostwürttemberg 21.01.2014	1	Kapitel 1.2.3.: Korrektur Überschrift "Regionalplan Ostwürttemberg 2010" und Text "Der Regionalplan 2010 aus dem Jahr 1996 formuliert insbesondere folgende Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr".		Änderung: "Der Regionalplan aus dem Jahr 1996, Fortschreibung 2010"
	2	Seite 17: Korrektur/Ergänzung Remsbahn: Das Angebot Konzept 2020 des Landes Baden-Württemberg formuliert eine deutliche Angebotsergänzung auf der Remsbahn durch einen durchgängigen Halbstundentakt. Es ist geplant, die Linien L8 und L4 regelmäßig über den Tag in einem Halbstundentakt verkehren zu lassen. Dadurch können sich an den Bahnhöfen Böbingen und/oder Mögglingen durch die Ausbildung eines quasi 15/45 Bus Knotens neue Verknüpfungsvarianten ergeben.		
	3	Seite 38, Weitere Maßnahmen: Für die Stadt Aalen besteht schon das ergänzende Angebot des City-Tickets. Dieses Angebot wäre auch für andere Städte mit Fernverkehrshalt in Ostwürttemberg wünschenswert.		Es wäre erstrebenswert, das City-Ticket auf Schwäbisch Gmünd zu erweitern. Ellwangen erfüllt derzeit nicht die Voraussetzungen.
	4	Schüler der Realschule Leinzell formulieren Idee, dass über den Anschluss von Bussen an den Bahnhof Böbingen eine bessere Verbindung in die Mittelzentren Schwäbisch Gmünd und Aalen erreicht werden könnte.		Es kann sich nur um eine bessere Verbindung in Ri. AA handeln. Bedarf wird nicht gesehen.
	5	Karten 2-1 und 2-2 widersprechen dem auf Seite 9 zitierten Plansatz des Regionalplans 2010, da auf den Karten größere schienenparallele Verkehre ausgewiesen werden, die dem Leistungsnetz "Bus-Achse Kategorie I" zugeordnet sind.	✗	wurde auf Wunsch der Anliegergemeinden und der Verkehrsunternehmen und unter Abwägung der Ziele festgelegt
	6	Mögliche Alternativen und die Abwägung zu Gunsten der schienenparallelen Verkehre sind im Nahverkehrsplan nicht dargestellt.	✗	NVP enthält nicht den gesamten Diskussionsprozess
	7	Kapitel 5.4.1.: "Bevölkerungsprognose" ersetzen durch "Bevölkerungsvorausrechnung"		
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW	1	Kapitel 2.4.4., Auch bei Haltestellen der Kategorie 3 sollten Fahrradabstellanlagen/ Bike-and-Ride-Anlagen vorgesehen werden ggf. Differenzierung nach Wertigkeit und Ausstattungsniveau (z. B. zwischen Anlehnbügel und Fahrradboxen). Bitte um Prüfung.		
	2	Auch eine konkrete Zielsetzung bezüglich der Ausstattung von Haltestellen mit B+R-Anlagen erscheint von Bedeutung.		Aufgabe der Gemeinden
	3	Kapitel 2.3.6., Hinweis auf Bahnhöfe und Haltestellen des ÖV in Wegweisungssystemen für den Rad- und Fußverkehr ist für eine optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund unabdingbar.	➔	
	4	Dafür vorgesehene Piktogramme sind in der Fahrradwegweisung der Forschungsgesellschaft vorgesehen.	➔	
	5	Konkrete Zielstellungen bezüglich der Stärkung des Umweltverbundes sowie Strategien, wie diese erreicht werden können sollten noch genauer ausgeführt werden.	✗	übertrifft Rahmen des Nahverkehrsplans
	6	Die Basis für eine attraktive und optimierte Verknüpfung und der Stärkung des Umweltverbundes scheint gelegt.	!	
	7	Kapitel 2.4.3., Es fehlen Ziele und Aussagen, die sich unter dem Oberbegriff des Mobilitätsmanagements subsumieren lassen. Genannte Elemente lassen sich unter Fahrgastinformation und transparente Angebotsgestaltung zusammenfassen.	✗	übertrifft Rahmen des Nahverkehrsplans
	8	Übertragung der allgemeinen und übergeordneten Aussagen sollten auf den Ostalbkreis und die konkret vor Ort herrschende Situation erfolgen (Kennzahlen z. B. Modal Split, B+R-Ausstattung).	✗	Keine hinreichenden Daten verfügbar
	9	Thema Pedelec / E-Bike mit Folgerungen und konkreten Maßnahmen (z. B. hochwertige, diebstahlsichere Abstellanlagen und Lademöglichkeiten) zur Stärkung der Intermodalität ausführlicher behandeln.	✗	übertrifft Rahmen des Nahverkehrsplans
	10	Kapitel 2.3.3., Positiv zu erwähnen ist das Teilkapitel zum Einsatz flexibler Bedienformen. Überlegungen dazu sollten im NVP konkretisiert werden.	➔	außerhalb NVP
	11	Zum Themenkomplex Umweltverbund ist Berücksichtigung folgender Punkte wünschenswert: - Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltepunkten für den Radverkehr	➔	
	12	- Zugänglichkeit der Bahnsteige und Einstiegsverhältnisse	➔	
	13	- Ausstattung mit Bike+Ride-Anlagen bzw. Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln / Intermodalität (u.a. auch Fahrradverleihsysteme, Carsharing)	➔	
	14	- Ausstattung der Fahrzeuge für die Fahrradmitnahme	✗	
	15	- Fahrradmitnahme: Eignung der eingesetzten Fahrzeuge, Sperrzeiten, Kosten / Fahrschein	✗	übertrifft Rahmen des Nahverkehrsplans
	16	- Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Modal Split: Ist-Stand und Prognose / Zielwert	✗	Keine hinreichenden Daten verfügbar
	17	- Falls vorhanden: Hinweis auf vorhandene Planunterlagen mit dem Schwerpunkt Radverkehr (z.B. Radverkehrskonzept, (Rad-)Verkehrsentwicklungsplan etc.)		Kein Kreisradkonzept vorhanden
	18	Kapitel 1.2.1., aktuelle Sachstände des Bahnhofsmodernisierungsprogrammes im Ostalbkreis aufnehmen (z.B. in Schwäbisch Gmünd)	➔	NVP hat Schwerpunkt Busverkehr; vgl. versch. separate Gutachten
	19	Detaillierte Ergebnisse der Bus-Schiene-Verknüpfung als Anlage zum NVP wäre wünschenswert.		NVP hat Schwerpunkt Busverkehr; vgl. versch. separate Gutachten
	20	Relation Essingen - Schwäbisch Gmünd morgens in der HVZ in Aalen Wartezeiten von 20 bis 30 min. Abfahrtszeiten in Aalen nach Essingen überhaupt nicht mit Schienenverkehr abgestimmt.	!	Bessere Verknüpfung als Rahmenvorgabe
	21	Am Wochenende ist Anbindung von Neresheim an den SPNV-Knoten Aalen sehr lückenhaft und zum Teil lange Übergangszeiten in Aalen.	!	Bessere Verknüpfung als Rahmenvorgabe
	22	Heubach recht gut an den SPNV angeschlossen.	!	
	23	Am späten Abend muss in Schwäbisch Gmünd nach Mutlangen oft länger auf den Bus gewartet werden.	!	Bessere Verknüpfung als Rahmenvorgabe
	24	Angesichts festgestellter Defizite sollten konkrete Vorgaben zur besseren Vernetzung Bus-Schiene aufgenommen werden.	✗	Vorgaben sind im NVP hinreichend definiert

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW (Fortsetzung)	25	Generell wird auf Anschlusssicherung nur im geringen Umfang eingegangen. Im Hinblick auf die Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern ist dies jedoch von hoher Bedeutung.	!	NVP betont die hohe Bedeutung von Verknüpfungen	
	26	Zur verbundübergreifenden Anschlusssicherung und Information der Reisenden ist ein Anschluss an die zentrale Datendrehscheibe des Landes vorzusehen.	→		
	27	Kapitel 2.2.1., Zu den hier dargestellten Planungsabsichten für den Fernverkehr sollte eine Rückfrage mit DB Fernverkehr vorgenommen werden.		SPFV nur ergänzend, informativ aufgenommen	
	28	Kapitel 2.2.2., Hinweis auf aktuellen Planungsstand ITF. RE-Linie der Brenzbahn soll in Aalen beginnen / enden, mit Anschluss auf eine von Stuttgart kommende RE-Linie, die ab diesem Zeitpunkt stündlich nach Ellwangen und zweistündlich bis Crailsheim weitergeführt werden soll.	✓		
	29	Kapitel 2.2.3.; Im Hinblick auf Kapitel 2.2.2. sollte Anpassung erfolgen.	✓		
	30	Kapitel 2.3.1. Punkt 4, Regionalbusachse wird zum Teil parallel zur Schienenverbindung Aalen - Bopfingen - Nördlingen geführt und der Kategorie I zugeordnet. Hier wird empfohlen, die beabsichtigte integrierte Bedienung zwischen Bus und Schiene sehr stringent umzusetzen und schienenparallele Fahrten hier und auch an anderer Stelle vermeiden.	✗	Wurde in Lenkungsgruppe nach Abwägung so beschlossen	
	31	Zur Ausstattung der Fahrzeuge enthält der Entwurf nur wenige Aussagen.	✗	Darstellung ist Kompromiss verschiedener Aspekte	
	32	Fahrradmitnahme im Bus sollte deutlich verbessert bzw. überhaupt ermöglicht werden.	→	Entscheidungskompetenz der Busunternehmen	
	33	Mehrzweckflächen im Bus sollten nicht nur für Rollstühle / Rollatoren und Kinderwagen angeboten werden, sondern auch für Fahrräder.	→	Fahrradmitnahme im grundsätzlichen Kompetenzbereich der VU	
	34	Aufgrund gesetzlicher Vorgaben sollte der Barrierefreiheit eine stärkere Bedeutung zugemessen werden. Im Rahmen von Ersatzbeschaffungen sollten im regionalen Grundnetz sowie auf Schülerlinien und für Verstärkerkurse im Schülerverkehr mittelfristig ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen.	✗	Wurde in Lenkungsgruppe nach Abwägung so beschlossen	
	35	Kapitel 2.4.2., Klarer Zeitplan für vollwertigen Verbund notwendig. Wie stellt sich der Verbund auf? Zukünftige Aufgaben des Verbunds? Einbindung der Unternehmen in den Verbund?	→	Teil parallel stattfindender Verhandlungen	
	36	Kapitel 2.4.3., Fahrzeuge sollten mit einer fahrzeugautonomen Ortung ausgestattet werden, um eine Echtzeitauskunft im Ostalbkreis schaffen zu können. Auch im Rahmen moderner Fahrscheindrucker möglich.	→		
	37	Informationslage über Busfahrpläne ist unbefriedigend. Sie können nicht an einer einheitlichen Stelle angesehen oder heruntergeladen werden. Dies ist nicht mehr zeitgemäß und muss dringend behoben werden.	→		
	38	Tariflücke zwischen dem VVS und Ostalbmobil seit 01.01.2014 geschlossen. Bitte erwähnen.	✓		
	39	Ein eigentlich zum 01.04.2014 geplanter Übergangstarif vom OAK in Richtung HDH wurde offenbar noch nicht eingeführt?		wegen Landestarif zurückgestellt	
	40	Übergangsregelungen in Richtung Schwäbisch Hall und Göppingen gibt es momentan nur in sehr begrenztem Umfang im unmittelbaren Nahbereich.	!		
	41	Die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden ist noch deutlich auszubauen und gemeinsame Tarifpunkte mit allen benachbarten Verbänden sollten geschaffen werden.	→	nicht Kerninhalt eines NVP, Aufgabe der sich gründenden Verbundgesellschaft	
	42	Auseinandersetzung mit der demographischen Entwicklung im Bereich der Tarife fehlt. Überlegungen zu verbesserten Angebote für Senioren (Seniorentickets) sollten angestellt werden.	→		
	43	Ostalbmobil verfügt als einziger Verbund in BaWü nicht über die Möglichkeit eines kreisweit gültigen Tagesticket.	!		
	44	Mittelfristig sollte ein Gemeinschaftstarif angestrebt werden, Das gegenwärtige Tarifsystem ist unübersichtlich, unflexibel und daher wenig attraktiv.	!		
	45	Aussagen zur Zusammenarbeit mit benachbarten Verbänden im Bereich des E-Ticketing fehlen, obwohl Ostalbkreis über dieses Instrument verfügt.	!		
	46	Es wird eine Aussage zur gegenwärtigen Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltestellen im Schienenverkehr, auch hinsichtlich der einzelnen Bahnsteige empfohlen.	!		
	47	Durch die umfassende Modernisierung der Brenzbahn im Zeitraum von 2005 bis 2007, erhielten neue Bahnsteige eine Höhe von 55 cm. Der Forderung nach einer barrierefreien Gestaltung der Anlagen wurde somit Rechnung getragen.	!		
	48	In Hinblick auf die verfügbaren finanziellen Mittel ist ein weiterer Ausbau nur schrittweise möglich. Knotenbahnhöfe wie Aalen und Schwäbisch Gmünd werden entsprechend ausgebaut.	!		
	49	Es ist darauf zu achten, dass zumindest für zentrale Haltestellen eine Ausrüstung mit akustischer (sprachgestützter Fahrplaninformation) geprüft wird, sobald die technischen Möglichkeiten dazu serienreif vorliegen.	→		
	50	Kapitel 5.4.5., Tarifierhöhungen von 4,5% scheinen nicht realistisch, da keine öffentliche Akzeptanz.		Stellt ein Extremum im Rahmen der Szenarienbetrachtung dar	
	Stadt Aalen 28.03.2014	1	ÖPNV im Stadtverkehr hat für Aalen eine besondere Bedeutung, die Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr muss gewahrt bleiben.	!	Generelle Anmerkung: Der Landkreis begrüßt dies
		2	Landkreis beabsichtigt Betriebskostenzuschüsse zu reduzieren, gleichzeitig soll der Stadtverkehr "mit einer vergleichsweise hohen Angebotsdichte" durch engere Kooperation zwischen Stadt- und Regionalverkehr Aufwand und Kosten sparen. Dies darf nicht zu einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebots in Aalen führen.	!	Über den Nahverkehrsplan erfolgt keine Streichung von Betriebskostenzuschüsse, die fast ausschließlich den Schülerverkehr betreffen würden.
		3	Durch Reduzierung der Betriebskostenzuschüsse steigen die Preise für die Benutzer, was einen weiteren Rückgang der Fahrgäste zur Folge hätte. Der Stadttarif im Ostalbmobil-Tarif ist nach VVS der zweit teuerste in Baden-Württemberg.		Kein Automatismus, Ostalbmobil-Tarif wird durch Landkreis festgelegt
		4	Nach der Europawahl im Mai 2014 wird sich die Stadt Aalen mit einem Schreiben an die Abgeordneten wenden und darauf verweisen, dass im Bereich der Daseinsvorsorge die Beihilferegulungen überprüft werden müssen, da die Betriebskostenzuschüsse aufgrund der EU-Vorgaben gekürzt werden sollen.		Die angestrebten Kostensenkungen sind nicht auf die EU zurückzuführen
5		Auswirkungen der Bündelung zum 01.08.2016 lassen sich nicht absehen und eine Verschlechterung des Angebots wird erwartet.	L	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung sowie zur Linienbündelung	
6		Aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung 2011 ist bekannt, dass der Stadtverkehr in Aalen sehr wirtschaftlich betrieben wird.	L	Kann nicht bestätigt werden. In dem Gutachten wurden nur anonymisierte Auswertungen dargestellt	
7		Einem Linienbündelungskonzept kann nur zugestimmt werden, wenn detaillierte Informationen zu Auswirkungen und Folgeabschätzungen für Fahrgäste und Unternehmen vorgelegt wird und wenn es nicht zu einer Verschlechterung des Angebots im Stadtverkehr kommt.	L	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung sowie zur Linienbündelung	
8		Regionalverkehr kann Stadtverkehr nicht ersetzen, sondern ist auf die Sicherstellung der Anschlüsse angewiesen.		In einer intensiven Verzahnung von Stadt- und Regionalverkehren werden deutliche Vorteile gesehen. Auch andere Städte praktizieren dies erfolgreich, z.B. Offenburg	
9		Derzeit optimaler Ausgleich zwischen guten und schlechten Linien im Stadtbus-Liniennetz. Verbesserungsvorschläge müssen begründet und belegt sein. Herauslösen von ertragsstarken Linien wie z.B. Unterkochen und Wasseralfingen/Oberalfingen würde sogar zur einer Verschlechterung der betriebswirtschaftlichen Situation des OVA-Stadtverkehrs führen.		Das Stadtbusliniennetz ist historisch gewachsen. Optimale Lösungen müssen großräumiger gesucht werden	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Stadt Aalen (Fortsetzung)	10	Problematik der Durchleitungskonzessionen muss geprüft werden.		
	11	Die Stadt Aalen hat durch die Planungsgruppe Prof. Kölz sowie das Ingenieurbüro Dr. Brenner einen Verkehrsplan / Mobilitätskonzept entwickeln lassen, welches im Herbst 2014 vom Gemeinderat beschlossen werden soll. Folgende Ziele für den ÖPNV sollen darin formuliert werden: - Offensive Strategie für den Busverkehr - dem Busverkehr muss in der Kernstadt grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden. - Steigerung der Attraktivität durch Angebotsverbesserungen - Steigerung der Attraktivität durch Busbeschleunigungsprogramm - Marketing - Integration des Schienenverkehrs - Schaffung einer kostengünstigen und hohen Mobilität in der Stadt und in den Teilorten durch den ÖPNV - Stärkung des ÖPNV durch Schließung von Angebotslücken und zusätzliche Haltepunkte - Rufbereitschaft für Teilorte wie zum Beispiel Unterkochen-Süd, mit flexiblen Bedienungsformen und Kleinbussen	!	NVP und VEP haben unterschiedliche Zielsetzungen. alle genannten Punkte werden begrüßt, sind jedoch nicht Kerninhalt eines NVP
	12	Um NVP und Stadt-Projekt bestmöglich verzahnen zu können, sollte ein gemeinsamer Besprechungstermin abgestimmt werden.		ist unabhängig von NVP zu sehen
	13	Stadt Aalen entwickelt für die Hochschule (ca. 5.200 Studierende) derzeit ein Mobilitätskonzept. OVA konnte dort nicht bedienen, aufgrund der problematischen Situation an der Rombacher Straße. Bei künftigen Linienführungen muss aber die Bedienung der Hochschule berücksichtigt werden. Zur Möglichenmachung hat die Stadt einen provisorischen Kreislauf angelegt.	!	alle genannten Punkte werden begrüßt, sind jedoch nicht Kerninhalt eines NVP
	14	Einführung Semestertickets 1 -3 sind sehr erfolgreich. Stadt ist für neue Angebote offen. Gemeinderat hat Pendler-Tickets für Studenten angeregt sowie die Einrichtung weiterer regionaler Strecken.	!	
	15	Der sich dynamisch entwickelnde Hochschulstandort benötigt eine direkte Verbindung zum Bahnhof sowie nach Hofherrnweiler, Dewangen und Essingen.	→	
	16	Nahverkehrsplan weist nicht auf mögliche vorbildliche Entwicklung des Hochschulbereichs im ÖPNV hin. Aufgrund der Entwicklungsdynamik bestehen dort große Potenziale im Sinne der Forderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, des Verzichtes der Versiegelung großer Parkplatzflächen, der Entlastung kritischer Knotenpunkte und sensibler Ortsdurchfahrten sowie der Nutzung weiterer günstiger Voraussetzungen.	→	
	17	Der NVP sieht vor, Siedlungsbereiche mit 200 Einwohnern an das Grundnetz anzuschließen. Dies muss dringend für die Erschließung in Unterkochen im Wohngebiet südlich der Ebnater Steige nachgeholt werden.	×	kein getrennter Siedlungsbereich
	18	Berufsbezogener Verkehr wird stagnieren, jedoch wird ein Zuwachs im Freizeit- und Versorgungsverkehr erwartet.	!	
	19	Auch Generalverkehrsplan definiert den Bereich Tourismus als ein zentrales Aufgabenfeld.	!	
	20	Stadt Aalen begrüßt weiteren Ausbau des Angebots der OstalbMobil-Gästekarte, die stärker beworben werden muss.	→	
	21	Kapitel 5.4. (S. 77) Aufgrund prognostizierter Bevölkerungsentwicklung sollten Geltungsdauer und Evaluationszeitpunkt des NVP genauer festgelegt werden.		lt. ÖPNVG B-W ist der NVP spätestens nach Ablauf von 5 Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.
	22	Aufgrund der ausreichenden Bedienung wird dem Aufgabenträger ein weiter Planungsspielraum eingeräumt.	!	
	23	Für die kreisangehörigen Gemeinden sollte in einem weiteren Abschnitt alle vorgesehenen Änderungen zum bisherigen Angebot dargestellt werden, da dies aus dem Textteil nicht ersichtlich und damit nicht transparent ist.		NVP benennt einen Korridor, konkrete Änderungen sind nicht vorgesehen
	24	Flexible Bedienungsformen sind nicht hinreichend konkretisiert. Eine Auflistung von räumlicher und zeitlicher Flexibilisierung sowie der Bürgerbus ist nicht ausreichend. Aalen ist in den Bereichen Aalen-Waldhausen und Aalen-Ebnat betroffen.		Soll im Rahmen NVP nicht weiter konkretisiert werden, da im Rahmen der Umsetzung verschiedene, individuelle Lösungen möglich sein sollen
	25	Sollten die Konsequenzen der Einführung von flexiblen Bedienformen nicht ausreichend dargestellt werden, wird die Einführung dieser Systeme nicht befürwortet.	→	Wird jeweils im Rahmen der Umsetzung diskutiert
	26	Konzepte und Entwicklung neuer Angebotsformen im NVP weiter ausführen. Eventuelle Weiterentwicklung durch aktuelles Projekt "Energie für zukunftsorientierte Mobilität" möglich.	→	Sollte außerhalb des NVP vertieft werden
	27	Car-Sharing kann nach wie vor aufgrund nicht ausreichender Nachfrage nicht wirtschaftlich in Aalen betrieben werden.	!	
	28	Besteht durch bessere Verknüpfung Schiene/Bus weniger Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen?	→	Aufgrund der bestehenden geringen ÖPNV-Marktanteile ist die Hebelwirkung gering
	29	Regionalplan Ostwürttemberg sieht weitere Park-and-Ride Parkplätze für Aalen vor.	→	
	30	Grundsätzlich ist keine Verschlechterung im Schienenverkehr für die gesamte Region Ostalbkreis hinnehmbar.	→	SPNV-Aufgabenträger ist das Land
	31	Einrichtung einer ICE-Haltestelle bis 2018 steht für Aalen im Mittelpunkt.	→	
	32	Weiterer Ausbau von vorgesehenen Haltestellen durch die DB muss in NVP aufgenommen werden.	→	Planungen zum SPNV sind in Kap. 2.2 enthalten, NVP richtet sich primär an Aufgabenbereich des lokalen Aufgabenträgers Ostalbkreis
	33	Anschlüsse Bus/Zug Zug/Bus aufeinander abstimmen und Umgang mit Verspätungen koordinieren.	→	Im Grundsatz im NVP enthalten
	34	Stadt Aalen spricht sich für die Einführung weiterer Regionalexpresszüge in den Abendstunden in Fahrtrichtung Stuttgart aus.	→	
	35	Weiterer Ausbau von Grundschulen in Ganztageschulen berücksichtigen, dadurch weitere Fahrten in der Nachmittagszeit notwendig.	×	Es ist ein Mindestangebot von 2 Nachmittags-Rückfahrten vorgesehen. Anpassungen an Nachfrageänderungen werden laufend vorgenommen.
	36	Wie wird zukünftig die Inklusion im Bereich der Schülerbeförderung sichergestellt?		Durch die Anforderungen an die Barrierefreiheit
	37	Die Schülerbeförderung ist eine zentrale Aufgabe des ÖPNV und muss für eine noch bessere Versorgung der Schulen weiter ausgebaut werden.	×	Der Schülerverkehr befindet sich bereits auf einem sehr hohen Niveau und kann vor dem Hintergrund zurückgehender Schülerzahlen nicht wesentlich ausgebaut werden.
	38	Knappe Umsteigezeit in Fachsenfeld in der Frühe beim Schülerverkehr muss geprüft werden.	→	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Stadt Aalen (Fortsetzung)	39	Vorgesehene Geschäftsstelle aller VU in Aalen wäre aufgrund zentraler Marketing-Maßnahmen in Aalen wünschenswert.	→	
	40	Landkreis sollte sich für Förderprogramm gegenüber der Landesregierung einsetzen, damit vollständiger Umbau der Haltestellen bis 2022 umgesetzt werden kann und die Städte und Gemeinden die finanzielle Last nicht alleine tragen müssen.	→	
	41	Beginn Hauptverkehrszeit auf 5.30 Uhr vorverlegen (Berufsverkehr).	✗	nicht generell sinnvoll, eine Öffnungsklausel ist bei der Definition enthalten
	42	Taktung aller Teilorte überprüfen und verbessern.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	43	Keine Verschlechterungen.	✓	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	44	Verschlechterung in Ebnat, Waldhausen, Fachsenfeld und Hofen können nicht mitgetragen werden.	!	Keine Verschlechterungen vorgesehen, vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	45	Verbesserung der Anbindung Aalens als Einkaufs- und Freizeitstadt aus Richtung Schwäbisch Gmünd wünschenswert.	→	keine zusätzlichen Busverbindungen aus Westen nach AA, jetziges Grundangebot ist bedarfsgerecht.
	46	Aufbau einer Wirtschaftsregion Aalen Plus braucht Unterstützung durch guten ÖPNV.	!	
	47	OstalbMobil-Tarif ist im landesweiten Vergleich zu teuer. Überprüfung von Umweltnetzkarte, Schulnetzkarte, Einzel- und Monatsfahrtscheine scheint geboten.	→	
	48	Anbindung des Facharztzentrums an nördlichen Stadtgraben durch eine Bedarfshaltestelle.	→	
	49	Wirtschaftsunternehmen vor Ort benötigen ÖPNV für die Beschäftigten und möchten deshalb mit dem Landratsamt ins Gespräch kommen.	!	
	50	Genehmigung für OVA wurde nur um sechs Jahre anstatt um der möglichen zehn Jahre (2020) verlängert. Dadurch keine ausreichende Planungssicherheit bei kapitalintensiven Investitionen möglich.	L	Verkürzung zur Harmonisierung erforderlich, nach Linienbündelung sind längere Genehmigungszeiten möglich.
	51	Kapitel 3.1. (S. 88) Vorgesehene Leistungsreduzierungen sollen dargelegt und dabei mit Prioritätenliste versehen werden, damit die kreisangehörigen Städte dazu Stellung nehmen können.		Es sind keine konkreten Leistungsreduzierungen vorgesehen.
	52	Stadt Aalen will in weitere Verfahrensschritte frühzeitig eingebunden werden.		Dialog jederzeit möglich.
	53	Aufgrund politischer Relevanz sollte Angelegenheit vom neu gewählten Kreistag beschlossen werden.		Wird kommunalpolitisch entschieden
Gemeinde Abtsgmünd 31.03.2014	1	Busachse Abtsgmünd - Pommertsweiler - Adelmansfelden - Eilwangen soll in Kategorie II eingestuft werden. Einstufung als Grundnetzlinie ist nicht akzeptabel.	✓	Abschnitt Abtsgmünd - Adelmansfelden jetzt Busachse Kategorie II
	2	Busachse Abtsgmünd - Hohenstadt - Obergröningen - Untergröningen soll in Kategorie II eingestuft werden. Einstufung als Grundnetzlinie ist nicht akzeptabel.	✗	Jetziges Angebot wird als bedarfsgerecht angesehen.
	3	Busachse Schwäbisch Gmünd - Heuchlingen - Untergröningen soll in Kategorie II eingestuft werden.	✗	Jetziges Angebot wird als bedarfsgerecht angesehen.
	4	Busachse Abtsgmünd - Dewangen - Fachsenfeld soll in Kategorie II eingestuft werden.	✗	Jetziges Angebot wird als bedarfsgerecht angesehen.
	5	Busachse Abtsgmünd - Heuchlingen - Mögglingen - Lautern - Heubach soll in Kategorie II eingestuft werden.	✗	Jetziges Angebot wird als bedarfsgerecht angesehen.
	6	Busachse Aalen - Reichenbach - Laubach - Heuchlingen - Schechingen - Eschach soll in Kategorie II eingestuft werden.	✗	Jetziges Angebot wird als bedarfsgerecht angesehen.
	7	Durch die vorgeschlagenen Bündelungen wird die Gesamtgemeinde getrennt in unterschiedliche Linienbündel.		Dadurch keine Nachteile für Abtsgmünd
	8	Für ortsansässige Unternehmen entfällt durch auslaufende Genehmigungen die Planungssicherheit.		Für Laufzeitharmonisierung sind verkürzte Laufzeiten unumgänglich.
	9	Linienbündelungskonzept zeigt keinen Vergleich auf, zu den bisher dezentralen ÖPNV-Strukturen.		Der gesamte Planungsprozess ist im NVP nicht dargestellt
	10	Inwieweit wirkt sich die Linienbündelung auf die Fahrpläne und auf die Kosten für Fahrgäste aus.	L	Ziel der Linienbündelung sind Effizienzgewinne zum Vorteil der Kunden. Zunächst keine direkten Auswirkungen auf Fahrplan und Kosten für Fahrgäste.
	11	Abtsgmünd wird durch geplante Ganztageschule attraktiver Schulstandort mit über 1.400 SchülerInnen.	!	
Gemeinde Adelmansfelden 27.02.2014	1	Einstufung der Gemeinde Adelmansfelden als Grundnetzlinie ist sachlich nicht richtig. Linie 7869 soll bitte vollständig als Busachse Kategorie II ausgewiesen werden.	✓	In Richtung Abtsgmünd jetzt Busachse Kategorie II
	2	Es fällt auf, dass Gemeinden an der Peripherie des Kreises von einer schlechteren Kategorisierung betroffen sind.	!	Kann nicht bestätigt werden
	3	Attraktive Busverbindung zum Berufsschulzentrum Aalen wäre wünschenswert.	→	
Gemeinde Bartholomä 24.01.2014	1	Brechen in kleineren Gemeinden Infrastruktur und Einrichtungen der Daseinsvorsorge weg, löst dies zwangsläufig einen noch höheren Bedarf an Mobilität aus (u.a. Studie IREUS). Nahverkehrsplan muss auf diese Entwicklung im OAK stärker eingehen.	!	Aspekt ist bei Erstellung des NVP hinreichend ausführlich beachtet worden.
	2	Anlage 5-1: Das Feriendorf Amalienhof (120 EW) vom Hauptort (1.962 EW) zu trennen ergibt keinen Sinn.	!	Es handelt sich um die von der Gemeinde gelieferte EW-Verteilung!
	3	Tabelle 2-2: Hauptort hat mehr als 2.000 EW und soll deshalb vom Grundnetz in Kategorie II aufgenommen werden.	✗	Bartholomä ist in drei Richtungen orientiert, daher jeweils unterhalb Busachse Kat. II
	4	Schülerbeförderung weist große Defizite aus, mit überfüllten Bussen in der Frühbeförderung und fehlenden Busverbindungen am Mittag und Nachmittag.		Volle Busse zu den Spitzenzeiten lassen sich nur durch einen hohen zusätzlichen finanziellen Aufwand vermeiden
	5	Jugendliche und Schüler bedürfen einer Abendverbindung nach und von Aalen.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	6	Thema Tourismus und dem damit verbundenen Bedarf an ÖPNV wird im Nahverkehrsplan zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Auch Generalverkehrsplan Baden-Württemberg fordert eine bessere Verknüpfung von Tourismus und öffentlichem Verkehr. Gemeinde regt an, die touristische Ausrichtung stärker zu betonen.	✗	Im Tourismus bestehen sehr disperse Anforderungen, die eine Bündelung im ÖPNV schwierig machen.
	7	Bezeichnend ist, dass laut Nahverkehrsplan zum Versorgungs- und Freizeitverkehr keine spezifischen Daten im OAK zur Verfügung stehen.		Es gibt dazu leider keine aussagekräftigen Erhebungen
	8	Neben ÖV weitere Verkehrsmittel des Umweltverbundes (v.a. Fahrrad, Fuß- und Wanderverkehr) sowie deren Verknüpfung untereinander detaillierter thematisieren.	✗	Die Bedeutung dieser Verkehre wird gesehen, die Behandlung im Sinne von Rahmenvorgaben ist aber hinreichend.
	9	Gemeinde regt dringend Tarifkooperation mit Heidenheimer Tarifverbund an.	→	Wurde wegen Planungen zu Landestarif zurückgestellt

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Stadt Bopfingen 20.03.2014	1	Die Linienführung einer Buslinie der Kategorie II über Kirchheim, Unterschneidheim und Tannhausen nach Ellwangen wird aufgrund längerer unattraktiverer Fahrzeiten abgelehnt. Jetzige Linie 7865 soll beibehalten werden.		Linienführung wurde angepasst
	2			Aufnahme Grundnetzlinie zwischen Zöbingen und Röhlingen sowie zwischen Kerkingen und Unterschneidheim (entspricht derzeitigem Angebot)
	3	Eine Buslinie der Kategorie II über Kirchheim und Unterschneidheim würde den Schulstandort Bopfingen erheblich schwächen.	!	über NVP keine Schulpolitik
	4	Linienbündelung in Unterschneidheim muss hinterfragt werden.		Linienbündel werden angepasst
	5	Bessere Anbindung von Riesbürg und Utzmemmingen an Bopfingen besonders wichtig.	!	
	6	Fahrten von Aalen nach Bopfingen nach 22 Uhr sollten auf das Schichtende der Firmen in Aalen und Wasseralfingen abgestimmt werden.	→	
	7	Fahrzeiten und Wartezeiten sind bei Rückfahrten nach dem Nachmittagsunterricht vom Berufsschulzentrum Aalen zu lange.	→	
	8	Anschlüsse späterer Verbindungen Bus/Bahn in den Raum Bopfingen sind nicht befriedigend.	→	
	9	Linie 7864 Neresheim - Bopfingen muss zur Kategorie II aufgewertet werden, da Schülerverkehr dort im Raster gefahren wird.	×	Kategorien beziehen sich nur auf den Jedermann-Verkehr
	10	Bopfingen benötigt einen Stadtverkehr.	×	Jetziges, sich überlagerndes Angebot der Linien und 7696 wird als bedarfsgerecht gesehen.
	11	Seite 32 Bopfingen als Verknüpfungspunkt Bus-Bus anzuführen für Linie 7696, Linie 7864 sowie 7865 und OVA Unterschneidheim - Kirchheim - Bopfingen.		wurde in Liste ergänzt (in Karte 2-1 enthalten)
	12	Karte 3-1 Das Linienbündel Ellwangen Ost erscheint nicht sachgerecht. Aus Sicht der Stadt Bopfingen ist ein Bündel "Bopfingen Nord" zu prüfen.		Linienbündel werden angepasst
	13	Flexible Bedienungsformen sind in ihrer Qualität und Quantität explizit darzustellen und insbesondere Fahrpläne für den ländlichen Raum zu entwickeln.	→	Im Rahmen der Umsetzung
	14	Schülerverkehr aus Unterschneidheim verbessern, Fahrzeiten verringern.	→	
	15	Bei kleinen Ortschaften und Wohnplätzen werden den SchülerInnen längere Fußwege zu den Haltestellen zugemutet (S. 31).		keine Änderung gegenüber bisherigem Nahverkehrsplan
	16	Linienführung und Auslastung der Busse gehören zu den Auswahlkriterien bei der Wahl der Schule.	!	
	17	Kapitel 2.3.4 wird die Mindestzahl für einen neuen Linienast mit 20 Schülern je Schulstandort angegeben. Wie wird mit bestehenden Verbindungen verfahren?		Hinreichende Wirtschaftlichkeit ist im Rahmen einer Überplanung jeweils zu überprüfen
	18	Ausschweifender Schultourismus ist nicht zu unterstützen, deshalb muss die Bezuschussung des nächstgelegenen Schulstandorts neu hinterfragt werden.	!	Grundsatzentscheidung Kreistag in Satzung erforderlich.
	19	Eine Anpassung der Unterrichtszeiten durch die Schulen wird nicht gewünscht, da dies mehr Nachmittagsunterricht zur Folge hätte.		Um eine optimale Busanbindung zu ermöglichen, dürfen Unterrichtszeiten kein Tabu sein
	20	Ankunftszeiten bei reinen Schülerverkehren sollten besser auf die Unterrichtszeiten abgestimmt werden (Anbindung aus Richtung Lauchheim ist gut).	→	
	21	Seite 79 Schulartbezogene Prognose ist zweifelhaft, da Freigabe der Grundschulempfehlung nicht berücksichtigt ist.		Wegen solcher Unsicherheiten wurde ein oberes und ein unteres Szenario definiert.
	22	Gemeinschaftsschulen fehlen.		Grafik hat Stand Schuljahr 2011/12, da für dieses Schuljahr Analysedaten zur Verfügung standen.
	23	Bei den Berufsschulen fehlt die Prognose.		Das Stat. Landesamt erstellt keine Berufsschul-Prognose
	24	Der von Gemeinde Westhausen beantragte Ringverkehr zur Anbindung von Lippach könnte den Schulstandorten Aalen und Bopfingen schaden.		Ein solcher Ringverkehr wurde vom Landkreis nicht verfolgt, keine Schulpolitik über NVP
	25	Durchgehende schnelle Verbindungen nach Stuttgart und München gefordert sowie eine kostenlose Fahrradmitnahme und das Bayern-Ticket sollte bereits ab Bopfingen gelten.	→	
Gemeinde Böbingen 26.02.2014	1	Erhalt der bestehenden Busverbindung Linie 267 Schwäbisch Gmünd - Böbingen - Mögglingen - Heubach.		Über die Remsbahn bestehen schnelle Verbindungen nach GD im dichten Takt, Busverkehr soll optimal auf diese Verbindungen abgestimmt werden, Grundnetz bzw. Schülerlinie wurde ergänzt
	2	Anbindung der Gemeinde Böbingen an den Stadtbusverkehr Schwäbisch Gmünd soll geprüft werden.	L	In Linienbündelungskonzept enthalten.
	3	Verbesserung Schülerbeförderung zwischen Böbingen und Heuchlingen insbesondere Abstimmung von Schulende und Abfahrtszeiten.	→	
Gemeinde Durlangen 20.01.2014	1	Kooperation im FahrBus sorgt derzeit für eine gute Gewährleistung der ÖPNV-Ziele.	!	
	2	Es wird ein zweistufiges Verfahren präferiert, im Zuge dessen eine Ausschreibung von Linienbündeln dort nicht für geboten gehalten wird, wo eine ausreichende Versorgung durch Kooperation bereits gegeben ist.	×	Ausreichende Versorgung ist durch Linienbündelung auch zu sichern, Ausschreibung von Linienbündeln ist nicht vorgesehen
Gemeinde Ellenberg 28.03.2014	1	Im Bewusstsein, dass es sich lediglich um einen Rahmenplan handelt, wird dennoch ausdrücklich darauf hingewiesen, durch den NVP keine Verschlechterungen sondern Verbesserungen für den ländlichen Raum bringt.		"keine Verschlechterungen" wurde ergänzt
	2	Verbesserung der Versorgung in den Schulferien und an den Wochenenden.	×	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	3	Ausdehnung des Fahrplankonzeptes (Stadtbus) Ellwangen auf die Umlandgemeinden.	×	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	4	Versorgung von kleineren Ortsteilen und Wohnplätzen mit Einführung von flexiblen Bedienungsformen (Ruftaxi, Rufbus).	→	In NVP hinterlegt (Karte 2-1)
Stadt Ellwangen 13.03.2014	1	Karte 2-2 Durchgehende Verbindung aus dem Raum Bopfingen/ Lauchheim über Lippach - Killingen - Ellwangen zur Stärkung des Berufsschulzentrums ist notwendig.		Karte nicht korrekt
	2	Anbindung weiterer Ortsteile der Gemeinde Fichtenau.	→	ggf. in Abstimmung mit den Lkr. SHA
	3	Stadtbus Ellwangen stellt mit den eingesetzten kleinen Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhlrampe, die im Taktverkehr und abgestimmt mit der Bahn verkehren, eine wesentliche Verbesserung dar (Halt auf Zuruf).	!	
	4	In Zusammenarbeit mit FahrBus sollen weitere Ellwanger Teilorte einbezogen werden.		abhängig von Erfolg StadtBus Ellwangen
Gemeinde Essingen 05.03.2014	1	Kapitel 3.2.3. Seite 43 Parkschule in Essingen sollte genannt werden.		
	2	Karte 3-1 / 5-3 Schulstandortkarte: Essingen hat eine Grundschule.		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar	
Gemeinde Essingen (Fortsetzung)	3	Essingen ist momentan an die Remsbahn nur in Richtung Aalen angebunden.	!	Grundnetzlinie Essingen - Böbingen enthalten.	
	4	Linienbündelung verfestigt die nicht mehr zeitgemäße Abgrenzung zwischen GD und AA.	!		
	5	Ein Defizit ist die fehlende Busverbindung zwischen Essingen (Aalen) und Schwäbisch Gmünd.	!	Bedarf und Nachfrage für Parallelverkehr bis GD wird kritisch gesehen	
	6	Verbesserung der Busverbindungen von Forst zum Hauptort Essingen.	→		
	7	Im Rahmen der "Grundnetzlinien" ist auf der Achse Essingen - Bartholomä auch ausdrücklich der Teillort Lauterburg aufzunehmen.	✓	liegt auf direktem Weg	
	8	Sofern ein Haltepunkt Essingen nicht realisiert werden kann, unterstützt die Gemeinde auch einen zusätzlichen Haltepunkt "Aalen-West" in Verbindung mit einer direkten Busanbindung dieses Haltepunktes auf der Achse Essingen - Aalen.	!		
	9	Seite 29, Ergänzung der Bereiche der flexiblen Bedienungsformen um Essingen - Lauterburg - Bartholomä und Essingen - Forst.	✓		
	Gemeinde Göggingen 04.02.2014	1	Bessere Anbindung vom Hauptort Göggingen und für den Teillort Horn nach Aalen gewünscht.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
		2	Bessere Anbindung für Freitag- und Samstagabend und nachts nach Schwäbisch Gmünd und zurück, durch flexible und bedarfsgerechte Lösungen.	→	
3		Bessere Anbindung des Ortsteils Horn während der Tageszeit Richtung Schwäbisch Gmünd erforderlich.	→	Horn ist in Kategorie II eingeordnet	
4		Nur ein ÖPNV, der gewisse Taktzeiten anbietet animiert zum Umstieg vom Auto auf den Bus.	!		
Gemeinde Gschwend 06.02.2014	1	Trotz schon vorhandener linienübergreifender Angebote von Kolb, RBS und Schuster ist das bestehende Angebot noch nicht attraktiv genug.	!		
	2	Fahrt von Gschwend nach Schwäbisch Gmünd dauert 45 Minuten. Mehr Direktfahrten, besonders in den Schulferien wünschenswert.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
	3	Teilweise reicht das bestehende Fahrangebot nicht aus.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
	4	Besonders im Bereich Horiachen/Altersberg verkehren Busse nur an Schultagen. Fahrten in den Ferien sind wünschenswert.	!	Hier sind flexible Bedienungsformen außerhalb des Schülerverkehrs vorgesehen	
	5	Die Flächengemeinde Gschwend kann eine Umrüstung auf Kasseler-Hochbords von ca. 150 Haltestellen finanziell nicht alleine stemmen.	!		
	6	Die Gemeinde benötigt finanzielle Unterstützung, damit keine Haltestelle abgehängt wird.	✗	Keine Investitionen durch den Landkreis	
	7	Nachdem die Spätbusse am Freitag und Samstag um 0:00 Uhr von Schwäbisch Gmünd nach Gschwend ersatzlos gestrichen wurden, wäre die Einrichtung von Rufbussen wünschenswert.	→		
Stadt Heubach 20.12.2013	1	Kapitel 3.2.3.: Linie 7922 der Linienbündelung Schwäbisch Gmünd Nordost muss ausgestattet werden mit...Hin- und Rückfahrten tagsüber im Stundentakt, Bedienung auch samstags und sonntags, Bedienung auch abends, Taktverkehr nicht nur an Schultagen sondern auch in den Ferien	✗	Umsetzung würde weit über den jetzigen bedarfsgerechten Zustand hinausgehen.	
	2	Kapitel 2.3.1.: Strecke Heubach - Lautern - Aalen sollte nicht als Grundnetzlinie ausgewiesen werden, sondern zu einer Busachse der Kategorie I oder II ausgebaut werden.	✗	Bedarf und Nachfrage für Parallelverkehr bis AA wird kritisch gesehen	
	3	Busangebot nach Schwäbisch Gmünd ist hervorragend, aber in Richtung Aalen leider nicht.	!		
	4	Auf Linie 76 Heubach - Mögglingen - Aalen ist das Angebot an Ferientagen zu gering. Stundentakt wäre anzustreben.	✗		
	5	Für Tourismus und Naherholung müssen sonntags zwischen Heubach und Mögglingen Busse verkehren.	✗	Umsetzung würde weit über den jetzigen bedarfsgerechten Zustand hinausgehen.	
	6	Sonntags und abends fehlt auf der Linie 267 Schwäbisch Gmünd - Böbingen - Mögglingen - Heubach ein Angebot.	✗		
	7	Von Lautern kann man nicht durchgängig nach Schwäbisch Gmünd fahren. Ein attraktives Direktverbindungsangebot ist höchst erstrebenswert.	✗		
	8	Auf der Fahrt von Lautern nach Schwäbisch Gmünd müssen aufgrund bestehender Linienkonzessionen in Heubach entsprechende Umsteigezeiten in Kauf genommen werden.	!		
	9	Fifty-Fifty-Ticket für Kinder und Schüler sehr sinnvoll. Leider während der Sommerferienzeit ausgesetzt.	→	Ausgabe an Verkaufsstellen wurde wegen begrenzter Verfügbarkeit ausgesetzt.	
Stadt Heubach Ergänzung vom 24.03.2014	1	Durch Linienbündelung bzw. Aufteilung der Linie 1 in Stadt- und Regionalverkehr wird diese Busverbindung massiv geschädigt.	!	Die Aufteilung bezieht sich lediglich auf die Bedienungshäufigkeit, es wird weiter durchgehende Verbindungen geben. Auch heute schon Kurse auf Teilstrecken	
	2	Ortschaftsrat Lautern fordert mit Nachdruck folgende Verbesserungen: - durchgängige Verbindungen (ohne Umstieg in Heubach) zwischen Lautern und Schwäbisch Gmünd	✗	s.o. verbesserte Verknüpfung Bus-Bus durch NVP angestrebt	
	3	- attraktive Fahrverbindungen in den Ferienzeiten und in den Abendstunden auf der Linie Heubach - Lautern - Aalen.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
	4	- attraktive und regelmäßige Busverbindungen nach Aalen und nach Schwäbisch Gmünd an Wochenenden und Feiertagen	✗	Nach GD gegeben	
	5	- noch bessere Abstimmung bei Umstieg in Heubach	→		
	6	- Busse, in Richtung Aalen, sind häufig an Schultagen überfüllt	→		
	7	- Einsatz von Nachttaxis nach AA und GD ab 17 Uhr und Rückfahrtmöglichkeiten ab 22.30 Uhr	→		
	8	- Ein sogenannter "Wanderbus" von Remstal kommend, sollte von Böbingen / Mögglingen auch aus Richtung Lautern weiterfahren	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
Gemeinde Heuchlingen 27.02.2014	1	Aufgrund zentraler Lage aber im ländlichen Raum ist Heuchlingen sehr stark auf gut ausgebauten ÖPNV angewiesen. Nahverkehr soll insbesondere im ländlichen Raum konsequent weiterentwickelt werden.	!		
	2	Bitte prüfen, ob eine noch bessere Anbindung an den Bahnhof Mögglingen geschaffen werden kann.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
	3	Gemeinde legt Wert darauf, die Verzahnung der einzelnen Fahrten und Linien mit den weiterführenden Zielen kontinuierlich zu optimieren.	→		
Gemeinde Hüttlingen 06.03.2014	1	Gemeinderat hat Kenntnis vom Entwurf des Nahverkehrsplans genommen.	!		
	2	Tabelle 5-7 Weitere Haltestellen für vorhandenes Gewerbegebiet Bolzensteig und das zukünftige Gewerbegebiet Goldshöfe einplanen.	→		
	3	Mehr Fahrten weg von B19 (Wasserafinger Straße) K3237 (Bachstraße/Kocherstraße) verlegen.	→		
	4	Verbindungen zur geplanten Gemeinschaftsschule in Hüttlingen sollten verbessert werden.	→		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Gemeinde Hüttlingen (Fortsetzung)	5	Jugendliche und Schüler sollten mit Rahmen der Fortschreibung angehört werden.	→	Vorschlag positiv. Da aber keine kreisweiten Schülervertreter, Beteiligung im Rahmen konkreter lokaler Umsetzungen vorgeschlagen, ggf. Einbindung über Fahrgastbeirat.
	6	OVA bietet abends und am Wochenende im Stadtgebiet eine weitaus bessere Versorgung an als der Regionalbus auf der Linie Aalen - Hüttlingen - Abtsgmünd.	!	
	7	Busverbindung zur privaten Schule St. Gertrudis in Eilwangen aus Sulzdorf sollte überprüft und angepasst werden.	→	
	8	Vereinheitlichung von Chipkarte/Fahrbus und Abreißkarte/Aalen.	→	Beim Landkreis sind keine Probleme bekannt
Gemeinde Iggingen 20.02.2014	1	In Berufsverkehrszeiten eine Busverbindung zum Bahnhof in Böbingen ist wünschenswert, eventuell in Abstimmung mit anderen Kommunen (Verbandsgemeinden).	×	Es wird kein tragfähiger Bedarf gesehen
	2	Für Freitag- und Samstagnacht eine weitere Spätbusverbindung, gegen 24 Uhr, zwischen Schwäbisch Gmünd und Iggingen.	×	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	3	Busverbindung nach Mutlangen über Brainkofen und Lindach muss aufrecht erhalten werden.	!	Busverbindung besteht im Schülerverkehr, daher keine Berücksichtigung bei Zielnetz außerhalb des Schülerverkehrs
	4	ÖPNV soll in den Randzeiten zum Beispiel über Ruftaxen verbessert werden.	!	
Gemeinde Jagstzell 21.01.2014	1	Stadtbus Ellwangen sollte bis nach Dankoltswiler ausgedehnt werden.	×	abhängig von Erfolg StadtBus Ellwangen
	2	Einrichtung eines Rufbussystems, das insbesondere in den Schulferien genutzt werden kann.	!	Ist im NVP enthalten
Gemeinde Kirchheim am Ries 27.03.2014	1	Keine Ausdünnung und Zurückführungen auf Mindeststandard durch NVP, Status quo ist aufrecht zu erhalten.	✓	
	2	Durch geeignete Bedienungsformen Verbesserung der ÖPNV-Situation am Abend und am Wochenende.	!	
	3	Direktverbindung zwischen Kirchheim und Nördlingen.	×	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	4	Fahrpläne sind transparenter, lesbarer zu machen.	→	
	5	Anschlüsse sichern.	→	
	6	Gemeinden nicht mit Schaffung barrierefreier Haltestellen überfordern. Zeitvorgaben sind flexibel zu handhaben.		vgl. generelle Anmerkung zum Thema Barrierefreiheit
	7	Linie 92 soll eine verbesserte Anbindung von Goldburghausen und Benzenzimmern liefern, in dem Haltestellen eingerichtet werden. Linie 96 sollte am Nachmittag eine Rückfahrt nach Benzenzimmern und Goldburghausen anbieten.	→	Im Grundnetz angeschlossen
	8	Event- und Aktionsbusse sind vermehrt einzusetzen.	→	
Stadt Lauchheim 26.03.2014	1	Konkrete Einsatzgebiete für flexible Bedienungsformen fehlen, somit keine Verbesserungspotenziale und Perspektiven erkennbar.	→	Konkrete Einsatzgebiete sind im Rahmen der Umsetzung auszu- arbeiten
	2	Aufgrund höchst profitabler Stadtverkehre darf über einen Solidarbeitrag dieser Städte nachgedacht werden.	!	Aussage Stadt Lauchheim kann nicht unterstützt werden.
	3	Einrichtung des Stadtbusses Ellwangen während der Anhörungsphase war höchst unglücklich.	!	Lief zeitlich parallel
	4	Abstimmungsbedarf gibt es bei Umsteigemöglichkeiten in Aalen.	→	
	5	Bevor ein 30-Minuten-Takt für die Strecke Bopfingen - Aalen realisiert wird, sollte am Wochenende der Zwei-Stunden-Takt auf eine Stunde verkürzt werden.	→	Stundentakt ergibt sich durch Kombination von Bus und Zug, dichteres Angebot aufgrund der Nachfrage nicht möglich
	6	Bedienung am späten Abend ist unzureichend.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	7	B 29 ist zu Stoßzeiten überlastet. Hier sollte mit Kreativität über Ausweichstrecken nachgedacht werden.	→	geht in Weiterentwicklung der Fahrpläne ein
	8	Mittelfristig werden durch NVP für die Raumschaft Bopfingen/Aalen, aufgrund vorhandener Schülerströme, Verbesserungen erwartet.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	9	Verbesserte Anbindung von Hülen/Waldhausen wird gewünscht.	✓	durchgehende Grundnetzlinie Lauchheim - Waldhausen aufgenommen
	10	Ausstattungsnormen der Haltestellen sind mit Beleuchtung und Abfallkörbe zu eng gegriffen.	→	Haltestellen liegen im Verantwortungsbereich der Gemeinden, der NVP liefert hier nur eine unverbindliche Richtschnur
	11	Gut lesbare Fahrpläne werden gefordert.	→	
	12	Umsetzung barrierefreier Haltestellen ist aufgrund massiver Kosten und nicht zu realisierender Hochborde nicht zu schaffen.	!	
	13	In Aalen keine Hochborde am relativ neuen Busbereich. Dies möglich durch hundertprozentigen Einsatz von Niederflurbussen? Wenn ja, dann wird eine zeitnahe Gleichbehandlung des ländlichen Raums in entsprechender Weise erwartet.		Vollständige Barrierefreiheit ist nur durch Kombination von Hochbord und Niederflerbus erreichbar. Haltestellen liegen aber im Verantwortungsbereich der Stadt
Gemeinde Leinzell 26.03.2014	1	Schulen vor Ort wünschen eine Stärkung der Verbindung von Schwäbisch Gmünd über Herlikofen nach Leinzell in der Zeit von 6.55 Uhr und 8.00 Uhr (Abfahrtszeit in Herlikofen).	×	über NVP keine Schulpolitik!
	2	Verbindung von Leinzell nach Schwäbisch Gmünd über Herlikofen zwischen 11.00 Uhr und 12.50 Uhr und zwischen 15.35 Uhr und 16.00 Uhr (Abfahrtszeit Leinzell) sollte ebenfalls gestärkt werden.	×	über NVP keine Schulpolitik!
	3	Einrichtung einer Verbindung von Leinzell über Iggingen nach Böbingen wäre hilfreich.	×	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
Stadt Lorch 18.03.2014	1	Dem Nahverkehrsplan wird zugestimmt.	!	
Gemeinde Möggingen 06.02.2014	1	Auf der Remsbahn weiteres Zugangebot (RE) nach 22.30 Uhr von Aalen in Fahrtrichtung Stuttgart einrichten.	→	SPNV-Aufgabenträger ist das Land
	2	Auf der Remsbahn unbedingt Stundentakt in beide Richtungen beibehalten. Zu Berufs- und Schülerverkehrszeiten einen Takt von 30 Minuten.	→	SPNV-Aufgabenträger ist das Land
	3	Busverbindung von Heubach über Möggingen nach Aalen und zurück sollte wieder verstärkt werden. Zudem sollte die Gemeinde Essingen auf dieser Fahrtstrecke bedient werden.	×	Grundnetzlinie Möggingen - Essingen ist enthalten, die dichteste, schnellste und gleichzeitig wirtschaftlichste Verbindung ist durch Umstieg auf die Bahn in Böbingen oder Möggingen erreichbar

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Gemeinde Mutlangen 31.03.2014	1	Anregung zur Einführung eines Fahrplankonzeptes mit gegebenenfalls unterschiedlichen Taktzeiten in Haupt- und Nebenverkehrszeiten.	!	Ist so im NVP vorgesehen
	2	Dadurch wäre sicherlich auch bessere Anbindung und Abstimmung Bus-Bahn zu erreichen.	!	Taktverkehre werden angestrebt
	3	Spätbus am Wochenende von Schwäbisch Gmünd nach Mutlangen und nach Bedarf weiter Richtung Norden wünschenswert.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	4	Bessere Verzahnung mit dem Stadtverkehr und eine bessere Abstimmung zwischen Stadtverkehr und den umliegenden Busunternehmen sehr wichtig.	!	Wird durch Linienbündelung erreicht
	5	Dadurch könnten auch Parallelfahrten entfallen.	!	Wird durch Linienbündelung erreicht
	6	Fahrgastinformationen verbessern. Auch hinsichtlich Internetangeboten und Apps.	➔	
	7	Zur Beurteilung der Linienbündelung sind mehr Informationen notwendig.	L	
Stadt Neresheim 27.03.2014	1	Bereich Neresheim - Ebnat ist in Kategorie I Regionalverkehr aufzunehmen.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	2	Linie Neresheim - Heidenheim sollte in Kategorie II aufgenommen werden, damit beispielsweise an Sonntagen Verbindungen gegeben sind, auch wegen des Bahnanschlusses in Heidenheim, da Busverbindungen touristisch und von Patientenangehörigen häufig nachgefragt werden.	✍	in Abstimmung mit Landkreis Heidenheim übernommen
	3	Für die Stadtteile Kösing und Schweindorf ist eine Versorgung über das Grundnetz notwendig, da sonst eine komplette Abkoppelung vom ÖPNV zu befürchten ist.	✍	Grundnetzlinie wurde ergänzt
	4	Verbindung nach Nördlingen aufgrund Krankenhaus, Einkaufsmöglichkeiten und touristischer Bedeutung unbedingt erforderlich.	✗	es wird kein tragfähiger Bedarf gesehen
	5	Durch NVP werden die wenigen Fahrten von und nach Aalen am Wochenende und die zwei Fahrten von und nach Heidenheim am Samstag sowie überhaupt keine Verbindung am Sonntag festgelegt. Dies kann nicht akzeptiert werden.	✗	Mehrverkehr eigenwirtschaftlich nicht darstellbar.
	6	Der bestehende Rasterfahrplan für den Schulstandort Neresheim darf auf keinen Fall ausgedünnt werden.	!	Bedarfsanpassungen in beide Richtungen sind möglich; Aber keine Angebotsverschlechterungen geplant
	7	Tabelle 5-7 Weitere Haltestelle im Siedlungsgebiet Sohlhöhe notwendig.	➔	
	8	Aufgrund der großen Gemarkungsfläche muss darauf geachtet werden, dass nur an den wichtigsten Haltestellen die unbedingt für die Barrierefreiheit erforderlichen baulichen Veränderungen durchgeführt werden müssen.	!	
	9	Ostlicher Bereich und in Ferienzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ist Neresheim auffallend unterversorgt.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	10	Aspekt der immer älter werdenden Bevölkerung ist im NVP nur unzureichend berücksichtigt.	!	Das Thema spielte bei der Erstellung des Nahverkehrsplans eine große Rolle und wird auch im Text thematisiert!
	11	Es bedarf eines berechenbaren Taktes.	!	
	12	Der NVP muss verhindern, dass der ländliche Raum gegenüber den zentralen Städten "abgehängt" wird.	!	
Gemeinde Neuler 27.03.2014	1	Durch Einstufung der Gemeinde Adelmansfelden als Grundnetzlinie wird auch der Ortsteil Gaishardt schlechter versorgt. Gemeinde Neuler unterstützt Antrag der Gemeinde Adelmansfelden zur Versorgung der Strecke Adelmansfelden - Ellwangen im Rahmen einer Busachse Kategorie II.	✗	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	2	Gemeinde Neuler ist grundsätzlich bereit, sich finanziell zu beteiligen.	!	Wird begrüßt
	3	Tabelle 5-7 Weitere Haltestellen im Neubaugebiet "Spagen" notwendig, im Bereich Hardtstraße und Schwenninger Straße.	✍	
	4	Bessere Anbindung des Ortsteils Sulzdorf nach Ellwangen, wie von Hüttlingen angestrebt, wird begrüßt und unterstützt.	!	
Stadt Oberkochen 06.05.2014	1	Oberkochen ist ausreichend auf der Brenzbahn an den Schienenverkehr nach Aalen und Ulm anzubinden.	➔	SPNV-Aufgabenträger ist das Land
	2	Hohe Nutzerzahlen und Standortrelevanz rechtfertigen es, die Linie Unterkochen-Oberkochen-Königsbronn als Fortsetzung der Linie Aalen-Unterkochen in Kat. I einzustufen.	✗	Anregung widerspricht Festlegung im NVP Heidenheim, übertrifft derzeitiges Angebot, jetziges Angebot bei entsprechendem Ertrag/Nachfrage auch künftig gewährleistet, zudem existiert stark ausgeprägter Verkehr auf der Brenzbahn.
	3	Stadtlinienverkehr Oberkochen ist nicht in das Liniennetz des Ostalbkreises eingebunden, eine Linienbündelung ist nicht möglich.	✗	Linienbündelung steht nicht im Widerspruch, es ist auch Ziel des Konzeptes Integrationen zu ermöglichen
	4	Wohngebiet Heide auf gute Anbindung an regionalen Bus- und Schienenverkehr angewiesen	!	Festlegungen im NVP bestätigen und manifestieren dies
	5	Einsatz flexibler Bedienformen muss für Teile der Stadt künftig diskutiert werden, ist als Raum für flexible Bedienformen mit aufzunehmen um Einsatz eines Bürgerbusses oder Umsetzungsvorschläge für flexible, zeitliche Bedienformen zu ermöglichen. Oberkochen setzt darauf, dass flexible Angebotsformen bei Bedarf und Umsetzbarkeit angeboten werden können.	✗	Einsatz flex. Bedienformen auch ohne Festlegung im NVP möglich, wenn lokaler Bedarf/Engagement vorhanden.
	6	Ausbau Gewerbegebiet "Süd" erfordert eine Erweiterung der Linienführung, ggf. auch räumliche und/oder zeitliche Flexibilisierungsmöglichkeiten.	!	betrifft nicht Charakter des NVP
	7	Berufsverkehr und Schülerverkehr soll in Hinblick auf die Bedeutung der Stadt Oberkochen nicht verschlechtert, sondern gestärkt werden.	!	
	8	Die Bestrebungen auf eine noch stärkere Kooperation der Verkehrsunternehmen zu setzen wird unterstützt.	!	
Gemeinde Rainau 10.03.2014	1	Innerhalb Gemeinde Rainau findet in den Schulferien nahezu kein öffentlicher Personenverkehr statt.	!	
	2	Alle Teilorte sind vom ÖPNV ausgegrenzt. Ausnahme Teilort Schwabsberg durch Bahnhof.	!	
	3	Die Fahrzeuge sind in der Mehrzahl nicht barrierefrei.	!	
	4	Durch Anbindung an schienengebundenen Nahverkehr im Teilort Schwabsberg ist die Gemeinde Rainau ausreichend bedient und vertaktet.	!	
	5	Bahnhof besitzt Bodenindikatoren mit Aufmerksamkeitsfeldern.	!	
	6	Bedienung Fahrscheinautomat für ältere Menschen wie auch Sehbehinderte sowie RollstuhlfahrerInnen sehr schwierig.	!	
	7	Kleinere Einheiten als Linienfahrzeuge, mit Rollstuhlstellplatz, würden begrüßt. Eventuell durch anbieterübergreifende Lösungen realisierbar.	➔	Solche Lösungen werden angestrebt, soweit sie keine höheren Kosten verursachen (doppelte Fahrzeugvorhaltung, Fahrzeugwechsel)
	8	Flexible Bedienungsformen zwar benannt, allerdings nicht hinreichend konkretisiert.	➔	wird im Rahmen Umsetzung konkretisiert
	9	In Ellwangen eingesetzter Bürgerbus eventuell auf Rainau ausweiten. Bitte prüfen.	✗	abhängig von Erfolg StadtBus Ellwangen

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Gemeinde Schechingen 23.04.2014	1	Kürzungen im Mindestangebot der Bedienungshäufigkeit können nicht akzeptiert werden. Mo-Fr sind derzeit 19 Fahrtenpaare, in Kategorie II aber nur 9 - 17 Fahrtenpaare vorgesehen. Sa sind derzeit 9 Fahrtenpaare, in Kategorie II aber nur 3 - 12 Fahrtenpaare vorgesehen. So sind derzeit 2 Fahrtenpaare, in Kategorie II aber gar keine Fahrtenpaare mehr vorgesehen.		keine Kürzungen vorgesehen; vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	2	Beantragung, Gemeinde Schechingen soll in Busachse Kategorie I eingestuft werden. Eventuell müsste Festsetzung des Standards der einzelnen Kategorien nochmals überarbeitet und angepasst werden.		Standards sind kreisweit stimmig, Kat. I wird aber für Schechingen nicht erreicht
Gemeinde Riesbürg 26.03.2014	1	Linie 7696 bedient Ortsteil Utzmemmingen an Schultagen mit nur fünf Fahrten nach Bopfingen und sieben Rückfahrten zurück. Auch an Ferientagen sowie an Wochenenden ist das Angebot zu gering.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	2	Karte 2-1 Einsatz flexibler Bedienungsformen soll auch für Riesbürg aufgenommen und überprüft werden.		
	3	Schließung der Lücke in Richtung Nördlingen soll umgesetzt werden.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	4	Eine Verbesserung des Grundangebotes für Utzmemmingen und die bessere Verbindung der Ortsteile soll angestrebt werden.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	5	Eine Linienbündelung in der Gemeinde Riesbürg wird angeregt.		Linienbündelung im Bereich Bopfingen wurde geändert
Stadt Schwäbisch Gmünd 10.04.2014	1	Komplexes Thema braucht Zeit zur Planung.		Ist mit Verabscheidung des NVP auch nicht abgeschlossen
	2	Attraktiver ÖPNV ist wichtig für eine positive Weiterentwicklung als Wohnort, Arbeitsplatz sowie als Einkaufsstadt.		
	3	Schwäbisch Gmünd verfügt derzeit über einen gut funktionierenden Stadtverkehr, dessen Ansätze es fortzuschreiben und weiter zu entwickeln gilt.		
	4	Schwäbisch Gmünd kann dem vorliegenden Entwurf des NVP leider nicht zustimmen.		
	5	Festlegung auf Mindestbedienhäufigkeit entspricht nicht dem aktuellen Standard, ermöglicht somit Kürzungen und bedeutet eine Verschlechterung des Stadtverkehrs.		keine Kürzungen vorgesehen; vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	6	Unterschiedliche Aufgaben eines Stadt- und Regionalverkehrs werden nicht ausreichend berücksichtigt und vermischt.		Unterschiedliche Aufgaben sind in Rahmenvorgaben sehr wohl berücksichtigt, dennoch wird eine engere Kooperation auf parallelen Achsen angestrebt
	7	Stadtverkehr wird durch die Aufteilung in drei Bündel zerschlagen.		
	8	Linienbündelung könnte zu Qualitätsverschlechterungen, Gefahr der überregionalen Vergabe, Gefahr des Wegfalls örtlicher Busunternehmer, Verlust der Eigenwirtschaftlichkeit und Einstellung des "1 Euro Sondertickets" führen.		
	9	Durch geänderte Schullandschaft muss eine Parallelbedienung Schiene/Bus (z.B. Böbingen - Schwäbisch Gmünd) möglich sein.		in Karte 2-2 wurde Schülerlinie ergänzt
	10	Kritische Betrachtung der Festlegung und Unterscheidung der Linienkategorie I und II wie auch der entsprechenden Ergänzungslinien.		
	11	Auswirkungen des Linienbündelungskonzepts sind nicht absehbar.		
	12	Stadtverkehr Schwäbisch Gmünd könnte zugunsten des Regionalverkehrs im ländlichen Raum geschwächt werden.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	13	Geplante Aufspaltung in drei Linienbündel, die auch den Regionalverkehr einschließen, kann nicht nachvollzogen werden.		
	14	Bei einer möglichen europaweiten Ausschreibung haben kleinere Unternehmen meist das Nachsehen.		
	15	Festlegung von Mindestbedienhäufigkeiten ist kritisch, da Fahrten mit wenig Fahrgästen gestrichen werden können. Insbesondere in den Bereichen Wustenriet, Degenfeld, Hangendeinbach und Weiler heute deutlich höhere Bedienung als lt. Standards Beispiel Wustenriet wird bis zu 30-mal angefahren. Auch wenn einige Fahrten weniger nachgefragt werden, ist dieses Angebot für attraktiven Stadtverkehr wichtig, um möglichst viele Fahrgäste als Dauernutzer für den ÖPNV zu gewinnen.		Wetzgau/Großdeinbach nach Wustenriet/Kleindeinbach wurde in Städt. Achse Kat II hochgestuft, Abschnitt Weiler - Degenfeld in städtische Ergänzungslinie geändert
	16	Flexible Bedienungsformen stellen keine Alternative in Schwachlastzeiten, Wochenenden oder am späten Abend dar.		Flexible Bedienungsformen haben sich in vielen Städten als Ergänzung bewährt, soweit die Nachfrage keinen Busverkehr rechtfertigt.
	17	Neue Gemeinschaftsschule in Hussenhofen: Schülerverkehr hat Bahnanschluss benötigt aber für Schüler aus Böbingen etc. auch zwingend Busverkehr.		mit NVP keine Schulpolitik
	18	Aufgrund demografischen Wandels reicht es nicht, nur Haltestellen anzufahren, sondern auch Wohngebiete. Beispielsweise in Rehnenhof, Herlikofen, Großdeinbach und Wetzgau.		Bedienung wohnortnaher Haltestellen ist auch künftig gewährleistet.
	19	Stadtverkehr kann teilweise nicht durch flexible Bedienungsformen ersetzt werden.		Dies ist hier auch nicht vorgesehen, ansonsten s.o.
Gemeinde Täferrot 20.03.2014	1	Durch Benennung von Mindeststandards im NVP darf die Attraktivität und Bedienungs Häufigkeit im ländlichen Raum nicht geschwächt werden.		
		Untere Grenze der Bedienungs Häufigkeiten soll erhöht werden.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	2	Bei Beibehaltung der aktuellen Formulierung im NVP könnte eine Bedienungs Häufigkeit von 0 Fahrtenpaare für die Gemeinde festgelegt werden. Das ist nicht akzeptabel.		Täferrot ist an Achse Kat. II. Bedienungs Häufigkeit 0 ist auch im Grundnetz nicht vorgesehen.
3	Teilort Utzstetten soll weiterhin die gute Anbindung nach Schwäbisch Gmünd über Täferrot behalten.		keine Verschlechterung vorgesehen	
Gemeinde Tannhausen 27.03.2014	1	Es wird gebeten durch Festlegung einer Grundnetzlinie zwischen Tannhausen und Stödtlen, zur dortigen Anbindung an die Bus-Achse Kategorie II über Wört nach Dinkelsbühl zu ermöglichen		Karte 2-2 wurde ergänzt
Gemeinde Unterschneidheim 25.02.2014	1	Die Kommunen, die von den Stadtverkehren profitieren, sollen sich an den Kosten beteiligen! Warum der Ostalbkreis die Stadtverkehr alleine finanziert ist nicht nachvollziehbar.		Aussage kann nicht unterstützt werden
	2	Konkrete Vorschläge im NVP notwendig, wie der ÖPNV im ländlichen Raum entwickelt werden kann.		Vorschläge sind enthalten, weitere detailliertere Planungen im Rahmen der Umsetzung des NVP
	3	Schülerverkehrsverbindung Unterschneidheim-Unterwilfingen zum Schulzentrum nach Bopfingen ist zu lange.		
	4	Lesbarkeit von Fahrplänen an den Haltestellen muss verständlicher gestaltet werden.		Vgl. auch Ausführungen in Kapitel 2.4.3. Fahrgastinformation
Gemeinde Waldstetten 05.02.2014	1	Mit Busunternehmen Betz und Abt werden viele kleine "Wegwehchen" direkt geklärt und das soll so bleiben.		
	2	Gemeinderat hat mit großer Mehrheit eine vorgesehene Linienbündelung Waldstetten - Schwäbisch Gmünd abgelehnt.		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Gemeinde Westhausen 17.03.2014	1	Aufstockung der Linie Lauchheim - Lippach in die Kategorie II.	✘	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	2	Ringverbindung Ellwangen - Rainau - Westhausen - Lauchheim - Lippach - Ellwangen wird auch nach Antrag von Omnibus Mack gefordert. Diese neue Linie soll in das neue Linienbündel Kapfenburg - Ries aufgenommen werden.	✘	
	3	Linie 7696 soll im bisherigen Umfang beibehalten werden.	✔	Linie ist als regionale Busachse Kategorie I eingestuft
Beck + Schubert GmbH & Co.KG 30.03.2014	1	Kapitel 2.3.6. Verknüpfung Bus-Bus; Mit Waldhausen (Hst Adler/VR-Bank) und Ebnat (Hst Bären/Bäckerei Metzger) zwei weitere wichtige Verknüpfungspunkte in die Liste aufnehmen.	✔	Werden aufgenommen
	2	Auf der Liste vorhandene Verknüpfungspunkt Neresheim (Rathaus) weist nur wenige Möglichkeit für einen Umstieg aus und Abstimmungen auf die Regionallinie 106 sind fast nicht vorhanden.	!	Wegen Umstiegsmöglichkeit B&S / HVG bzw. Ruftaxi / Bus aufgenommen
	3	Anlage 2-1, Da auf der Strecke Aalen - Waldhausen - Ebnat sowie Aalen - Unterkochen - Ebnat - Waldhausen Ringlinien bestehen ist die als städtische Ergänzungslinie dargestellte Strecke Waldhausen - Ebnat als Stadtlinie Kat. II weiterzuführen.	✔	
	4	Linie 109 wird außer an Schultagen auch an schulfreien Tagen und Samstagen bedient, womit die Darstellung als Schülerlinie nicht korrekt ist.	✔	wurde übernommen (Grundnetzlinie)
	5	Auf Streckenabschnitt Hülen - Lauchheim ist bereits eine Grundnetzlinie eingezeichnet, dieser Abschnitt wird nicht häufiger bedient als die Strecke Hülen - Waldhausen und umgekehrt. Bitte von Lauchheim bis Waldhausen ebenso eine Grundnetzlinie vorzusehen.	✔	wurde übernommen (Grundnetzlinie)
	6	Linie 108 nicht korrekt als Grundnetzlinie dargestellt. Sie führt über Hohenlohe.	✔	
	7	Einrichtung von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen an zentralen Bushaltestellen wird begrüßt.	!	
	8	Kapitel 2.4.1. Das Höchstalter für Solofahrzeuge zu begrenzen wird begrüßt. Für Großraumfahrzeuge sollten Ausnahmen (z.B. max. 13 Jahre) zugelassen werden, da diese oft nur in den Verkehrsspitzen eingesetzt werden.	✔	
	9	Innovative Antriebstechniken wären wünschenswert, z.B. der Hybridbus wurde mehrere Wochen getestet. Leider lässt der derzeitige technische Stand einen Einsatz der Busse nicht zu, da sie nicht für starke Steigungen (Ebnater Steige, Himminger Steige, Oberkochen Heide, Hülen-Lauchheim) ausgelegt sind.	!	
	10	Kapitel 2.4.3. Übersicht der derzeit im Ostalbkreis vorhandenen Servicestellen aufnehmen.	✘	
	11	Kapitel 2.4.4. An ausgewählten, zentralen Ortshaltestellen (Kat. 3) sollten Fahrradabstellanlagen installiert werden.	✔	
	12	Häufig fehlen an den Ortshaltestellen Wetterschutz und Beleuchtung, sowie für ältere Fahrgäste entsprechende Sitzmöglichkeiten.	!	Zuständig sind die Gemeinden
	13	Kapitel 2.5. Verbesserung der Barrierefreiheit wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollten die erforderlichen Umbaumaßnahmen der betreffenden Hst bis zum Umsetzungszeitpunkt 2016 bzw. 2019 vollzogen sein, damit die relativ aufwändige Busumstellung auch ihren Nutzen entfalten kann.		NVP hat gegenüber Kommunen appellativen Charakter!
	14	Für kürzlich angeschaffte Fahrzeuge sollte einen entsprechenden Bestandsschutz geben.	✔	vgl. allgemeine Anmerkungen zu Fahrzeugen
	15	Kapitel 2.7. Zur integrierten Bedienung Waldhausen - Himmlingen - Aalen existierten im NVP 2013 keine weiteren Angaben.		Alle Maßnahmen sind ohne Details aufgeführt
	16	Das Linienbündel Härtsfeld stellt ein verkehrlich und betrieblich sinnvolles Bedienungsgebiet dar.	!	
	17	Durch Hinzunahme der Linie 51 HVG kann der östliche Bereich von Neresheim an die Regionallinie Neresheim - Aalen angebunden werden.	!	
	18	Durch Integration der Linien Aalen - Unterkochen und Aalen - Oberkochen in das Bündel Härtsfeld kann in Kombination mit der Linie Aalen - Neresheim ein Taktsystem aufgebaut werden, das Doppelbedienungen vermeidet.	!	
	19	Durch diese Zusammenfassungen von guten und schlechten Ertragslagen, kann ein bündelinterner Querausgleich erfolgen.	!	
	20	Durchgehende Linien bis zum Berufsschulzentrum sowie zu den weiterführenden Schulen Schubart-Gymnasium und THG/URS müssen erhalten bleiben.	➔	NVP steht nicht entgegen (vgl. Standards zum Schülerverkehr)
	21	Bitte prüfen, ob Haltestelle Hochschule mit in Linienvorlauf aufgenommen werden kann.	➔	im NVP keine Haltestellen enthalten
	22	Kapitel 4., 3.1 Hinweis auf Verkehrsgemeinschaft Aalen mit dem Betrieb des Buspunkts am ZOB Aalen fehlt.	✔	
	23	Kapitel 4., 5.2 Hinweis auf Fahrradmitnahme im Zug sollte noch ergänzt werden. Bei allen Linienbussen der Fa. Beck+Schubert besteht die Fahrradmitnahme im Bus (1 € pro Rad).	!	Keine Ergänzung vorgesehen
	24	Kapitel 5.2.4. Linie 105 verkehrt bereits vor 5:00 Uhr.	✔	
	25	Auf Linie 106 wird ab 05:15 im 1/2-Stunden-Takt an Schultagen und schulfreien Tagen bedient.	✔	
	26	Schwachverkehrszeiten abends nach 20:00 Uhr; hier sollte die Ausführung präziser gefasst werden, dass Teilgemeinden östlich von Neresheim nicht angeschlossen sind. Neresheim selbst wird ab Aalen um 20:15 Uhr und 22:40 Uhr mit der Linie 106 bedient. Freitags und samstags besteht die letzte Verbindung um 23:40 Uhr ab Neresheim nach Aalen.	✔	
	27	Beim Samstagsverkehr werden die Regionalbuslinien nicht vollständig aufgeführt. Ergänzung wie folgt: Nur wenige Regionalbuslinien sehen an Samstagen auch ein Abendbedienungen vor: Linie 104 Ebnat - Oberkochen, Linie 105 Stadtbus Oberkochen, Linie 106 Aalen - Neresheim, Linie 108 Aalen - Dorfmerkingen - Ohmenheim, Linie 107 Aalen - Waldhausen - Ebnat, Linie 63, 71 und 74 ...von Aalen.	✔	
	28	Absatz Sonntagsverkehr sollte korrigiert werden: Linie 52 HVG verkehrt an Sonntagen nicht bis nach Neresheim, diese endet in Großkuchen. In dieser Aufzählung fehlt aber Linie 108 fehlt, mit der die Teilorte von Neresheim bedient werden.	✔	
	29	Reisezeitvergleich im NVP 2013 wurde zum Anlass genommen, alle Liniengkurse des Unternehmens mit den tatsächlichen Fahrzeiten abzugleichen. Über eine Woche lang wurde die Fahrzeit bei allen Kursen ermittelt. Insgesamt stellten sich nur geringfügige Abweichungen heraus. Die betreffenden Kurse wurden entsprechend im Fahrplan 2013/2014 angepasst.	!	
	30	Um Umsteigeverbindungen gewährleisten zu können, sind alle Linienbusse mit Funk sowie Handy ausgestattet, sodass die Fahrer bei eventuellen Verzögerungen miteinander in Kontakt treten können.	!	
	31	Tabelle 5-7: Anstatt geplante Hst in Dorfmerkingen umzusetzen, besser jeweils in der Riffinger Straße und in der Felsenstraße beidseitige Hst anzulegen, da sich kurz nach der Kreuzung die Linien gabeln.	✔	
	32	Kapitel 5.2.9. Vereinfachung der Tarifstruktur notwendig und Vergrößerung der Tarifzonen überprüfen.	➔	Ist auch Ziel des Landkreises
	33	Aufgrund demografischer Entwicklung ist zu prüfen, ob ein auf Senioren zugeschnittenes Angebot den Anteil an ÖPNV-Nutzern erhöht.	➔	
	34	Kapitel 5.4.5. Seite 87: Aufgeführte Annahmen zur Finanzierungsprognose sind nicht im Detail nachvollziehbar. Die gewählten Parameter sind nicht schlüssig.		Dargestellt sind zwei Extrem-Szenarien, Parameter wurden in Lenkungsgruppe besprochen

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Beck + Schubert GmbH & Co.KG (Fortsetzung)	35	Sukzessive Reduktion der Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 2,8 Mio. € kann vermutlich nicht über zusätzliche Fahrgeldeinnahmen kompensiert werden. Wenn gleichzeitig keine Einsparpotenziale in selber Höhe gehoben werden können, würde dies eine Reduktion der Verkehrsleistung nach sich ziehen, mit eventuell wiederum sinkenden Fahrgeldeinnahmen.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	36	Eine wettbewerbsneutrale ÖPNV-Finanzierung wäre über eine allgemeine Vorschrift gemäß VO 1370/2007 darstellbar.	!	
Betz Omnibusverkehr-Transporte-Heizöl 26.03.2014	37	Dem NVP kann in der momentanen Form nicht zugestimmt werden.	!	
	38	Auswirkung der Linienbündelung auf Unternehmen denkbar schlecht.	!	
	39	Linie 21 soll mit dem Bündel GD-Zentrum zusammengeführt werden, was das Aus der Selbstständigkeit des Unternehmens bedeutet.		Es soll auf Kooperationen hingearbeitet werden
	40	Gemeinde Waldstetten und die Schulen sind mit Angebot und Leistung sehr zufrieden und äußern bezüglich des NVP Bedenken bzw. sehen Verschlechterung.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
Domhan GmbH 28.03.2014	1	Existenz der Firma Domhan würde durch die Linienbündelung, die ohne Not ein sehr gut funktionierendes Stadtnetz zerschlägt, vernichtet.	!	
	2	Durch die Bündelung Umland Gmünd/Nordost findet eine Herabstufung zum Regionalverkehr statt, ohne weitere Feinverteilung des Stadtteils Herlikofen, ohne Nutzen für den Fahrgast.		vgl. generelle Anmerkung zu Linienbündelung; Linienbündelung sieht weder Herabstufungen noch Einschränkungen einer bedarfsgerech-ten Feinverteilung vor.
	3	Wegfall von bislang etablierten und bedarfsgerechten Verbindungen, dadurch Verschlechterung des Angebots, da der NVP nur auf eine "ausreichende Versorgung" ausgerichtet ist.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung; NVP sieht keine Reduzierung wirtschaftlich tragfähiger Verbindungen vor
	4	Wohnqualität in Herlikofen würde durch schlechteres Verkehrsangebot leiden.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	5	Der vorgehaltene Fuhrpark ist seit Jahren vollumfänglich mit Niederflurbussen ausgestattet.	!	
	6	Arbeits- und sozialrechtliche Konsequenzen sind zu berücksichtigen.	!	
	7	Entstehende Mehrkosten bei der Busbeschaffung sind zu berücksichtigen.	!	
	8	Entwurf des Linienbündelungskonzeptes enthält keinen zulässigen Inhalt für einen künftigen NVP. In sachlicher Hinsicht muss eine Bündelung die Voraussetzungen eines NVP erfüllen. Dies sind, neben der Beachtung der Belange der mobilitätsbeschränkten Personen, die Beachtung der vorhandenen Verkehrsstrukturen, die Diskriminierungsfreiheit, die Beachtung der mittelständischen Interessen und der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre.	L	Die genannten Aspekte wurden angemessen berücksichtigt
	9	Der Aufgabenträger hat die einschneidenden rechtlichen Folgen einer Bündelung von Verkehren und Linien zu berücksichtigen. Dabei spielen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und namentlich das Gebot planerischer Erforderlichkeit eine wesentliche Rolle.	L	
	10	Im Verfahren der Aufstellung des NVP sind vor allem die vorhandenen Unternehmen "frühzeitig" zu beteiligen. Diese Beteiligung hat vor den wesentlichen Festlegungen zu erfolgen, und sie muss vor Erstellung des Offenlegungsentwurfs erfolgen.		Eine stete Information und Möglichkeit der inhaltlichen Beteiligung wurde in allen Bearbeitungsschritten angeboten bzw. sichergestellt.
	11	Diese Beteiligung ist außerdem keine bloße Formalie, sondern verpflichtet den Aufgabenträger, die Bedenken und Anregungen der vorhandenen Unternehmer zu berücksichtigen.		Wurde in jeder Phase so durchgeführt
	12	Insgesamt muss der NVP den rechtlichen Voraussetzungen des planerischen Abwägungsgebots entsprechen, namentlich der erschöpfenden und zutreffenden Ermittlung aller relevanten Belange und einer gerechten, die Rechte der Betroffenen beachtenden Abwägung. Dabei muss gerade die Bündelung nachgewiesenermaßen zur Erreichung des konkret angezielten und zu benennenden verkehrlichen Nutzens erforderlich und angemessen sein.	L	
	13	Die Planung muss auf die konkreten Verhältnisse abstellen. Der Verkehrsnutzen ist konkret zu benennen. Dies ist im vorliegenden Entwurf nicht gegeben.	L	
	14	Ein Linienbündel wäre nur dann gerechtfertigt und zulässig, wenn es einen konkreten Vorteil für den Fahrgast gewährleistet, der ohne Linienbündel nicht zu erreichen wäre. Allgemeine Erwägungen zu Zielen, Zwecken und Folgen von Linienbündeln genügen nicht, weder für die grundsätzliche Entscheidung des Aufgabenträgers, Linienbündel vorzusehen, noch für die konkret zu bildenden Bündel.	L	
	15	Es besteht die Gefahr, dass Linienbündel allein oder in erster Linie dem Ziel dienen, die unternehmerischen Gestaltungsrechte zu beseitigen.	L	
	16	Wesentliche Voraussetzungen einer Bündelung finden sich im Entwurf nicht, weder auf Seite 5, noch auf den Seiten 39 ff.	L	
	17	Ohne die Wahrnehmung der vorhandenen Qualität des Stadtverkehrs misslingt die Nahverkehrsplanung.	L	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	18	Ursprung der Linienbündel-Idee ist unklar und stammt offenbar aus der Lenkungsgruppe aus der Kreisverwaltung, einigen Kreisräten und dem Nahverkehrsberater.	L	
	19	Unternehmer wurden nicht "frühzeitig" beteiligt. Unternehmer wurden von der Linienbündelung auf einer Info-Veranstaltung konfrontiert, ohne schriftliche Unterlagen zur Vorbereitung. Ohne weitere Einbindung der Unternehmer erfolgte am 24.9.2013 ein Vorentwurf des Plans, der den Unternehmen erst Mitte Oktober zugeleitet wurde und der keine Rechtfertigung der Linienbündelung enthielt. Im Protokoll von OstalbMobil zur V7-Sitzung am 18.10.2013 wurde zu Unrecht die frühzeitige und laufende Beteiligung behauptet. Von einer "frühzeitigen" Beteiligung der Unternehmen, wie sie § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG verlangt, kann also keine Rede sein.		vgl. generelle Anmerkungen zur Unternehmensbeteiligung
	20	Konkreter Verkehrsnutzen, nachvollziehbare und konkrete Kostensenkungen sowie andere Element einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung fehlen in Begründung des Bündelungskonzeptes (ab Seite 39)	L	
	21	In Kapitel 2. sind keine Rechtfertigungen für eine Bündelung enthalten.	L	
	22	Overheadkosten entstehen in einer von den Unternehmen verselbständigten Einheit.	!	
	23	Ein Nachweis, dass Overheadkosten bestehen und dass sie mit "zentralem Management" in einem Bündel gesenkt werden könnten, fehlt.	!	
	24	Bedienungsverbote werden seit dem 07.12.2007 nicht mehr angewandt und jeder Fahrgast kann mit nur einem Fahrschein seinen Bus frei wählen.	!	
	25	Auch nach Meinung des MVI funktioniert die Spitzabrechnung im Ostalbkreis im "System" OstalbMobil gut.	!	
	26	Im PBefG 2012 gilt der Versagungsgrund des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3. Kein Unternehmer darf ertragreiche Linien aus einem vorhandenen Verkehrsnetz herauslösen. Rosinenpickerei weit hergeholt, dazu bedarf es keiner Bündelung und eine konkrete Gefahr wird nicht benannt.	L	
	27	Wo es um die Auflösung "historisch zufällig gewachsener Linienaufteilungen" geht, ergibt sich aus dem Entwurf nicht.	L	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Domhan GmbH (Fortsetzung)	28	Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Bündel zu harmonisieren ist kein verkehrsbezogenes Ziel, sondern nur die Beschreibung einer Voraussetzung eines Linienbündels. Dies ist der einzig verbleibende Zweck, durch Synchronisierung der Laufzeiten eine ausschreibungsfähige Menge an Verkehrsleistung zusammen zu bekommen.	!	
	29	Kapitel 3.1. Keine der beschriebenen Erwägungen rechtfertigen Linienbündelung.	!	
	30	Kapitel 3.2. Angeblich vorhandene Probleme in den Verkehrsräumen, die zu Bündeln zusammengefasst werden sollen, werden nicht beschrieben.	L	
	31	Schwäbisch Gmünd Nordost, letzter Absatz "parallel laufende Linien... Gesamtkonzept... integriert werden; daraus seien Synergieeffekt zu erwarten" entbehrt jeglicher Grundlage und sind unzutreffend.	L	
	32	Vorgehensweise bei Linienbündelung richtet sich nicht nach vorhandenen Verkehrsstrukturen, vielmehr sollen diese verändert werden.	L	Verkehrsstrukturen sind nicht alleine Unternehmensstrukturen
	33	Verkehrlicher Sinn der bisher vorhandenen Verkehre und ihre Ordnung wird nicht analysiert.	L	Wurde im Rahmen der Erstellung analysiert, im Text sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht alle Details dokumentiert
	34	Es fehlt Betrachtung der offenkundig jeweils verschiedenen Verkehrsaufgaben der einzelnen Linien und deren Betreiber, namentlich dort, wo Linien Bündeln "zugewiesen" werden sollen.	L	Wurde im Rahmen der Erstellung analysiert, im Text sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht alle Details dokumentiert (vgl. auch Anlage 5-2)
	35	Planung von Korridoren ist lediglich an "Linienoptik" und nicht an der Sache ausgerichtet.	L	Abwägung wurde fundiert vorgenommen
	36	Welche Linien weiterhin durchgehend bis Schwäbisch Gmünd geführt werden sollen und welche an der Peripherie mit Umstieg zum Stadtverkehr enden sollen, fehlt.	L	Es sollen keine Linien an der Peripherie enden. Die Linien sollen weiter ins Zentrum verkehren und dabei auch Stadtverkehrsfunktionen übernehmen
	37	Fehlende Erörterung, ob es das Beste ist, Parallelitäten einfach zu belassen.	L	
	38	Gewichtige Gründe für eine Zuordnung über den Zuschnitt von Bündeln werden sich nicht finden lassen.	L	
	39	Fehlende konkrete Analyse der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben ist nachzuholen und bei Feststellung eines Optimierungsbedarfs ist dieser genau zu definieren.	L	Die Analyse wurde hinreichend genau durchgeführt
	40	Unternehmer wissen am besten, wie die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung auszusehen hat.	!	
	41	Linienbündelung wird abgelehnt. Sie ist nicht konkret begründet. Sie führt zur rechtswidrigen Zerschlagung vorhandener und bewährter Verkehrsstrukturen.	!	
	42	Wegnahme von Konzessionsrechten stellt eine Art Enteignung dar, ohne jeden konkreten Nutzen für die Fahrgäste.	L	Konzessionen sind zeitlich befristete Rechte, die während der Laufzeit nicht "weggenommen" werden
43	Der Landkreis sollte vom Konzept der Linienbündelung absehen.	!		
44	Es wird erwartet, dass die vorliegende Stellungnahme den Mitgliedern des Kreistages rechtzeitig vor der Beschlussfassung zur Verfügung gestellt wird.		Werden die Fraktionen erhalten	
45	Einwendungen werden vorbehalten.	!		
FahrbusBus Ostalb 25.09.2013	1	Vorziehen der Frist zur Barrierefreiheit führt unweigerlich zu einer Verteuerung des ÖPNV. Deshalb Umsetzung analog zur gestaffelten Laufzeitstreppe für die einzelnen Bündel.	✓	
2	Für Verstärkerfahrzeuge sollten keine Altersgrenzen definiert werden.	✓	hier sind keine Grenzen definiert.	
3	Fremdwerbung sollte möglich sein.	!	Ist weiterhin möglich, Ziel ist ein Mindestmaß an CI, um den Bus als ÖPNV zu erkennen	
4	Emissionsvorgaben nur für neu beschaffte Fahrzeuge, nicht für den bestehenden Fuhrpark.	✓	Formulierung wurde klarer gefasst	
5	Ziele zur Vereinheitlichung der Fahrgastinformationen wurden zum großen Teil schon umgesetzt und finden volle Unterstützung.	!		
6	Einrichtung Fahrgastbeirat wird unterstützt. Konzeption zur Organisation und Umsetzung fehlt im NVP.	➔	In Umsetzungsphase	
7	Große Sorgen bezüglich Linienbündelungskonzept aufgrund des Fortbestands der Unternehmen und Erhalt deren Arbeitsplätze.	L		
8	Rechtliche Verpflichtung zur Bündelung von Linien besteht nicht (§ 9 Abs. 2 i.V.m. § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG).	L		
9	Folgende Mitglieder haben Stellungnahmen beim FahrBus eingereicht: Omnibus Betz, Omnibus Schuster, Regionalbus Stuttgart, Weis-Reisen, Rühle-Gold und Omnibus-Mack.	!		
FahrbusBus Ostalb Ergänzung vom 30.03.2014	1	Verbesserung der Zusammenarbeit der beteiligten Unternehmen kann durch Zuschnitt der Bündel nicht erreicht werden. Werden Bündel wie geplant festgeschrieben, werden die bisher kooperierenden Unternehmen bestraft, dass in jedem Bündel ein nicht kooperationswilliges Unternehmen beteiligt ist.	L	
2	Druck auf im FahrBus zusammengeschlossene Unternehmen wird ungleich mehr erhöht als auf die Stadtbusunternehmen.	!		
Omnibus Grötzingen GmbH 30.03.2014	1	Aufgrund geplanter Linienbündelung besteht Gefahr weniger Verkehre und somit schlechtere Qualität und Service zu erhalten.	L	Linienbündelung führt nicht zu Angebotsverschlechterungen
2	Bündelung bedeutet i.d.R. Vorbereitung wettbewerblicher Ausschreibungsverfahren mit unabsehbaren mittelfristigen Folgen für alle. Bringt untereinander Wettbewerb und Existenzkampf anstatt sinnvolle kollegiale Zusammenarbeit.	L		
3	Folgenabschätzungen der möglichen Umsetzung des NVP sind zu ergänzen.	L	Folgen können erst bei konkreten Umsetzungsplanungen dargestellt werden	
4	Welche Synergieeffekte (in Zahlen) sind durch die Linienbündelung zu erwarten?	L		
5	Welche Alternativen zur Linienbündelung gibt es, um den ÖPNV zu verbessern?	L	Alternativen wurden bereits ausgeschöpft (Fahrbus Ostalb)	
6	Die Zusammenfassung mehrerer Linien in die Hand eines Betreibers führt bei kleineren Busunternehmen zum Verlust der Genehmigung.	L		
7	Lauterburg - Bartholomä - Heubach ist im Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nord mit insgesamt 17 Linien zum Bündel geworden. Wie kann innerhalb dieses Bündels die Konkurrenzfähigkeit erhalten bleiben?	L		
8	Bisher gibt es auch Unternehmen, die eher schlechte Ertragslagen auf bestimmten Linien auffangen bzw. ausgleichen müssen. Wieso braucht es dazu einen bündelinternen Querausgleich?	L		
9	Betriebskosten- und Overheadkosteneinsparungen zu undurchsichtig und schwammig formuliert.	L		
10	Was bringt dem Landkreis eine Linienbündelungskonzeption ohne Ausschreibung?	L		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Omnibus Grötzingler GmbH (Fortsetzung)	11	Wirkliches Ziel der Linienbündel?	L	Die Ziele sind im NVP dargelegt
	12	Aus rechtlicher Sicht besteht keine Verpflichtung zur Linienbündelung (§ 9 Abs. 2 PBefG).	L	
	13	Was ist mit einer Mindestbedienung gemeint?		Vgl. Kapitel 2.1. (angebotsorientiertes Leitbild)
	14	Inhaltliche Gestaltung fand in einer Lenkungsgruppe statt. Frühere und intensivere Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen möglich?		Unternehmen wurden umfangreich beteiligt
	15	Nicht alle Punkte im NVP sind schlecht und falsch.	!	
	16	Sollte das Linienbündelungskonzept Ausschreibungen zur Folge haben, wird der Entwurf des NVP abgelehnt.	!	
Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH 24.02.2014	1	Verkehrsgebiet relativ begrenzt im Ostalbkreis. NVP enthält allgemeingültige Maßnahmen, die sich auf alle Verkehrsunternehmen in gleicher Weise beziehen.	!	
	2	HVG Linien 51 und 52 sind als Grundnetzlinien kategorisiert und sind am Schülerverkehr ausgerichtet. Das auf der Linie 51 am Samstag vorgehaltene Ruf-taxi wird kaum genutzt.	!	
	3	Zusätzliches Spannungsfeld zwischen Auftraggebern, Schulen etc. aufgrund des Qualitätsziels von 25 Minuten für Linien im ländlichen Raum, die innerhalb des Linienvorlaufs mehrerer Schulstandorte anfahren oder Schulen in zwei Wellen andienen.	➔	Ist in der Umsetzung abzuwägen, aber als Ziel sinnvoll
	4	Einheitliche Liniennummerierungen sind zu befürworten, treffen aber an den Rändern des Kreises auf ihre Grenzen. Dies bitte für die Linien 51 und 52 berücksichtigen.		Liniennummerierung ist zwischen den Kreisen abzustimmen
	5	Kapitel 2.7. befindet sich die "Integrierte Bedienung" im Bereich Neresheim - Dorfmerkingen - Unterirffingen und im Bereich Neresheim - Schweindorf. Dieser Auflistung fehlt es an Aussagekraft, daher wird um nähere Erläuterung gebeten.		Es handelt sich um künftige planerische Aufgaben.
	6	Trennung der Linie 51 in Teilbereiche Heidenheim - Neresheim sowie Neresheim - Kößingen - Schweindorf orientiert sich zwar an aktueller Nachfragesituation, jedoch Komfortverlust für kleines Fahrgastklientel, das zukünftig eventuell umsteigen muss.	!	Umstiege nicht zwangsläufig
	7	Seite 67 NVZ für Zeitbereich 12 - 14 Uhr unterdefiniert. Im Text wird von HVZ gesprochen. Nach Abgleich mit Abb. 2-1 vermutlich ein Schreibfehler. In Anlage 5-5 jedoch ebenfalls "HVZ Mittag" berücksichtigt.	✍	Außerhalb des Schülerverkehrs gilt der Zeitbereich als NVZ, wurde geändert
	8	Anlage 5-5 "Bedienhäufigkeit der Buslinien" werden für Linie 51 zu viele Fahrten an allen Tagen und Zeitbereichen angegeben.	✍	
	9	Aufgrund kostenintensiver Qualitätsverbesserungen im Entwurf NVP, insbesondere Höchstalter der Fahrzeuge, Niederflrigkeit im ländlichen Raum und Begrenzung Fremdwerbung auf Fahrzeug, führen zu schmerzhaften Preissteigerungen für den Buskunden.	!	Vorgaben gelten nicht für alle Fahrzeuge.
	10	Zusätzliche Erträge aus Fahrgastzuwächsen bei rückläufiger Bevölkerungsentwicklung sind nicht zu erkennen. Eher zusätzlicher Fahrgastenschwund aufgrund Überschreitung Preiselastizität.	!	Die Prognose bezieht sich auf den Gesamtkreis, in dem auch städtische Gebiete enthalten sind.
	11	Weitere finanzielle Verschlechterung bei Bereitstellung öffentlicher Mittel und gleichzeitig steigenden Kosten.	!	so in Kapitel 5.4.5 dargestellt
	12	Aufgrund des demografischen Wandels wird ein klarer Auftrag zur Überprüfung bestehender Standards gesehen. Das Festlegen neuer Standards sollte zwingend an der tatsächlichen Nachfrage, somit an den eigentlichen Bedürfnissen der Bevölkerung, unter Berücksichtigung des finanziellen Handlungsspielraums, ausgerichtet sein.		Standards besitzen eine Spannweite, so dass sie an die tatsächliche Nachfrage(-entwicklung) angepasst werden können
Kolb GmbH 31.03.2014	1	Anlage 5-2: Genehmigte Linien für Kolb falsch aufgeführt. Genehmigung erstreckt sich von Schwäbisch Gmünd bis nach Gschwend und wurde bei Gründung von FahrBus Gmünd in die Linien 62 und 63 aufgeteilt.	✍	
	2	Linie 62: Linienführung über Schießtal ergänzen.	✍	
	3	Anlage 5-3: Die bisherige Konzession der RBS-Linie 7921 in der Auflistung streichen und bei der Kolb-Konzession muss Utzstetten beim Fahrweg aufgeführt werden. Bisherige Konzession wurde mit Wirkung zum Oktober 2013 geändert.	✍	
	4	Konsequente Barrierefreiheit im Busverkehr wird nicht möglich sein, da auch Haltestellen umgebaut werden müssen und Städte und Gemeinden damit finanziell überfordert sind. Deshalb kann frühere Umsetzung als gesetzlich gefordert nicht befürwortet werden.		Auch ohne barrierefreie Haltestellen sind barrierefreie Busse bereits eine große Hilfe
	5	Kapitel 2.4.1. Begrenzung Fremdwerbung wird als völlig abwegig abgelehnt.		Ziel ist ein Mindestmaß an CI, um den Bus als ÖPNV zu erkennen
	6	Einschränkung des Höchstalters der Linienbusse stellt erheblichen Eingriff in unternehmerische Freiheit dar.		In der Praxis wirkt diese Vorgaben nur bei Vorliegen von Konkurrenzträgen (auch unternehmensinitiierten)
	7	FahrBus Ostalb realisiert schon enge Zusammenarbeit der Unternehmen, wie sie durch Linienbündelung gefordert wird.	L	
	8	Bündel Schwäbisch Gmünd Nord: Zwischen Linie 6 von Schwäbisch Gmünd nach Großdeinbach und den Linien Richtung Gschwend besteht kein räumlicher Zusammenhang. Einziger Parallelverkehr besteht innerhalb Mutlangen mit der Linie 66 von Großdeinbach nach Mutlangen, der nicht abgebaut werden kann.	!	
	9	Linienbündelung macht aus sachlichen und räumlichen Gründen keinen Sinn.	L	
	10	Linienbündelung ist ein fragwürdiges Instrument der Genehmigungsbehörde.	L	
	11	Verkehrsangebot wird eigenwirtschaftlich und ohne Betriebskostenzuschüsse, außer Späbus freitags/samstags, erbracht.	!	
	12	Durch Umstellung der Verteilung von §45a-Mittel ist von einer mittelstandsfeindlichen Finanzierung auszugehen, deshalb wird Landkreisverwaltung aufgefordert, unter Einbeziehung der aktuellen Diskussion auf Landesebene die Linienbündelung nicht in den NVP aufzunehmen.	L	
	13	Umstellung ÖPNV-Finanzierung könnte dazu führen, dass die bisher erbrachten eigenwirtschaftlichen Linien komplett nach Europarecht ausgeschrieben werden müssen.	!	Diese Frage ist unabhängig von der Linienbündelung zu lösen
	14	Der im Gmünder Raum bislang hohe Standard an Bedienungs-häufigkeit würde durch eine Ausschreibung auf das im NVP geforderte Mindestmaß zurückgefahren werden.		Im Falle einer Ausschreibung würden die Standards konkretisiert
	15	Stadtteil Lindach droht aufgrund NVP ein deutlich verschlechtertes Angebot	✍	NVP sieht keine Reduzierung wirtschaftlich tragfähiger Verbindungen vor
	16	Mitgliedschaft im noch ausstehenden Vollverbund wird zugesagt.	!	
	17	Kapitel 5.5. Absicht des Landkreises, Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 2,8 Mio. € sukzessive zurückzuführen wird befürwortet.	!	
Siegfried Krieger GmbH 20.02.2014	1	Anlage 5-2, Seite 8; für Linie 73 falsche Angaben interpretiert	✍	
	2	Linie 72 "...teils über Herlikofen, teils über Iggingen, mit einzelnen Fahrten über Lindach.." ist falsch, da Linie 72 keine Konzession über Iggingen oder Lindach nach Schwäbisch Gmünd hat.	✍	
	3	Linie 73 wird täglich bedient wie Linie 72. Oder aber müsste, wie in Linie 73 erwähnt, die Linie 72 "am Wochenende die Ortschaften durch die ebenfalls teilweise parallele Linie 74 angebunden"	✍	
	4	Linie 74: Ebenfalls finden "einzelne Fahrten den Weg über Mutlangen - Lindach" statt	✍	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Lang GmbH 31.03.2014	1	Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans wird begrüßt, schafft er doch Klarheit über die Anforderungen des Ostalbkreises als Aufgabenträger und Verbindlichkeit für künftige Genehmigungsverfahren.	!	
	2	Die Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV werden unterstützt.	!	
	3	Fachliche wie auch rechtliche Bedenken gegen die beabsichtigten Festlegungen in der Linienbündelungskonzeption.	L	
	4	Anforderungen unter 1.1.2. des Entwurfs (S. 5) nur sehr unvollständig und ergänzungsbedürftig dargestellt.		Darstellung entspricht den Vorgaben
	5	In sachlicher Hinsicht muss eine Bündelung die Voraussetzungen eines NVP erfüllen. Dies sind, neben der Beachtung der Belange der mobilitätsbeschränkten Personen, die Beachtung der vorhandenen Verkehrsstrukturen, die Diskriminierungsfreiheit, die Beachtung der mittelständischen Interessen und der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre.	L	Die genannten Aspekte wurden angemessen berücksichtigt
	6	Der Aufgabenträger hat die einschneidenden rechtlichen Folgen einer Bündelung von Verkehren und Linien zu berücksichtigen. Dabei spielen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und namentlich das Gebot planerischer Erforderlichkeit eine wesentliche Rolle.	L	vgl. generelle Anmerkung zu Linienbündelung
	7	Im Verfahren der Aufstellung des NVP sind vor allem die vorhandenen Unternehmen "frühzeitig" zu beteiligen. Diese Beteiligung hat vor den wesentlichen Festlegungen zu erfolgen, und sie muss vor Erstellung des Offenlegungsentwurfs erfolgen.	!	Eine stete Information und Möglichkeit der inhaltlichen Beteiligung wurde in allen Bearbeitungsschritten angeboten bzw. sichergestellt.
	8	Diese Beteiligung ist außerdem keine bloße Formalie, sondern verpflichtet den Aufgabenträger, die Bedenken und Anregungen der vorhandenen Unternehmer zu berücksichtigen.	!	Wurde in jeder Phase so durchgeführt, Einvernehmen ist nicht erforderlich
	9	Insgesamt muss der NVP den rechtlichen Voraussetzungen des planerischen Abwägungsgebots entsprechen, namentlich der erschöpfenden und zutreffenden Ermittlung aller relevanten Belange und einer gerechten, die Rechte der Betroffenen beachtenden Abwägung. Dabei muss gerade die Bündelung nachgewiesenermaßen zur Erreichung des konkret angezielten und zu benennenden verkehrlichen Nutzens erforderlich und angemessen sein.	!	Die Erwägungen im NVP sind ausreichend
	10	Die Planung muss auf die konkreten Verhältnisse abstellen. Der Verkehrsnutzen ist konkret zu benennen. Dies ist im vorliegenden Entwurf nicht gegeben.	L	
	11	Ein Linienbündel wäre nur dann gerechtfertigt und zulässig, wenn es einen konkreten Vorteil für den Fahrgast gewährleistet, der ohne Linienbündel nicht zu erreichen wäre. Allgemeine Erwägungen zu Zielen, Zwecken und Folgen von Linienbündeln genügen nicht, weder für die grundsätzliche Entscheidung des Aufgabenträgers, Linienbündel vorzusehen, noch für die konkret zu bildenden Bündel.	L	
	12	Betroffenen Unternehmen steht die Befugnis zu, ein Linienbündel abzuwenden.	L	
	13	Er hat das Recht durch eigenes unternehmerisches Bemühen oder auch durch eine Kooperation den konkreten verkehrlichen "Mehrwert" zu bewirken, den der Aufgabenträger mit der Bündelung erreichen will - und zwar vor und anstelle einer Linienbündelung, die dem Unternehmer rechtswidriger Weise das Heft des Handelns aus der Hand nimmt.	L	
	14	Das Konzessionsrecht schützt den Unternehmer bei der Wahrnehmung seiner öffentlichen Aufgabe, für die er auf Grund seiner überlegenen Kenntnis des Kundeninteresses (Verkehrsnachfrage) und der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung am ehesten geeignet ist.	L	
	15	Es besteht die Gefahr, dass Linienbündel allein oder in erster Linie dem Ziel dienen, die unternehmerischen Gestaltungsrechte zu beseitigen.	L	Bündel oder Linie unterliegen stets der Maßstab der Erfüllung des öffentl. Verkehrsinteresses
	16	Wesentliche Voraussetzungen einer Bündelung finden sich im Entwurf nicht, weder auf Seite 5, noch auf den Seiten 39 ff.	L	Ausreichend im NVP dargestellt.
	17	Der Verkehr benötigt keine öffentlichen Zuschüsse.	!	Fa. Lang erhält umfangreiche Ausgleichszahlungen für Schülerkurse
	18	Ohne die Wahrnehmung der vorhandenen Qualität des ÖPNV misslingt die Nahverkehrsplanung, wenn sie zur angeblichen Verbesserung der Verkehre Linienbündel vorsieht.	!	
	19	Ursprung der Linienbündel-Idee ist unklar und stammt offenbar aus der Lenkungsgruppe aus der Kreisverwaltung, einigen Kreisräten und dem Nahverkehrsberater.	L	
	20	Unternehmer wurden nicht "frühzeitig" beteiligt. Unternehmer wurden von der Linienbündelung auf einer Info-Veranstaltung konfrontiert, ohne schriftliche Unterlagen zur Vorbereitung. Ohne weitere Einbindung der Unternehmer erfolgte am 24.9.2013 ein Vorentwurf des Plans, der den Unternehmen erst Mitte Oktober zugeleitet wurde und der keine Rechtfertigung der Linienbündelung enthielt. Im Protokoll von Ostalbmobil zur V7-Sitzung am 18.10.2013 wurde zu Unrecht die frühzeitige und laufende Beteiligung behauptet. Von einer "frühzeitigen" Beteiligung der Unternehmen, wie sie § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG verlangt, kann also keine Rede sein.		vgl. generelle Anmerkungen zur Unternehmensbeteiligung
	21	Konkreter Verkehrsnutzen, nachvollziehbare und konkrete Kostensenkungen sowie andere Elemente einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung fehlen in Begründung des Bündelungskonzepts (ab Seite 39)	L	
	22	In Kapitel 2. sind keine Rechtfertigungen für eine Bündelung enthalten.	L	
	23	Overheadkosten entstehen in einer von den Unternehmen verselbständigten Einheit.	L	
	24	Ein Nachweis, dass Overheadkosten bestehen und dass sie mit "zentralem Management" in einem Bündel gesenkt werden könnten, fehlt.	L	
	25	Kapitel 3.1, letzter Absatz steht, dass die Bündel in Lose aufzuteilen. Warum sie aber zunächst dann gebildet werden müssen, ist nicht verständlich.	L	
	26	Bündel sind zu groß.	L	
	27	Bündel müssen sich an der Größe der Unternehmen orientieren.	L	
	28	Der Monopolisierung und Konzernisierung des Verkehrsmarktes wird Vorschub geleistet.	L	
	29	Abstimmung von Linienführungen, Fahrplänen und Tarifen ist nicht Aufgabe der Linienbündelung, sondern der der Unternehmen.	L	
	30	Nutzen von Linienbündelung gegenüber längst vorhandenen vertraglichen Pflichten der Beteiligten ist nicht nachvollziehbar.	L	
	31	Auch nach Meinung des MVI funktioniert die Einnahmeverteilung im Ostalbkreis gut.	!	
	32	Stärkung des Verbundgedankens ist richtig.	!	
	33	Fortentwicklung von Ostalbmobil ist richtig.	!	
	34	Befürchtung Rosinenpickerei liegt fern. Es gilt nach dem PBefG 2012 der Versagungsgrund des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3.	L	
	35	Konkret sind Linien zu nennen, die den aktuellen Anforderungen nicht gerecht werden.	L	
	36	Investitionen der Unternehmer in den Verkehr werden nachlassen, da Refinanzierung Fahrzeuge völlig unklar ist.	L	
	37	Bündelung soll dazu dienen, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Bündel zu harmonisieren. Kein verkehrsbezogenes Ziel.	L	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Lang GmbH (Fortsetzung)	38	Ob angesprochene Probleme in den Verkehrsräumen überhaupt real vorhanden sind, wird bei "Festlegung der Linienbündel" im Teil 3.2 nicht beschrieben.	L	
	39	Bei Linienbündel Schwäbisch Gmünd Nordost und Ellwangen West fehlt die Beachtung der vorhandenen Verkehrsstrukturen.	L	Verkehrsstrukturen sind nicht alleine Unternehmensstrukturen
	40	Es fehlt die Betrachtung der offenkundig je verschiedenen Verkehrsaufgaben der einzelnen Linien, namentlich dort, wo Linien Bündeln "zugewiesen" werden sollen.	L	Verkehrsstrukturen sind nicht alleine Unternehmensstrukturen
	41	Sollte sich nach der bisher fehlenden konkreten Analysen der Verkehrsaufgaben der verschiedenen Linien ein Optimierungsbedarf zeigen, so ist dieser genau zu definieren und zunächst in die Kooperation der Unternehmer zu geben.	L	Verkehrsstrukturen sind nicht alleine Unternehmensstrukturen
Omnibus Mack 25.09.2013	1	Linienbündelungskonzept krempelt soviel um, dass die Auswirkungen nicht abschätzbar sind. Trotz Aussagen gegen Ausschreibungen werden sich diese nach eingerichteter Bündelung nicht mehr verhindern lassen.	L	
	2	Befürchtung, dass über Ausschreibungen Wettbewerber von außerhalb in den Markt drängen, wenn die bestehenden Betriebe verdrängt sind und zum eigenen Vorteil die Marktvereinigung stattgefunden hat, lassen sich dann wieder Preise durchsetzen, die über den heutigen liegen.	L	
	3	Sämtliche in Hessen familiengeführte Betriebe sind heute nicht mehr als selbstständige Genehmigungsinhaber im ÖPNV tätig.	L	
	4	Gewerbe- und Lohnsteuer der heute im Ostalbkreis tätigen Verkehrsunternehmen kommen der Region zu Gute.	L	
	5	Engere Zusammenarbeit zwischen VU richtig und wichtig, deshalb Engagement seit 1997 FahrBus Ellwangen und seit 2012 FahrBus Ostalb. Zudem sind sicherlich weitere Potenziale innerhalb des FahrBusses vorhanden.	!	
	6	Auf konkrete Nennung von Bündeln verzichten, stattdessen nur grundsätzliche Überlegungen zum Thema Bündelung aufnehmen. Konkrete Ausgestaltung dann im Nahverkehrsentwicklungsplan in enger Zusammenarbeit mit VU.	x	Um bei Genehmigungserteilungen berücksichtigt zu werden, muss NVP hinreichend konkret sein.
	7	Bleibt es bei der Linienbündelung muss darüber nachgedacht werden. Ellwangen ein eigenes Stadtverkehrsbündel zuzuordnen.		kein eigenes Bündel; Zuordnung wie Linie 300/302
	8	Zusammenarbeit mit Regionalverkehr von und nach Ellwangen im FahrBus vorbildlich organisiert, so dass hier kein Bedarf zur Bündelung von Überland- und Stadtverkehr gibt.	L	Bündelung sichert auch Erhalt der Kooperationen (keine Rosinenpickerei möglich)
	9	Solitäre Monatskarten aufgrund Linienbündelung. Dadurch könnte nur noch einmal Anspruch auf Ausgleich nach § 45a bestehen und der Verbundzuschlag würde entfallen. Landkreis wäre in der Verantwortung.	L	Es wird keine Spitzabrechnung §45a mehr geben
	10	Ein Szenario nach der Bündelung, dass die Gebietskörperschaften auf nicht unwesentliche Steuereinnahmen verzichten müssen, während sie auf der anderen Seite höhere Ausgaben wegen des Wegfalls von Landesgelder haben werden.	L	
Omnibus Mack Ergänzung vom 31.03.2014	1	Bündelung von Liniengenehmigungen ist nicht gleichbedeutend mit der Ausschreibung der Liniengenehmigungen. Deshalb wird gebeten, der Einschätzung im Kreistag noch einmal eindeutig zu widersprechen, dass eigenwirtschaftlich durchgeführte Verkehre ausgeschrieben werden dürfen.	L	Wettbewerbsverfahren können durch Unternehmen und den Aufgabenträger initiiert werden
	2	Linie 320 Ellwangen - Westhausen ist ein nicht unwesentlicher wirtschaftlicher Ertragsbringer für Omnibus-Mack. Diese Linie ist eindeutig auf Ellwangen ausgerichtet. Im NVP aber dem Bündel Kapfenburg-Ries, entgegen ihrer verkehrlichen Ausrichtung und Bedeutung, zugeschlagen.		wurde wg. neuem Bündel "Bopfingen /Ries" in Bündel Ellwangen Ost aufgenommen
Müller Omnibusunternehmen GmbH 25.07.2013	1	Linie 7870=13 ist eine kreisüberschreitende Linie mit tariflichen und vertrieblichen Besonderheiten und hat nichts in einem Ostalb-Bündel zu suchen. Vorgehensweise wie im Überschneidungsgebiet VVS bzw. Göppingen.		Die Linien 7870 und 7846C werden aus dem Bündelungskonzept herausgenommen
	2	Linie 7869: Darstellung des Linienvorlaufs zw. Ellwangen und Adelmansfelden würde größere bauliche Eingriffe in die Waldgebiete der Region erfordern. Es wird vom bisherigen Linienvorlauf ausgegangen.		Zielnetz ist schematische Darstellung, wird aber etwas angepasst
	3	Linie 7866 muss mit den Linien 7865 und 7867 gebündelt werden. Brechung der Linie wie vorgesehen kann nicht empfohlen werden, sonst Auslastungsschwierigkeiten. Zusätzliche Bedienungsaufgaben dieser Linie wie Aalener Vorort- und Stadtverkehr machen u.a. aus Kapazitätsgründen keinen Sinn.	x	Linie verkehrt im Bereich Immenhofen - Aalen parallel zu anderen Linien des Bündels Kapfenburg - Bopfingen; Linie wird nicht gebrochen
	4	Linie 7846A besitzt die Hauptfunktion Schülerverkehr	!	
	5	Linie 7846C ist bereits vertaktet und verkehrt alternierend zum Zug und muss deshalb in Kategorie I.	x	Linien besitzt Grundnetzfunktion
	6	Linie 7846C übernimmt Funktionen der heutigen Ortslinie Jagstzell (u.a. Dankoltsweiler) würde das heutige Taktsystem zerstören und ist nicht sinnvoll.		Karte 2-1 wird angepasst
	7	Hauptort der Linie ist Stimpfach. Zwischen Stimpfach und Crailsheim besteht ein mit den Linien 60 und 61 des Kreisverkehr SHA abgestimmter Fahrplan. Linie sollte perspektivisch im Landkreis SHA konzessioniert werden. Diese Linie weist tarifliche und vertriebliche Besonderheiten auf und hat nichts in einem Ostalb-Bündel zu suchen.		Wird aus Bündelung herausgenommen
	8	Linie 7865: Die heutigen schnellen Verbindungen Unterschneidheim-Röhlingen (-Ellwangen) fehlen.		Grundnetzlinie wurde auf dieser Verbindung ergänzt
	9	Linieneinführung Pfahlheim-Tannhausen nicht dogmatisch festlegen, da Pfahlheim-Unterschneidheim auch möglich bleiben muss.		Ergänzung Grundnetzlinie zwischen Zöbingen und Röhlingen
	10	Die Führung aller Kurse von Unterschneidheim nach Bopfingen über Baldern ist nachfrageseitig nicht zu begründen.		Grundnetzlinien Kerkingen - Unterschneidheim wurde ergänzt
	11	Linie 7876: Bedienung der Fichtenauer Ortsteile Matzenbach und Unterdeufstetten muss mindestens im heutigen Umfang erhalten bleiben und ins Achsenkonzept eingearbeitet werden.		Keine Leistungskürzungen vorgesehen
	12	- Linie 7870: Bühlerzell/Bühlertann-Ellwangen politisch noch gewollt?		doch, nur schematische Darstellung
	13	Die Festlegung nächstgelegene Schule entspricht nicht der Schulpolitik des Landes (freie Schulwahl). Durch diese Festlegung werden folgende Verbindungen in Frage gestellt: - Linie 7846A Aalen-Hüttlingen-Ellwangen 1. Welle (nur noch 2. Welle Berufsschule) - Linie 7846C Stimpfach-Ellwangen 1. Welle (nur noch 2. Welle Berufsschule) - Linie 7865: Unterschneidheim nur noch Bopfingen oder nur noch Ellwangen? - Linie 7867: Wört nur noch RS Ellwangen oder RS Unterschneidheim? - Linie 7867/8: Dinkelsbühl-Wilburgstetten-Unterschneidheim: Ist das noch gewollt? - Linie 7869: Adelmansfelden, Pommertsweiler nur noch Abtsgmünd oder Ellwangen?		nächstgelegene Schule ist in erster Linie Angelegenheit der Schülerbeförderungssatzung. Es können nicht für alle gewünschten Wohnort-Schulort-Relationen Verbindungen eingerichtet werden. Etablierte Verbindungen erfüllen aber die Voraussetzungen des NVP (mind. 20 Schüler) und sollen erhalten bleiben.
	14	Durch Niederflurtechnik entsteht geringeres Sitzplatzangebot, das wesentlich mehr Kunden negativ mit Komfortverlust trifft.	!	Daher sind Ausnahmen von den gesetzlichen Vorgaben definiert
15	Umstellung Barrierefreiheit bis 2016 zu eng. Bereits eingesetzte geförderte Busse müssen weiter eingesetzt werden. Vorgaben zur Barrierefreiheit sollten jeweils frühestens mit Beginn der Bündellaufzeit in Kraft treten.			
16	Höchstalter 12 Jahr; Umlaufbedingte Ausnahmen müssen zulässig bleiben.	!	Altersgrenze gilt nicht generell	
17	Umstellung auf Euro4 ab 2014 bzw. EEV ab 2015 nicht finanzierbar, Zeitraum muss gestreckt werden. Inkrafttreten jedoch frühestens mit Beginn einer Bündellaufzeit, da vor		Keine Vorgaben mehr im NVP	
18	Im ländlichen Raum ist eine Vielzahl von Haltestellen nicht aufrüstbar, Ausnahmen müssen erlaubt sein.	!	vgl. generelle Anmerkung zur Barrierefreiheit	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Müller Omnibusunternehmen GmbH (Fortsetzung)	19	Zuständigkeit für Infovitriolen und Stadtplanaushänge nicht VU-Verantwortung, sondern die Gebietskörperschaften sind gefragt.		Vorgaben richtet sich auch an Kommunen, ist für diese aber nicht bindend
	20	Stadtverkehr Ellwangen muss eigenes Bündel erhalten.		Linienbündelung wurde angepasst, aber kein eigenes Bündel
	21	Neues Bündel Bopfingen mit den von Bopfingen ausgehenden Linien nach Norden, Süden und der Linie Aalen-Nördlingen. Diese Linien werden schon heute überwiegend von Bopfingen aus betrieben. In der Folge Zusammenlegung der Bündel Ellwangen Ost und Südost mit Linie 7866 von Bündel Kapfenburg-Ries.		Bündelung wurde angepasst, dadurch aber Brechen der Linie 7865
	22	Linie Ellwangen-Westhausen in Bündel Ellwangen Stadtverkehr.		wurde Bündel Ellwangen Ost zugeordnet
	23	Seestaatenlinie gehört aus betrieblichen Gründen nicht zu Ellwangen-West, sondern zu Gmünd-Nordost.		Linie ist Zubringerlinien und Parallellinie zu Linie 7869
	24	Bühler-Adelmannsfelden-Abtsgmünd nicht auf zwei Bündel aufteilen, sondern gehört betrieblich zu Ellwangen-West.		Aufteilung ist nicht vorgesehen
	25	Bündel Kapfenburg-Ries aufgelöst zu den Bündeln Bopfingen, Ellwangen Stadtverkehr und Ellwangen-Ost (Röhlingen-Aalen).		Bündel in endgültigem Konzept bereits aufgelöst
	26	Härtsfeld-Nord und -Süd zusammenlegen, dafür Linien Bopfingen-Härtsfeld in Bündel Bopfingen integrieren.		sind in NVP-Bündelung nicht (mehr) getrennt
27	Bündel Rosenstein-Welland ergibt weder betrieblich noch verkehrlich einen Sinn und sollte in die umliegenden Bündel aufgeteilt werden.		Bündel in endgültigem Konzept bereits aufgelöst	
Müller Omnibusunternehmen GmbH Ergänzung vom 05.03.2014	1	Mit FahrBus Ostalb besteht bereits ein echter Verkehrsverbund im Ostalbkreis.		
	2	Linien 7846A und 7866 sind fälschlicherweise Kategorien Stadtlinie I und II zugeordnet. Dies entspricht nicht derzeitigem Zweck, da beide Linien in erster Linie der regionalen Schülerbeförderung dienen. Brechung kann nicht empfohlen werden.		Die Linien sollen im Bereich Aalen in das städtische Gesamtangebot integriert werden
	3	Linie 7870 = 13 (Kreisverkehr) in Ostalb-Bündel aufzunehmen ist neben technischen Gründen insgesamt nicht sinnvoll. Besser Vorgehensweise entsprechend Überschneidungsgebieten zum VVS und zum Raum Göppingen zu wählen.		Linie wurde aus Bündelung ausgenommen
	4	Linie 7869 sollte zwischen Ellwangen und Abtsgmünd der Busachse Kategorie II zugeordnet werden, da auch außerhalb des Schülerverkehrs eine hinreichende Nachfrage besteht.		wurde zwischen Adelmannsfelden und Abtsgmünd geändert
	5	Linie 7869 wird vom bisherigen Linienverlauf ausgegangen, da Linienverlauf aus Achsenkonzept zwischen Ellwangen und Adelmannsfelden größere Eingriffe in die Waldgebiete erfordern würden.		Zielnetz ist schematische Darstellung, wurde aber etwas angepasst
	6	Linie 7846C =67 (Kreisverkehr) ist bereits vertaktet und verkehrt abgestimmt mit DB. Einstufung muss deshalb mindestens in Kategorie II erfolgen.		Linien besitzt Grundnetzfunktion
	7	Linie 7846C =67 (Kreisverkehr) kann keine Funktionen der heutigen Ortslinie Jagstzell übernehmen, da bestehendes Taktsystem zerstört würde.		Schwenk über Dankoltsweiler wurde entfernt
	8	Linie 7846C =67 (Kreisverkehr) in ein Ostalb-Bündel aufzunehmen ist nicht sinnvoll. Nach Ablauf der bestehenden Konzession soll diese gesplittet werden und Abschnitt 7846C/67 künftig in Schwäbisch Hall zu konzessionieren. Dort Integration in Linienbündel Crailsheim Süd.		Wird aus Bündelung herausgenommen
	9	Linie 7867 muss Bedienung der Fichtenauer Ortsteile Matzenbach und Unterdeufstetten im heutigen Umfang erhalten bleiben und ins Achsenkonzept eingearbeitet werden.		
	10	Linie 7865 bietet nach NVP dann keine schnellen durchgehenden Verbindungen von Unterschneidheim über Röhlingen nach Ellwangen an.		Grundnetzlinie wurde auf dieser Verbindung ergänzt
	11	Bei Linienführung von Ellwangen über Tannhausen, Unterschneidheim und Kirchheim nach Bopfingen darf 50km Kriterium für Nahverkehr nicht überschritten werden (steuerlich/arbeitsrechtliche Folgen).		Es kommt bzgl. des ÖPNV auf die Mehrzahl der Beförderungsfälle an (s. § 8 Abs. 1 PBefG), nicht die Streckenlänge!
	12	Führung aller Kurse von Unterschneidheim nach Bopfingen über Baldern ist nachfrageseitig nicht zu begründen.		Grundnetzlinie wurde ergänzt
	13	Bei Verbindung Kerkingen-Bopfingen ist nochmals die Aufnahme in eine höhere Kategorie zu prüfen.		
	14	Welche rechtliche Verbindlichkeit schafft der NVP für die Unterrichtsplanung der Schulen?		keine rechtliche Verbindlichkeit
	15	Wer stellt im Streitfall sicher, dass die Vorgaben eingehalten werden und wer vermittelt bei nicht vereinbarten Ansätzen konkurrierender Schulen?		Nicht Thema im NVP
	16	Beschränkung Fremdwerbung auf Fahrzeugen sollte unterbleiben.		Ziel ist ein Mindestmaß an CI, um den Bus als ÖPNV zu erkennen
	17	Ausweitung der Aufgaben der FahrBus-Ostalb GmbH scheitert an mangelnder Kooperationsbereitschaft einzelner Nichtmitglieder.		
	18	Die Umstellung des Liniennummernsystems bezieht sich nur auf Binnenverkehr. Die Nummerierung der Nachbarverbünde muss im Einzelfall zulässig/möglich sein.		Nummerierung erfolgt in Abstimmung mit den Nachbarkreisen
	19	Änderung an Haltestelleninfrastruktur sollte nur Standards festlegen.		
	20	Einheitliches Fahrplanlayout benötigt einheitliche Fahrplansoftware - nicht umsetzbar.		ist auch in anderen Verbänden mittels Datenschnittstellen möglich
	21	Zuständigkeit für Infovitriolen und Stadtplanaushänge liegt bei Gebietskörperschaften.		
	22	Ausschließlich Niederflerbusse im Überlandverkehr einzusetzen ist aufgrund geringerer Sitzplatzanzahl und bauartbedingten schlechteren Fahrkomforteigenschaften abzulehnen.		Daher sind Ausnahmen für Verstärkerbusse vorgesehen, siehe auch generelle Anmerkung zur Barrierefreiheit
	23	Einsatz vorhandener GVFG-geförderter Fahrzeuge darf zeitlich nicht unter die Förderbedingungen des GVFG-Programms beschränkt werden.		Formulierung wurde angepasst
	24	Angabe der benötigten Fahrzeuge bei allen Bündeln scheint zu gering bemessen.		Es sind, wie im NVP erläutert, aus dem Fahrplan ermittelte Zahlen, ohne Verstärker- und Reservefahrzeuge
	25	Linie 194 sollte aus betrieblichen Gründen dem Bündel GD-Nordost zugeordnet werden. Überwiegender Einsatz von Kleinbussen verhindert ergänzende Funktionen zwischen Pommertsweiler und Abtsgmünd.		Linie ist Zubringerlinien und Parallellinie zu Linie 7869
	26	Linie 7846C = 67 (Kreisverkehr) keinem Ostalb-Bündel zuordnen.		
	27	Linie 7870 = 13 (Kreisverkehr) keinem Ostalb-Bündel zuordnen.		
	28	Bündel Ellwangen-Ost als riesiges Flächenbündel sollte durch Herausnahme des Bereichs Bopfingen in ein eigenes Bündel oder in das Bündel Kapfenburg-Ries verkleinert werden.		Bündelung wurde angepasst
	29	Linie 7866 muss durch enge betriebliche Verknüpfung mit den Linien 7865 und 7867 aus Bündel Kapfenburg-Ries heraus und in das Bündel Ellwangen-Ost verschoben werden.		Linie verkehrt im Bereich Immenhofen-Aalen parallel zu anderen Linien des Bündels Kapfenburg - Bopfingen
	30	Abweichend zum vorliegenden Entwurf des NVP können die geplanten Harmonisierungszeitpunkte der Bündel AA-Stadt und Härtsfeld durch bereits wiedererteilte Genehmigungen bzw. beim Bündel Ellwangen-West durch bereits beantragte und nach dem selben Rechtsgrundsatz zu entscheidende Wiedererteilung nicht gehalten werden. Ohne eine Neuplanung wären im Jahr 2020 fünf Bündel gleichzeitig umzusetzen.		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
OVA Omnibus-Verkehr Aalen 25.03.2014	1	Zum Anhörungsverfahren wird Stellung genommen und weitere Ausführungen werden sich ausdrücklich vorbehalten.	!	
	2	Dringende Empfehlung an verschiedenen Stellen des NVP den Gesetzestext wörtlich zu zitieren: PBefG (§ 8 Abs. 3 und 3a) "Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung in der Regel in einem Nahverkehrsplan."	!	
	3	"Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen. [...] Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen."	!	
	4	"Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs."	!	
	5	"Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Abs. 3, Satz 1, obliegenden Aufgaben mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen nach Abs. 3, Satz 6, zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet."	!	
	6	ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg (§ 1 und § 3): "Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen."	!	
	7	"Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist."	!	
	8	Die Grundlagen für eine Linienbündelung im Ostalbkreis sind nicht gegeben.	L	
	9	Sie sind im NVP nicht belegt.	L	
	10	Und die Folgen wurden nicht dargestellt.	L	
	11	Eine ausreichende Bedienung und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung liegen bereits vor und wurden von der Genehmigungsbehörde -für OVA- bestätigt.	!	
	12	Zentrales Element der Nahverkehrsintegration -die Nahverkehrskooperation- ist mit OstalbMobil bereits umgesetzt. OstalbMobil wird laufend angepasst und weiter entwickelt.	L	OstalbMobil regelt nur tarifliche Integration
	13	Die Folgerung des Planers "Die Möglichkeit der Linienbündelung ist damit das vom Gesetzgeber zur Erreichung der von § 8 Abs. 3 PBefG vorgegebenen Ziele geschaffene Instrument" ist falsch und widerlegt.	L	
	14	Rechtlich besteht keine Verpflichtung zur Bündelung von Linien.	L	
	15	Klar ist (und das räumt selbst der Gutachter ein), dass über die Zulässigkeit der Bündelung die Genehmigungsbehörde und nicht der Aufgabenträger unter Berücksichtigung von § 8, Abs. 3 PBefG und Art. 12 GG zu entscheiden hat.	!	
	16	Kapitel 1.1.2. (2) Korrektur von "Vermeidung der Bevorzugung bereits vorhandener Verkehrsunternehmen" da Aussage unzutreffend! Laut § 13, Abs. 2, Ziff. 3 (a-d) PBefG muss bei einer Genehmigungserteilung die Benachteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen vermieden werden.	L	
	17	VU wurden zwar über die zeitliche Vorgehensweise und in zwei Info-Veranstaltungen über den jeweiligen Bearbeitungsstand zum NVP informiert, aber leider nicht, wie gesetzlich vorgeschrieben, frühzeitig beteiligt.		vgl. generelle Anmerkungen zur Unternehmensbeteiligung
	18	Inhaltlich Bearbeitung erfolgte abweichend in einer Lenkungsgruppe ohne VU-Beteiligung.		Es ist legitim, dass die politischen Entscheidungsträger alleine beraten und entscheiden.
	19	Die in der zweiten Info-Veranstaltung vorgetragene Kritik an einer Linienbündelung wurde im vorliegenden Entwurf an keiner Stelle erwähnt.		Der NVP stellt die Ergebnisse dar und nicht den gesamten Diskussionsprozess
	20	SPNV hat wichtige Funktion im Landkreis, aber Rückgrat ist vor Ort der Buslinienverkehr, dem unter Berücksichtigung lokaler Belange bei der Planung Rechnung getragen werden muss.	!	
	21	Seite 16, erster Absatz, letzter Satz "Zur Gewährleistung einer integrierten Bedienung werden Buslinien gebündelt." Diese Folgerung ist falsch! Durch die geplante, willkürliche Zerschlagung existierender Bündel (Stadtverkehre) würde eine derzeit dort vorliegende integrierte Bedienung zerstört werden.		
	22	Kapitel 2.2.3. Weitergehende Ziele der Region Ostwürttemberg. Bei Umsetzung möglicher neuer Haltepunkte auf der Remsbahn und Oberen Jagstbahn/Riesbahn werden gravierende Änderungen im ÖPNV für Aalen erwartet.	→	Bei der Einrichtung neuer Haltepunkte wird generell das Busangebot angepasst um eine verzahnte Bedienung zu erreichen
	23	Zwingend erforderlich, vor weiteren Diskussionen eine Folgeabschätzung (für ÖPNV-Nutzer, Steuerzahler und VU) aufzustellen und diese mit den VU zu bewerten.		Folgen wurden in der politischen Begleitung dargestellt und diskutiert
	24	Seite 20/21, Tabelle 2-1, folgender Zusatz in Aalen: Linie 31 Ostalbklinikum - Greut (+ Berufsschulzentrum Linie 10): Stadtlinie Kategorie II	→	
	25	Seite 21, Tabelle 2-1, folgender Zusatz in Aalen: Linie 81, 82, 83 Heide - Röthardt - Wasseralfingen: Kategorie Städtische Ergänzungslinien.	→	
	26	Tabelle 2-1: Neu in Bopfingen: Linie 91 Stadtverkehr Bopfingen: Kategorie Städtische Ergänzungslinien.	→	
	27	Kapitel 2.3.3. Einsatz flexibler Bedienungsformen: Offen für neue Bedienungsformen, aber zwingend notwendig sind vorab transparente Folgenabschätzung die vorgenommen und vorgelegt werden müssen.	→	Erfolgt im Zuge des möglichen Umsetzungsprozesses.
	28	Kapitel 2.3.4., Seite 30, letzter Absatz, erster Satz "Der unwirtschaftliche Einsatz von Spitzenfahrzeugen..." suggeriert, dass in den Verkehrsspitzenzeiten Fahrzeuge eingespart werden können und dass dadurch "Sparpotenzial" zu heben wäre. Dies ist zumindest im Stadtverkehr Aalen nachweisbar nicht der Fall."	!	Das ist vermutlich bei keinem Unternehmen - isoliert betrachtet - der Fall
	1	Verknüpfung Bus - Schiene ist bestmöglich anzustreben.	!	
	2	Im Schülerverkehr sind die Möglichkeiten für einen Stunden-Takt begrenzt, da die Schulstunde 45 Minuten hat.		Wird im NVP thematisiert
	3	Kapitel 2.3.6., Seite 32, Absatz 2, Aussage ist für die Befriedigung der Bedürfnisse der überwiegenden Mehrheit der Fahrgäste nicht zielführend.	!	Hierarchie der Verkehrsmittel ist bei Verknüpfungspunkten nicht disponibel, der Schienenverkehr (Aufgabenträger Land) wird sich bei der Fahrplangestaltung nicht nach dem Stadtverkehr Aalen richten
4	Kapitel 2.7. Hinweis aufnehmen, dass die Umsetzung der im NVP genannten Maßnahmen zu unkalkulierbaren Veränderungen und zu höheren Kosten führen können.	x	Die Meinung wird nicht geteilt	
5	Kapitel 3.1. Dringende Empfehlung den Gesetzestext § 9 Abs. 2 PBefG wörtlich zu zitieren: "Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden."	L		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar	
OVA Omnibus-Verkehr Aalen (Fortsetzung)	6	Unter dem Deckmantel der verkehrlichen Optimierung dienen Linienbündel oftmals der Vorbereitung wettbewerblicher Ausschreibungsverfahren. Vom Berater sind keine Folgen dazu im NVP beschrieben und ein solches Verfahren zieht Folgeaufträge nach.	L		
	7	Stadtverkehr Aalen und Überlandverkehr nach Bartholomä sind die OVA-Linien seit vielen Jahren bereits gebündelt.	L		
	8	Zusätzliche unternehmensübergreifende Kooperation in der VGA seit 1986.	L		
	9	Wirtschaftlichkeitsgutachten 2011 bescheinigt Stadtverkehr Aalen einen wirtschaftlich erfolgreichen Verkehr. Aus NVP-Entwurf geht nicht hervor, was daran geändert bzw. verbessert werden soll.	L	Da Angaben anonymisiert, sind keine unternehmensspezifischen Aussagen möglich.	
	10	Das vorgeschlagene Herauslösen von ertragsstarken Linien wie z. B. Unterkochen würde zu einer Verschlechterung der betriebswirtschaftlichen Situation des OVA-Stadtverkehrs Aalen führen und ist nach § 13 Abs. 2 Ziff. 3 d nicht genehmigungsfähig.	L		
	11	"Zusammenfassung mehrerer Linien in einer Hand des Betreibers" führt bei kleineren VU zum Verlust der Genehmigung und macht sie zu Lohnkutscher.	L		
	12	Aufteilung der Bündel erscheint willkürlich und widerspricht den eigenen aufgestellten Zielen.	L		
	13	Es werden folgende negativ zu beurteilende Folgen bei der Umsetzung einer Linienbündelung auftreten: Zentralverwalteter ÖPNV durch Berater/Planer	L	vgl. generelle Anmerkung zu Linienbündelung	
	14	Marktaustritt von mittelständischen Unternehmen und damit Fahrgastbindungsverlust.	L		
	15	Allgemeine Verschlechterung der Angebots-Qualität.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
	16	Erhöhung der Kosten für den Steuerzahler.	L	Es werden Kostensenkungen angestrebt	
	17	Willkürliche Zerschlagung des OVA-Stadtverkehrsnetzes Aalen ist auffällig, mit der Zuweisung zu den Bündeln Kapfenburg-Ries und Härtsfeld.	L	vgl. generelle Anmerkung zu Linienbündelung	
	18	Dies schwächt den Stadtverkehr, führt zu einer schlechteren Anbindung der Aalener Ortsteile und zu längeren Reisezeiten im Regionalverkehr.	L		
	19	Aufgrund fehlender Unterscheidung nach Fahrzeugarten ist die benötigte Fahrzeuganzahl in der Spitzenzeit in den Linienbündeln falsch.	L	Es sind, wie im NVP erläutert, aus dem Fahrplan ermittelte Zahlen, ohne Verstärker- und Reservefahrzeuge	
	20	Kapitel 4. Kosten-/Nutzen-Angaben fehlen.		Kapitel 4 ist Bilanzierung	
	21	Transparenz für alle derzeit vom Ostalbkreis bezuschussten Maßnahmen und eine turnusmäßige Überprüfung der Kostenentwicklung und Fahrgastzahlen.	!		
	22	Kapitel 4.2.4., Seite 55, Fehlentwicklung Rasterfahrpläne wurde beschönigt dargestellt.		Überprüfungen erfolgen im Zuge des Umsetzungsprozesse.	
	23	Kapitel 5.2.4. Ergänzung unter "Normalverkehrszeit vormittags zwischen 08:00 und 12:00 Uhr": In den Vormittagsstunden ist das ÖPNV-Angebot auf vielen Relationen deutlich eingeschränkt - nicht so in den Stadtverkehren in Aalen und Schwäbisch Gmünd.	!		
	24	Kapitel 5.2.4., Ergänzung unter "Sonntagsverkehr": Im Stadtverkehr Aalen wird ein ausreichendes Grundangebot - auf den Hauptlinien im Studentakt - angeboten.	✓	teilw. auch Einschränkungen in GD	
	25	Kapitel 5.2.9., Umweltnetz-Ticket Stadt Aalen und Schulwegsicherheitskarte Stadt Aalen fehlen in der Betrachtung.	✓	Schulwegsicherheitskarte ist enthalten, Umweltkarte AA wurde ergänzt	
	26	Wirtschaftlichkeitsgutachten 2011 schlägt Integration in Ostalbmobil-Tarifsystem vor, was bis heute noch nicht umgesetzt wurde.	!		
	27	Unverständlich sind im Vergleich dazu die sehr unterschiedlichen Verkaufspreise bei anderen, nur regional angebotenen Tarife (wie z. B. bei Schulwegsicherheitskarten) und deren Preis-Entwicklung in den letzten Jahren.	!		
	28	Solange der Pkw-Parkplatz nichts oder viel weniger als ein Bus-Abo kostet, ist der Anreiz umzusteigen nicht groß genug (politische Rahmenbedingungen).	!		
	29	Kapitel 5.4.5. Vorgenommene Prognosen und Berechnungen sind nicht nachvollziehbar.	!		
	30	Empfehlung einer transparenten, wettbewerbsneutralen und nicht diskriminierenden ÖPNV-Finanzierung, nach vorher klar festgelegten Berechnungsvorschriften (aktuell Ostalbmobil-Tarif).		Siehe Gutachten zu Ostalbmobil-Tarif	
	31	Betriebsindividuelle Zuschüsse aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge müssen aufgrund der selben Verordnung veröffentlicht und turnusmäßig überprüft werden.	!		
	32	Kapitel 5.5.: Widerspruch der Aussage, dass das Liniennetz in Aalen mit 39 Linien sehr unübersichtlich ist.	!	Wird vom Gutachter so gesehen	
	33	Kleinteiliges Tarifsystem hat den Vorteil einer größeren Tarifgerechtigkeit und geringere Tarifsprünge an den Tarifgrenzen.	!	Es wird in Kapitel 5.2.9. keine Bewertung vorgenommen	
	34	Bisher bezahlte individuelle Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 2,8 Mio. € können nicht dem ÖPNV-System entzogen werden, sondern müssen europarechtskonform im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift "Ostalbmobil" umgeschichtet werden.		vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung	
	35	Vorschlag zur Weiterentwicklung der Verkehre: ÖPNV-Nutzer muss im Mittelpunkt aller Anstrengungen stehen, also Umsetzung eines ordentlichen Angebots und günstige Fahrpreise.	!		
	36	Weitere Verbesserungen der Zusammenarbeit und Kooperation im Verbund Ostalbmobil.	!		
	37	Der ÖPNV ist von den Unternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen, wie gesetzlich vorgeschrieben (§ 8 Abs. 4 PBefG).		"Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit" ist keine Verpflichtung zu eigenwirtschaftlichen Verkehren!	
	38	Hauptfinanzierung des ÖPNV muss durch Fahrscheinverkauf mit Spitzabrechnung erfolgen.		Spitzabrechnung wird nur in einzelnen Kleinverbänden angewendet	
	39	Förderung darüber hinaus vom Ostalbkreis als Aufgabenträger, kann im Rahmen der europäischen Beihilfe-Vorschriften erfolgen.	!		
	40	Betriebsindividuelle ÖPNV-Forderungen für öffentliche Dienstleistungsaufträge sollten nur noch in Ausnahmefällen vereinbart werden.	x	Über die Art der Förderung entscheidet der Ostalbkreis	
	41	Mitwirkung der Unternehmen an den im NVP rechtssicher definierten Anforderungen unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ggf. durch eigenwirtschaftliche Anträge.	!		
	42	Für das Vorgehen nach dieser Zielsetzung ist eine Linienbündelung nicht erforderlich!	L		
	Regiobus Stuttgart	1	Ziel der vorzeitigen Umsetzung der Barrierefreiheit beträgt im NVP auf Busachsen Kategorie I 01.01.2016 und für Kategorie II 01.01.2019. Dies führt zwangsläufig zu einer Verteuerung der Verkehre bei deutlich sinkenden Einnahmen eine Umlage der Produktionskosten auf die Tarife stattfindet. Vorschlag: Umsetzung analog der gestaffelten Laufzeitreppe für die einzelnen Bündel.	✓	wurde umgesetzt
	21.08.2013	2	Wer erarbeitet das Gesamtkonzept für die Fahrgastinformationen und sorgt für die kreisweite Einhaltung der Standards?		Ostalbkreis mit Verbund
		3	Wer organisiert und leitet den Fahrgastbeirat?		Ostalbkreis, später Verbund
		4	Der Bereich Rosenstein-Welland ist als Bündel nicht logisch und nachvollziehbar und entspricht nicht den Grundsätzen des durchgehenden Verkehrsgebiets.	L	Dieses Bündelkonzept ist nicht Gegenstand des NVP

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar	
Regiobus Stuttgart (Fortsetzung)	5	Linienbündel GD-Stadt ist in Konzept 2 (kleinere Bündel) um 550.000 km größer als im Konzept 1 und damit fast 1.000.000 km größer als das Bündel der Stadt Aalen.	L	Konzept 2 ist nicht Gegenstand des NVP	
	6	Die Bündel GD-Stadt, GD-Nord und GD-Nordost überlagern sich großflächig und sind daher nicht praxistauglich.	L	Argument kann nicht nachvollzogen werden	
	7	Änderungsvorschlag: Stadtgebiet nur Kernstadt = 1 Bündel; GD-Nord und GD-Nordost = 1 Bündel; Bereich Süd und Bereich Heubach, Bartholomä, B29 = 1 Bündel	L	keine Änderung im Abwägungsprozess	
	8	Im östlichen Teil des Kreises wurden Produktionsstandorte (Bopfingen) nicht berücksichtigt und deshalb ist Linienbündel betrieblich nicht nachvollziehbar.		Änderung Bündel Bopfingen/Ries	
	9	Die Bündelung im Bereich Härtsfeld Süd/Nord sollte in West/Ost geändert werden.	L	Dieses Bündelkonzept ist nicht Gegenstand des NVP	
	10	Änderungsvorschlag: Linie Aalen-Nördlingen und Bopfingen-Neresheim = 1 Bündel; Aalen-Heidenheim und Aalen-Ebnat-Neresheim = 1 Bündel.	L	keine Änderung im Abwägungsprozess	
	11	Nördlicher Bereich Konzept nicht konsequent umgesetzt, da z.B. Stadtbereich Ellwangen keine Berücksichtigung findet und im Konzept 2 die Bündel produktionstechnisch unlogisch sind.	L	Stadtbus Ellwangen wurde parallel zu NVP geplant und wird noch integriert. Konzept 2 ist nicht Gegenstand des NVP	
	12	Bündel AA-Nord zu klein.	L	Konzept 2 nicht in NVP	
	13	Bündel Kapfenburg-Ries ist überflüssig	L	Bezieht sich ebenfalls auf Konzept 2	
	14	Stadtverkehr Ellwangen fehlt.	L	Bezieht sich ebenfalls auf Konzept 2	
	15	Änderungsvorschlag: AA-Nord und Rosenstein-Welland nördlich B29 = 1 Bündel; Kapfenburg-Ries (ohne AA-Nördl.) und Ellwangen Ost = 1 Bündel; Ellwangen West = 1 Bündel; Ellwangen Stadt = 1 Bündel.	L	Bezieht sich ebenfalls auf Konzept 2	
	16	Linienbündelkonzept vor allem im Bereich um Schwäbisch Gmünd am Status quo der Genehmigungen ausgerichtet, was zu großflächigen Überlagerungen einzelner Bündel führt.	L	Bündelung wurde gerade nicht an Status quo ausgerichtet	
	17	Bei der Bündelung ist möglichst auf bereits vorhandene Produktionsstätten und Verkehrsströme zu achten.	L	Vorhandene Strukturen wurde berücksichtigt, Defizite sollen aber überwunden werden.	
	18	Zielführend ist es nicht, wenn sich einzelne Bündel großflächig überlagern.	L	Kann nicht nachvollzogen werden	
	Regiobus Stuttgart 2. Stellungnahme vom	1	Kapitel 2.4.1. Höchstalter der Fahrzeuge nicht generell auf 10 Jahre begrenzen (Verstärkerfahrzeuge älter)		wurde angepasst
		2	Kapitel 3.2.1, die Linienbündel und deren Harmonisierungszeitpunkte sind entsprechend den aktuellen Linienkonzessionen und Laufzeiten zu überprüfen bzw. gegebenenfalls zu aktualisieren.		
		3	Kapitel 3.2.3. Im Jahr 2012 wurde Raumschaft durch die RBS überplant und dabei Linie 75 in die Linie 267 integriert. Bitte korrigieren.		
		4	Abschnitt Abtsgmünd - Untergröningen: Teilung der Linie 7698 kritisch, da Untergröningen eine Teilort der Gemeinde Abtsgmünd ist und der aktuelle Schülerverkehr auf dieser Relation durch die Linie 7698 abgewickelt wird. Auf der Linie 74 hat der genannte Abschnitt eine untergeordnete Rolle.	X	Einsammeln soll im Rahmen eines Bündels organisiert werden, Brechpunkt Abtsgmünd unkritisch
5		Kapitel 3.2.6. Linienbündel Kapfenburg - Ries: Vorgeschlagener Harmonisierungszeitpunkt des Bündels zum 31.07.2017 wird nicht akzeptiert, da Linie 99 als Teil des Bündels bis 31.11.2019 genehmigt ist.		wurde aktualisiert	
6		Kapitel 3.2.7 Linienbündel Härtsfeld: Linie 7518 befördert Schüler und Berufstätige von und in den Landkreis Heidenheim und schließt Lücken im Schienenverkehr. Deshalb wird Teilung nicht für sinnvoll erachtet.	X	Bündelgrenzen werden in Abstimmung mit dem Kreis Heidenheim angepasst, durchgehende Verbindung deckt die Brenzbahn im dichten Takt ab	
7		Erste und letzte Verbindung zwischen Aalen und Heidenheim wird von einem Bus durchgeführt und somit das Verkehrsbedürfnis nicht nur von der Schiene abgedeckt.		Diese einzelne Fahrt kann auch in bilateraler Abstimmung zwischen den Bündel-Betreibern durchgeführt werden	
8		Kapitel 5.2.2. Seit 01.01.2014 gilt neue Organisationsstruktur bei der Regiobus Stuttgart, deshalb bitte Firmierung "DB Bahn Regiobus Stuttgart" ergänzen durch "Niederlassung Aalen".			
9		Ziel des Landkreises, durch den Zuschnitt der Bündel die Unternehmen in Richtung Kooperation zu leiten, wird nicht erreicht, da die nicht an einer Zusammenarbeit interessierten Unternehmen in jedem Bündel vertreten sind. Ausgerechnet Stadtbündel sind unternehmensrein.	L		
10		Derzeitiger Bündelzuschnitt kontraproduktiv, weiterer Planungsbedarf wird gesehen, Unterstützung wird angeboten.	!	wird begrüßt	
Omnibusreisen Rühle-Gold 25.02.2014	1	Hat als kleines Unternehmen keine Chance sich auf ein Linienbündel zu bewerben und wird deshalb zwangsläufig bei Bündel-Vergabe die Genehmigung verlieren.	L		
	2	Welche Alternativen für kleine (Familien-) Unternehmen vorgesehen sind, wurde nicht beantwortet.	L		
	3	Durch Bündelwechsel von "Rosenstein-Welland" in "Schwäbisch Gmünd Nordost" wird exponierte Lage unterstrichen.	!		
	4	Keine Vorteile überhaupt werden bei einer Bündel-Vergabe erkannt.	L		
	5	Seite 37, teilraumbezogene Angebotsmaßnahmen, Punkt 5, kann nicht praxisorientiert umgesetzt werden.	!	Einschätzung wird nicht geteilt	
	6	Linie 294 Bartholomä - Heubach ist existentieller Bestandteil des Familienunternehmens.	!		
	7	Seite 43, Irreführende Linienbezeichnung von Linie 293 mit Lauterburg - Bartholomä - Heubach. Hier wird der Eindruck erweckt, dass diese und Linie 294 parallel verlaufen würden. Das ist nicht korrekt.		Linien verlaufen hier parallel	
	8	Laut Anhörverfahren wurde eine Wiedererteilung für die Relation Essingen-Lauterburg nach Heubach beantragt. Korrekte Linienbezeichnung demnach (und nach Fahrplan) Lauterburg - Heubach.		genehmigte Linienwege Lauterburg über Bartholomä und über Lautern nach Heubach	
	9	Haltestelle in Bartholomä aufgrund OVA-Linien-Verstrickung eingerichtet (s. Fahrplanbuch S. 99 Linie 48, Hinweis GD Abfahrt 6:50 Uhr).	!		
	10	Seit über elf Jahren werden vom Unternehmen kostenlos Lauterburger Schüler befördert. Aufgrund Netzöffnung des Ostalb-Abos wohl nichts einzuwenden.	!		
	11	Seite 67, NVZ vormittags zw. 8 und 12 Uhr. Bezogen auf Rühle-Linien sind Bartholomä, Neuler, Kirchheim und Tannhausen NICHT ohne Angebot am Vormittag (sondern 4x Mo - Fr an Schultagen, 1x Mo - Fr an Nicht-Schultagen und 1x Mo - Fr ohne Einschränkungen).			
	12	Seite 68, NVZ nachmittags zw. 14 und 16 Uhr. Bezogen auf Rühle-Linien wird Bartholomä an Schultagen 4x Mo - Fr bedient, an Nicht-Schultagen 1x Mo - Fr und samstags nach Voranmeldung.	X	Beschreibung bezieht sich auf Jedermann-Verkehr (d.h. auch auf Ferientage). Formulierung "kaum bedient" korrekt.	
	13	Anlage 5-2 Linienbeschreibungen 293 (Grötzingen): Korrekte Linienbeschreibung: Die Linie verbindet Lauterburg mit den Schulen in Heubach! Parallelbedienung bitte streichen!!		z.T. besteht Parallelbedienung!	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Omnibusreisen Rühle-Gold (Fortsetzung)	14	Anlage 5-2 Linienbeschreibungen 294 (Rühle-Gold): Textvorschlag: Diese Linie verbindet Bartholomä mit Heubach. Sie verkehrt an allen Wochentagen. An Ferientagen und Samstagen werden einzelne Fahrtenpaare angeboten. An Sonntagen ein Fahrtenpaar.		wurde übernommen
	15	Kurs 7:55 ab Bartholomä/ 8:10 ab Heubach könnte auch an Ferientagen in Fahrplan aufgenommen werden. Finanzielle Unterstützung möglich?		
	16	Anlage 5-5, Linie 294 korrigieren; keine 9 Fahrten sondern 10 Fahrten an Ferientagen.		
	17	Karte 5-5, Liniennetz: Korrektur, da Linie 293 über Lauterburg - Lautern nach Heubach verläuft.		
Omnibus Schuster GmbH & Co.KG Entwurf NVP Stand:26. Juni 2013	1	NBSW bescheinigt in Gesprächsrunde vom 22. Februar 2013 dem ländlich strukturierten ÖPNV-Raum im Ostalbkreis eine gute Bedienungshäufigkeit und Qualität.	!	
	2	Voreilige und frühere Terminfestsetzungen als zur gesetzlichen Frist der Barrierefreiheit zum 01.01.2022 werden als überzogen und unnötig gehalten. Führt zudem zu einer erheblichen Verteuerung der Verkehre.		
	3	Der Einsatz barrierefreier Busse ist von Fall zu Fall zu prüfen.	!	Der NVP muss Ausnahmen von den gesetzlichen Vorgaben definieren!
	4	Wer übernimmt die Kosten für eine bedarfsgerechte Ausstattung der Haltestellen?	!	Ist Aufgabe der Gemeinden
	5	Vielzahl der Busse verfügt bereits heute über den Emissionsstandard Euro 4/5, bzw. ältere Fahrzeuge wurden mit aufwändigen und teuren Filtern nachgerüstet.	!	
	6	Weitere darüber hinausgehende Forderungen bzw. Festlegungen sind nicht notwendig und erforderlich.		Festlegungen sind im NVP zu treffen, sonst keine Gewährleistung für Fahrzeugstandard
	7	Organisation und Umsetzung bezüglich Fahrgastbeitrag und Fahrgastinformation ist der Landkreis in der Pflicht.		In Umsetzungsphase
	8	Die 13 im FahrBus Ostalb zusammengeschlossenen Unternehmen kooperieren seit Jahrzehnten mit vielen positiven Synergien für Landkreis, Fahrgäste und Unternehmen und ist ein verlässlicher Partner.	!	
	9	Aufgrund des FahrBus Ostalb stellt sich die Frage nach dem Ziel eines Linienbündelungskonzepts.	L	
	10	Existenzen werden dadurch gefährdet.	L	
	11	Welche Alternativen sieht der Landkreis für diese Betriebe?	L	
	12	Wird am Bündelungskonzept festgehalten, bedarf es weiterer Diskussionsrunden, da das Konzept in vielen Bereichen nicht schlüssig und praxisfremd ist.	L	
Omnibus Schuster GmbH & Co.KG Ergänzung vom 28.03.2014	1	Die im Schreiben vom 20.09.2013 erwähnten Punkte haben nach wie vor Bestand.	!	
	2	Leider fanden nicht alle Punkte ein "Gehör" beim Gutachter.		Wurde in Lenkungsgruppe abgewogen
	3	Zwischenzeitlich wurden Genehmigungen mehrerer Verkehrsunternehmen verlängert. Dringend Berichtigung notwendig.		
	4	Zuschnitt der Bündel ist nach wie vor falsch, unzureichend und ein ungeeignetes Instrument, um die Zusammenarbeit der Unternehmen zu verbessern.	L	
	5	Durch Bündelzuschnitt werden die Unternehmen bestraft, die bisher schon eng verkehrlich und unternehmensübergreifend innerhalb FahrBus Ostalb zusammenarbeiten, da sie jeweils einem nicht kooperationswilligen Unternehmen "zugeordnet" wurden.	L	
	6	Druck auf FahrBus Ostalb Unternehmen erhöht sich deutlich im Vergleich zu den Stadtverkehr-Unternehmen, wo sich nicht viel verändert hat.		Stadtbusunternehmen haben gegenteilige Meinung
	7	Seite 3: "Der NVP sollte damit auch dazu dienen, den VU eine Planungssicherheit zu geben...." Inwiefern?	L	Damit sie wissen, was der AT als ausreichende Bedienung definiert und sie sich darauf einstellen können
	8	Seite 5: "Deshalb gehört eine Abschätzung von Kosten und Nutzen zu den erforderlichen Unterlagen..." Inwiefern?	L	Der AT soll wissen, dass er nur planen kann, was er auch finanzieren kann. Sonst wird der NVP wertlos
	9	Seite 16: Zur Gewährleistung einer integrierten Bedienung werden Buslinien gebündelt?	L	
Severin Abt GmbH & Co.KG 28.03.2014	1	Existenz der Firma Abt würde durch die Linienbündelung, die ohne Not ein sehr gut funktionierendes Stadtnetz zerschlägt, vernichtet.	L	
	2	Durch die Bündelung Umland Gmünd/Nord, Umland Gmünd/Nordost und Gmünd Stadt findet eine Herabstufung des Stadtverkehrs statt, der keinen Nutzen für den Fahrgast hat.		Einstufung der Bedienungskategorie und Linienbündelung sind unabhängig voneinander zu betrachten
	3	Wegfall von bislang etablierten und bedarfsgerechten Verbindungen, dadurch Verschlechterung des Angebots, da der NVP nur auf eine "ausreichende Versorgung" ausgerichtet ist.	L	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	4	Auf Seite 88 wird ein engmaschiges und ausgeprägtes Verkehrsangebot attestiert. Der hierfür vorgehaltene Fuhrpark ist seit Jahren vollumfänglich mit Niederflurbussen ausgestattet.	!	
	5	Arbeits- und sozialrechtliche Konsequenzen sind zu berücksichtigen.	L	
	6	Entstehende Mehrkosten bei der Busbeschaffung sind zu berücksichtigen.	L	
	7	Seite 87; Kostenentwicklung hinsichtlich der Bezugsjahre 2011 und 2018 sind nicht nachvollziehbar.		Rahmenbedingungen und Annahmen sind ausführlich beschrieben
	8	In sachlicher Hinsicht muss eine Bündelung die Voraussetzungen eines NVP erfüllen. Dies sind, neben der Beachtung der Belange der mobilitätsbeschränkten Personen, die Beachtung der vorhandenen Verkehrsstrukturen, die Diskriminierungsfreiheit, die Beachtung der mittelständischen Interessen und der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre.	L	
	9	Der Aufgabenträger hat die einschneidenden rechtlichen Folgen einer Bündelung von Verkehren und Linien zu berücksichtigen. Dabei spielen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und namentlich das Gebot planerischer Erforderlichkeit eine wesentliche Rolle.	L	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	10	Im Verfahren der Aufstellung des NVP sind vor allem die vorhandenen Unternehmen "frühzeitig" zu beteiligen. Diese Beteiligung hat vor den wesentlichen Festlegungen zu erfolgen, und sie muss vor Erstellung des Offenlegungsentwurfs erfolgen.		Eine stete Information und Möglichkeit der inhaltlichen Beteiligung wurde in allen Bearbeitungsschritten angeboten bzw. sichergestellt.
	11	Diese Beteiligung ist außerdem keine bloße Formalie, sondern verpflichtet den Aufgabenträger, die Bedenken und Anregungen der vorhandenen Unternehmer zu berücksichtigen.	!	
	12	Insgesamt muss der NVP den rechtlichen Voraussetzungen des planerischen Abwägungsgebots entsprechen, namentlich der erschöpfenden und zutreffenden Ermittlung aller relevanten Belange und einer gerechten, die Rechte der Betroffenen beachtenden Abwägung. Dabei muss gerade die Bündelung nachgewiesenermaßen zur Erreichung des konkret angezielten und zu benennenden verkehrlichen Nutzens erforderlich und angemessen sein.	!	
	13	Die Planung muss auf die konkreten Verhältnisse abstellen. Der Verkehrsnutzen ist konkret zu benennen. Dies ist im vorliegenden Entwurf nicht gegeben.	!	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Severin Abt GmbH & Co.KG (Fortsetzung)	14	Ein Linienbündel wäre nur dann gerechtfertigt und zulässig, wenn es einen konkreten Vorteil für den Fahrgast gewährleistet, der ohne Linienbündel nicht zu erreichen wäre. Allgemeine Erwägungen zu Zielen, Zwecken und Folgen von Linienbündeln genügen nicht, weder für die grundsätzliche Entscheidung des Aufgabenträgers, Linienbündel vorzusehen, noch für die konkret zu bildenden Bündel.	L	
	15	Es besteht die Gefahr, dass Linienbündel allein oder in erster Linie dem Ziel dienen, die unternehmerischen Gestaltungsrechte zu beseitigen.	L	NVP und Linienbündel sind Instrumente, die Gestaltungsrechte der Aufgabenträger umzusetzen
	16	Wesentliche Voraussetzungen einer Bündelung finden sich im Entwurf nicht, weder auf Seite 5, noch auf den Seiten 39 ff.	L	
	17	NBSW hat in einem Gutachten nachgewiesen, dass die Ostalbkreis Stadtverkehre, gemessen an der Verkehrsleistung, die kostengünstigsten in ganz Baden-Württemberg bieten.	L	Steht so nicht im Gutachten, Finanzierung ist mit anderen Stadtverkehren nicht vergleichbar.
	18	Ohne die Wahrnehmung der vorhandenen Qualität des Stadtverkehrs misslingt die Nahverkehrsplanung.	L	Derzeitige Qualität wurde berücksichtigt
	19	Ursprung der Linienbündel-Idee ist unklar und stammt offenbar aus der Lenkungsgruppe aus der Kreisverwaltung, einigen Kreisräten und dem Nahverkehrsberater.	L	
	20	Unternehmer wurden nicht "frühzeitig" beteiligt. Unternehmer wurden von der Linienbündelung auf einer Info-Veranstaltung konfrontiert, ohne schriftliche Unterlagen zur Vorbereitung. Ohne weitere Einbindung der Unternehmer erfolgte am 24.9.2013 ein Vorentwurf des Plans, der den Unternehmen erst Mitte Oktober zugeleitet wurde und der keine Rechtfertigung der Linienbündelung enthielt. Im Protokoll von OstalbMobil zur V7-Sitzung am 18.10.2013 wurde zu Unrecht die frühzeitige und laufende Beteiligung behauptet. Von einer "frühzeitigen" Beteiligung der Unternehmen, wie sie § 8 Abs. 3 Satz 6 BPfG verlangt, kann also keine Rede sein.		vgl. generelle Anmerkungen zur Unternehmensbeteiligung
	21	Konkreter Verkehrsnutzen, nachvollziehbare und konkrete Kostensenkungen sowie andere Elemente einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung fehlen in Begründung des Bündelungskonzepts (ab Seite 39)	L	
	22	In Kapitel 2. sind keine Rechtfertigungen für eine Bündelung enthalten.	L	
	23	Overheadkosten entstehen in einer von den Unternehmen verselbständigten Einheit.	L	
	24	Für die Stadtverkehre gibt es keinerlei öffentliche Mittel für Verwaltungskosten. Leistungen werden im Rahmen des laufenden Geschäftsbetriebs erbracht.		Diese Kosten gehen in die Haustarifkalkulation ein und werden somit über OstalbMobil ausgeglichen
	25	Ein Nachweis, dass Overheadkosten bestehen und dass sie mit "zentralem Management" in einem Bündel gesenkt werden könnten, fehlt.	!	
	26	Bedienungsverbote werden seit dem 07.12.2007 nicht mehr angewandt und jeder Fahrgast kann mit nur einem Fahrschein seinen Bus frei wählen.	!	
	27	Auch nach Meinung des MVI funktioniert die Spitzabrechnung im Ostalbkreis im "System" OstalbMobil gut.	!	
	28	Im PBefG 2012 gilt der Versagungsgrund des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3. Kein Unternehmer darf ertragreiche Linien aus einem vorhandenen Verkehrsnetz herauslösen. Rosinenpickerei weit hergeholt, dazu bedarf es keiner Bündelung und eine konkrete Gefahr wird nicht benannt.	L	
	29	Wo es um die Auflösung "historisch zufällig gewachsener Linienaufteilungen" geht, ergibt sich aus dem Entwurf nicht.	L	
	30	Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Bündel zu harmonisieren ist kein verkehrsbezogenes Ziel, sondern nur die Beschreibung einer Voraussetzung eines Linienbündels. Dies ist der einzig verbleibende Zweck, durch Synchronisierung der Laufzeiten eine ausschreibungsfähige Menge an Verkehrsleistung zusammen zu bekommen.	L	
	31	Kapitel 3.1. Keine der beschriebenen Erwägungen rechtfertigen Linienbündelung.	L	
	32	Kapitel 3.2. Angeblich vorhandene Probleme in den Verkehrsräumen, die zu Bündeln zusammengefasst werden sollen, werden nicht beschrieben.	L	
	33	Seite 42; Begründung der Linienbündelung, vierter Absatz, erster Satz "alle Linien im Bereich Mutlangen aus einem Guss produziert werden." ist mehr wohlklingend als eine fachliche geprägte Begründung.	L	
	34	Seite 43; Schwäbisch Gmünd Nordost, letzter Absatz "parallel laufende Linien...Gesamtkonzept...integriert werden; daraus seien Synergieeffekt zu erwarten" entbehrt jeglicher Grundlage und sind unzutreffend.	L	
	35	Seite 51, Begründung Linienbündelung Schwäbisch Gmünd Stadt besonders unklar. "Mehrere Korridore" für durchgebundene Regionalverkehre, aber in welchem Umfang steht nicht im Entwurf.	L	
	36	Vorgehensweise bei Linienbündelung richtet sich nicht nach vorhandenen Verkehrsstrukturen, vielmehr sollen diese verändert werden.	L	Verkehrsstrukturen heißt nicht Unternehmensstrukturen
	37	Verkehrlicher Sinn der bisher vorhandenen Verkehre und ihre Ordnung wird nicht analysiert. Es fehlt Betrachtung der offenkundig jeweils verschiedenen Verkehrsaufgaben der einzelnen Linien und deren Betreiber, namentlich dort, wo Linien Bündeln "zugewiesen" werden sollen.	L	Das bestehende Verkehrsnetz wurde eingehend analysiert, nicht alles wurde aufgrund der gebotenen Kürze im Nahverkehrsplan dargestellt
	38	Planung von Korridoren ist lediglich an "Linienoptik" und nicht an der Sache ausgerichtet.	L	
	39	Welche Linien weiterhin durchgehend bis Schwäbisch Gmünd geführt werden sollen und welche an der Peripherie mit Umstieg zum Stadtverkehr enden sollen, fehlt.	L	Es ist nicht vorgesehen, Linien an der Peripherie zu brechen. Sie sind in einem Bündel zusammengefasst, um durchgehende Verkehre anbieten zu können.
	40	Zuschnitt der Bündel tragen Züge von Zufälligkeit und Willkür.	L	
	41	Fehlende Erörterung, ob es das Beste ist, Parallelitäten einfach zu belassen.	L	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	42	Gewichtige Gründe für eine Zuordnung über den Zuschnitt von Bündeln werden sich nicht finden lassen.	L	
	43	Fehlende konkrete Analyse der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben ist nachzuholen und bei Feststellung eines Optimierungsbedarfs ist dieser genau zu definieren.	L	Konkrete Analyse wurde durchgeführt, aber nicht im Detail im NVP dargestellt.
44	Unternehmer wissen am besten, wie die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung auszusehen hat.	L	Das trifft innerhalb der jeweiligen Netze zu. Daher werden die Netze neu definiert.	
45	Lorch, Waldhausen und Weitmars nicht bei Linienbündelung berücksichtigt, obwohl der Betreiber des Stadtverkehrs Lorch Mitglied im Tarifverbund OstalbMobil ist.	L	Linien wurden in Abstimmung mit dem Landkreis Göppingen in dortigen Bündeln zusammengefasst	
46	Linienbündelung wird abgelehnt.	L		
47	Sie ist nicht konkret begründet.	L		
48	Sie führt zur rechtswidrigen Zerschlagung vorhandener und bewährter Verkehrsstrukturen.	L		

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Severin Abt GmbH & Co.KG (Fortsetzung)	49	Wegnahme von Konzessionsrechten stellt eine Art Enteignung dar, ohne jeden konkreten Nutzen für die Fahrgäste.	L	
	50	Der Landkreis sollte vom Konzept der Linienbündelung absehen.	X	
	51	Es wird erwartet, dass die vorliegende Stellungnahme den Mitgliedern des Kreistages rechtzeitig vor der Beschlussfassung zur Verfügung gestellt wird.		Alle Fraktionen erhielten die Stellungnahme
	52	Einwendungen werden vorbehalten.	!	
Weis-Reisen GmbH 22.09.2013	53	Ziele und Rahmenvorgaben sind noch sehr ungenau und bedürfen weiterer Sitzungen mit Diskussionsrunden.		Wurden intensiv diskutiert
	54	Wie soll Aufteilung und Vergabe der neun bzw. zwölf angedachten Linienbündel erfolgen?	L	
	55	Als kleines Unternehmen besteht keine Chance eines der Bündel abzuwickeln.	L	
Stadt-Seniorenrat e.V. Aalen 06.02.2014	1	Im schienengebundenen Nahverkehr ist Aalen mit Ulm, Stuttgart, Ellwangen/Crailsheim sowie Nördlingen/Donauwörth ausreichend bedient und vertaktet.	!	
	2	Fahrkartenautomaten an Bahnhöfen stellen für ältere Menschen, Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer Barrieren dar, die es zu beseitigen gilt.	!	
	3	Fernbuslinie stellt keine Rollstuhlplätze zur Verfügung und die Haltestelle bietet keine Sitzgelegenheit und Wetterschutz.	→	Fernbuslinie nicht im Regelungs- bereich des Nahverkehrsplans, Halte- stellen Angelegenheit der Städte
	4	Schüler stellen den größten zu befördernden Personenkreis dar, weshalb sich der ÖPNV am Aufkommen der Schüler orientiert, weshalb an Ferientagen Teile der Stadt vom ÖPNV nahezu ausgeschlossen sind.	!	Daher getrennte Standards im Jedermann-Verkehr
	5	Unwirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen ist zu vermeiden. Dabei sind Lösungen zu suchen, die zum Beispiel Anbieterübergreifend zu finden sind.	!	
	6	In Fachsenfeld und Dewangen verkehren zur Normalverkehrszeit alle 15 bis 20 Minuten Linienfahrzeuge. Ist die Nachfrage entsprechend groß, um ein solches Angebot zu rechtfertigen?	!	
	7	Obwohl Waldhausen und Ebnat nahezu so viele Einwohner wie die vorgenannten Städte aufweisen, ist die Bedienung deutlich schlechter.	!	
	8	Die Linie 7696 von Aalen nach Bopfingen (11:15 Uhr und 12:30 Uhr an F) fährt öfter in derselben Zeitlage wie auch die Riesbahn (11:35 Uhr und 12:35 Uhr an F). Doppelversorgung? Der Bus fährt von Aalen nach Unterkochen um 13:35 Uhr und die Brenzbahn um 13:33 Uhr. Jede Stunde die gleiche Situation. Doppelversorgung?	→	aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten teilweise Parallage auf einzelnen Abschnitten
	9	Die Bushaltestellen entsprechen NICHT, von wenigen Ausnahmen abgesehen, den Vorgaben der Barrierefreiheit.	!	
	10	Die meisten Bauvorhaben werden mit öffentlichen Mitteln (GVFG sowie ELR) durchgeführt. Deshalb müssten alle Haltestellen-Bauvorhaben der jüngeren Vergangenheit barrierefrei sein.	!	
	11	Folgende Ausstattungsmerkmale sollten bei Neuanlagen berücksichtigt werden: - Sitzgelegenheiten, unterschiedliche Sitzhöhen mit Armlehnen. - Symbole (s. Orientierungshilfen in Reutlingen) können Sehbehinderten wie auch Menschen mit anderen Behinderungen sehr hilfreich sein. Diese Symbole sind an Haltestellen und im Bus angebracht. - Wetterschutz von drei Seiten. - Beleuchtung - Bordsteinhöhe 18 - 22cm - Haltestellenkap oder Haltestelle am Fahrbahnrand - bei Haltestellen der Kategorie 1 Dynamische Fahrgastinformation - Informationen wie Fahrplan, Stadtplan,... usw.	✓	standardisierte Aufwertung von Haltestellen ist begrüßenswert; im Verantwortungsbereich der Gemeinden Kapitel 2.4.4. wurde - soweit nicht bereits enthalten - ergänzt
	12	Auf Busbuchten sollte weitestgehend verzichtet werden.	→	
	13	Besonderer Augenmerk auf die Radwegführung im Haltestellenbereich wird gefordert.	→	
	14	Bei Alternativen Bedienformen wird nicht an den Bürgerbus gedacht (Genehmigungsfähigkeit und Fahrerlaubnis) sondern das fahrplanlose System des Flexibus (Günzburg) wird gefordert.		Dabei handelt es sich um ein sehr attraktives, aber auch sehr kostenintensives System
	15	Möglichkeiten der Finanzierung kleinerer Buseinheiten (16 bis 22 Sitzplätze) über ein Programm der Landesregierung.	!	
	16	Der ÖPNV ist kein Selbstläufer. Der Fahrgast kommt nicht selbstverständlich zum Bus.	!	
	17	Es muss ein Marketingkonzept entwickelt werden.	→	
	18	Vorschlag: Jeder ältere Mensch, der seinen Führerschein abgibt, kann ein Jahr kostenlos Bus fahren.	→	
	19	Der ÖPNV-Anbieter ist Dienstleister.	!	
	20	Qualitätsmerkmale müssen für den ÖPNV formuliert werden.	!	
	21	Einrichtung eines Beschwerdemanagements auf Kreisebene (nicht VU), auch auf Ebene eines Ombudsmannes.	→	
	22	Ein Mobilitätskonzept fehlt.	→	
	23	Der ÖPNV muss als Alternative zum MIV gesehen werden.	!	
	24	Der Kunde muss wissen, was der Bus zu bieten hat: - Rampe - Plätze für Gehhilfen und Kinderwagen - akkustische Ansagen - gekennzeichnete Sitzplätze für Sehbehinderte	✓	Passage zur Kennzeichnung barrierefreier Busse im Fpl. wurde ergänzt
	25	Das neue Fahrplanbuch ist nicht verfügbar.	→	
Beirat von Menschen mit Behinderungen in Aalen 20.02.2014	1	Im schienengebundenen Nahverkehr ist Aalen ausreichend bedient und vertaktet.	!	
	2	Fahrkartenautomaten an Bahnhöfen stellen für ältere Menschen, Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer Barrieren dar, die es zu beseitigen gilt (Probleme mit der Lesbarkeit, heranfahren)	→	Nicht Wirkungsbereich des Nahverkehrsplans
	3	Fernbuslinie stellt keine Rollstuhlplätze zur Verfügung und die Haltestelle bietet keine Sitzgelegenheit und Wetterschutz.	→	Nicht Wirkungsbereich des Nahverkehrsplans
	4	In den Ferientagen sind Teile der Stadt vom ÖPNV nahezu ausgeschlossen.	!	vgl. generelle Anmerkung zu den Standards und zur Finanzierung
	5	Rechtfertigt der Bedarf das dichte Angebot in Fachsenfeld und Dewangen aufrecht zu erhalten?		entspricht dem aktuellen Angebot, keine Reduzierungen
	6	Waldhausen und Ebnat erreichen zusammen die Einwohnerzahl der vorgenannten Orte, haben aber ein deutlich schlechteres Angebot.		Entspricht dem aktuellen Angebot
	7	Doppelversorgung durch Linie 7696 und Riesbahn von Aalen über Bopfingen.		Wurde nach Diskussion in Lenkungsgruppe festgelegt
	8	Innerhalb der Stadt Aalen sind fast alle Haltestellen des ÖPNV nicht barrierefrei.	!	vgl. generelle Anmerkung zur Barrierefreiheit

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar	
Beirat von Menschen mit Behinderungen in Aalen (Fortsetzung)	9	Die Bushaltestellen entsprechen NICHT, von wenigen Ausnahmen abgesehen, den Vorgaben der Barrierefreiheit.	!	vgl. generelle Anmerkung zur Barrierefreiheit	
	10	Die meisten Bauvorhaben werden mit öffentlichen Mitteln (GVFG sowie ELR) durchgeführt. Deshalb müssten alle Haltestellen-Bauvorhaben der jüngeren Vergangenheit barrierefrei sein.	!	vgl. generelle Anmerkung zur Barrierefreiheit	
	11	Folgende Ausstattungsmerkmale sollten bei Neuanlagen berücksichtigt werden: - Sitzgelegenheiten mit Armlehnen. - Symbole (s. Orientierungshilfen in Reutlingen) können Sehbehinderten wie auch Menschen mit anderen Behinderungen sehr hilfreich sein. Diese Symbole sind an Haltestellen und im Bus angebracht. - Wetterschutz von drei Seiten. - Beleuchtung - Bordsteinhöhe 18 - 22cm - Haltestellenkap oder Haltestelle am Fahrbahnrand - bei Haltestellen der Kategorie 1 Dynamische Fahrgastinformation - Informationen wie Fahrplan, Stadtplan, ... usw.	✓	standardisierte Aufwertung von Haltestellen ist begrüßenswert; im Verantwortungsbereich der Gemeinden Kapitel 2.4.4. wurde - soweit nicht bereits enthalten - ergänzt	
	12	Auf Busbuchten sollte weitestgehend verzichtet werden.	✓		
	13	Es wird ein besonderer Augenmerk auf die Radwegführung im Haltestellenbereich gefordert.	✓		
	14	Bei Alternativen Bedienformen wird nicht an den Bürgerbus gedacht (Genehmigungsfähigkeit und Fahrerlaubnis) sondern das fahrplanlose System des Flexibus (Günzburg) wird gefordert.		Dabei handelt es sich um ein sehr attraktives, aber auch sehr kostenintensives System	
	15	Möglichkeiten der Finanzierung kleinerer Buseinheiten (16 bis 22 Sitzplätze) über ein Förderprogramm der Landesregierung.	!		
	16	Der Kunde muss wissen, was der Bus zu bieten hat: - Rampe - Plätze für Gehhilfen und Kinderwagen - akustische Ansagen - gekennzeichnete Sitzplätze für Sehbehinderte	✓	Passage zur Kennzeichnung barrierefreier Busse im Fpl. wurde ergänzt	
	17	Das neue Fahrplanbuch ist nicht verfügbar.	→		
	18	Es muss ein Marketingkonzept entwickelt werden.	→		
Arbeitskreis Ökologie und Umwelt Lorch 22.03.2014	1	Ein Mobilitätskonzept fehlt.	→		
	1	Der Arbeitskreis Ökologie und Umwelt stimmt dem Nahverkehrsplan mit der Maßgabe zu, dass der innerörtliche Busverkehr in der Gesamtstadt Lorch auch in Zukunft alle Haltestellen bedient und Verbesserungen auch im Hinblick auf den demografischen Wandel nach Möglichkeiten zu prüfen und umzusetzen sind.	!	Keine Veränderungen vorgesehen	
	Behindertenbeauftragter der Stadt Rainau 26.02.2014	1	Im schienengebundenen Nahverkehr ist die Gemeinde Rainau mit Ellwangen/Crailsheim sowie Nördlingen/Donauwörth (mit Halt in Goldshöfe) ausreichend bedient und vertaktet.	!	
		2	Fahrkartenautomaten an Bahnhöfen stellen für ältere Menschen, Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer Barrieren dar, die es zu beseitigen gilt (Probleme mit der Lesbarkeit, herantreten an Automat).	→	Nicht Wirkungsbereich des Nahverkehrsplans
		3	Bis auf den Teilort Schwabsberg ist in der Gemeinde Rainau in den Schulferien nahezu kein öffentlicher Personenverkehr existent.	!	Dafür ist bei Bedarf hier eine flexible Bedienungsform vorgesehen
		4	Fahrzeuge im Schülerverkehr sind in der Mehrzahl nicht barrierefrei.	✗	Aus Kapazitätsgründen ist hier keine vollständige Barrierefreiheit möglich
		5	Unwirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen, besonders im Schülerverkehr, ist zu vermeiden. Dabei sind Lösungen zu suchen, die zum Beispiel Anbieterübergreifend zu finden sind.	!	Ist Ziel des Nahverkehrsplans
		6	Möglichkeiten der Finanzierung kleinerer Buseinheiten (16 bis 22 Sitzplätze) über ein Programm der Landesregierung.	!	
		7	Nahezu alle Verkehrsanbieter besitzen Fahrzeuge mit Niederflurtechnik und Rollstuhlplätzen. Der potenzielle Fahrgast muss Kenntnis darüber erlangen und Information muss in Fahrplänen ausgewiesen werden.	✓	Satz zur Kennzeichnung barrierefreier Busse im Fpl wurde ergänzt
		8	Innerhalb der Gemeinde Rainau sind alle Haltestellen des ÖPNV nicht barrierefrei.		vgl. generelle Anmerkung zur Barrierefreiheit
9		Folgende Ausstattungsmerkmale sollten bei Neuanlagen berücksichtigt werden: ...Unterstellmöglichkeiten mit Sitzgelegenheiten in unterschiedlicher Höhe mit Armlehnen.	✓		
10		...Beleuchtung	!	Ist enthalten (vgl. Tabelle 2-5)	
Körperbehindertenver ein Ostwürttemberg 26.03.2014	11	Haltestellen sind künftig am Fahrbahnrand oder als Kap-Haltestelle zu bauen, um ein paralleles Herantreten zu ermöglichen.	✓		
	12	Bei Alternativen Bedienformen wird nicht an den Bürgerbus gedacht (Genehmigungsfähigkeit und Fahrerlaubnis) sondern u.a. das fahrplanlose System des Flexibus (Günzburg) wird gefordert sowie Rufbus oder Anruflixi.		Dabei handelt es sich um ein sehr attraktives, aber auch sehr kostenintensives System	
	13	Auch im Schülerverkehr sollen Haltestellen in Dalkingen - Weiler Abzweig bedient werden.	→		
	14	Haltestelle in Saverwang befindet sich an der Bundesstraße. Die Schulkinder sollten nicht dort sondern an der Wendepforte von Saverwang aussteigen können. Hierzu sollte die Linienführung geändert werden.	→		
	15	Für gehbehinderte Kinder sollten auf den Schülerlinien Fahrzeuge in Niederflurtechnik mit Rollstuhlplatz eingesetzt werden. Entspricht der Inklusion und diese Kinder wären unter Umständen nicht mehr auf Fahrdienste der Hilfsdienste oder Privatfahrten angewiesen.	!	Sukzessive sollen hier vermehrt Niederflerbusse zum Einsatz kommen	
	1	Vermutlich werden nicht nur auf der Schienenstrecke Aalen - Ulm Züge mit einem erhöhten und sehr schmalen Einstieg eingesetzt. Bitte Formulierung ändern.	→	Nicht Wirkungsbereich des Nahverkehrsplans	
	2	Bahnhof Ellwangen bietet nur einen Hublifler für Rollfahrer an und diesen nur auf einem bestimmten Gleis. Für ein selbstbestimmtes Leben nicht akzeptabel.	→	Nicht Wirkungsbereich des Nahverkehrsplans	
	Bündnis 90/ Die Grünen	1	Hohe Kosten im NVP entstehen zum Teil nur deshalb, weil der OAK den Fahrschein bezuschusst und nicht das Angebot. Im NVP wird nicht erwähnt, dass sich diese Finanzierung ändern wird. Im Nachbarkreis Heidenheim ist die Unterstützung gedeckelt.	!	
		2	Linienzusammenführung basiert nicht auf den Mobilitätsbedürfnissen der BürgerInnen, sondern zielt hauptsächlich darauf ab, unattraktive Buslinien zu streichen ohne zu hinterfragen, warum sie so wenig genutzt werden. Dies könnte aber auch an ungünstigen Abfahrtszeiten, Erschließung, fehlende Bahnanbindung liegen.		NVP legt Wert darauf, dass im Sinne der Daseinsvorsorge eine flächendeckende Grundbedienug besteht Ziel NVP ist nicht die Reduzierung des bedarfsgerechten Angebots.
		3	Linienführung Oberdorf und Kerkingen soll ohne Alternative aufzuzeigen gestrichen werden.	✓	
4		Statt die Linien nur zu bündeln sollte ein Konzept erstellt werden wie die Kernstadt und die Teiorte von Bopfingen mit Bürgerbussen, Anruftaxen ect. sinnvoll an die Bahnabfahrtszeiten angepasst, mit den Buslinien zu anderen Kommunen koordiniert etc. werden.		NVP legt Basis für solche Konzepte, die im Rahmen der Umsetzung erstellt werden können	
5		Bushaltestellen sollten im ganzen OAK einheitlich sein und ein Teil der Wand für Werbezwecke genutzt werden.	→	Zuständigkeit Gemeinden	
6		Die Einteilung in Haltestellen-Kategorien (S. 34 NVP) widerspricht dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit, die bis zum 01.01.2022 erreicht werden soll.		Ausnahmen können im NVP definiert werden	

Stelle	Nr.	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar
Bündnis 90/ Die Grünen (Fortsetzung)	7	S. 36 NVP, 2. Absatz, die dort benannten Reisebusse werden absehbar im ländlichen Raum eingesetzt, was eine Benachteiligung der BürgerInnen, die im ländlichen Raum wohnen, bedeutet.	!	
	8	Es gibt barrierefrei ausgestattete Reisebusse.	!	
	9	Bahnhof Bopfingen braucht barrierefreien Übergang von Gleis 1 zu Gleis 2. Ostalbkreis muss vor der Schaffung endgültiger Baumaßnahmen von der Bahn Einblick und Mitspracherecht bekommen.	→	
	10	Busbahnhof in Bopfingen ist nicht barrierefrei. Keine Absenkungen um barrierefrei auf den Bussteig zu kommen und kein Kasseler Bord vorhanden	!	Aufgabe der Gemeinden
	11	Anbindung der Busse auf die Bahn fehlt an Werktagen und am Wochenende.	!	Abstimmung im NVP gefordert
	12	Erreichbarkeitsanalyse (S. 11 NVP 1. Abschnitt) ist nur beschränkt, da ältere Menschen und deren Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen nicht aufgeführt wurde. Eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit der Buslinien ist dringend geboten.	→	Sprengt Rahmen des Nahverkehrsplans
	13	Erreichbarkeit von Gemeindehäusern, Friedhöfen, Sportvereinen und Institutionen (z.B. DRK) für ältere Menschen wurde nicht überprüft.	→	Sprengt Rahmen des Nahverkehrsplans
	14	Evangelische Bevölkerung von Aufhausen kann nicht mit ÖPNV die Kirche besuchen.	!	
	15	In Bopfingen müssen neue Bushaltestellen eingerichtet werden, z.B. an der B29, vor Geschäft Schuhkaufmann und gegenüber.	→	
	16	Bushaltestellen im ländlichen Raum werden erst barrierefrei, wenn täglich mehr als 50 Fahrgäste dort einsteigen (S. 34 NVP, 2.4.4. Haltestellenausstattung).		Ausbau aller Haltestellen bis 2022 finanziell nicht zu stemmen
	17	Dass Bürgerbusse nur eingerichtet werden wenn Ehrenamtliche das Fahren übernehmen, ist nicht akzeptabel und widerspricht den bereits bestehenden Bürgerbussen in Hüttlingen, Westhausen und Ellwangen (S. 29 NVP, 3. Absatz).	!	Bürgerbusse im engeren Sinn werden laut Definition ehrenamtlich betrieben.
	18	Jobticket wird im Ostalbkreis nicht gut angenommen.	!	
	19	Geringe Akzeptanz des Gästetickets zur Erreichbarkeit von touristischen Attraktionen.	!	
	20	Radnutzung erschwert durch Reisebusse, deren Bauweise die Mitnahme von Fahrrädern drastisch einschränkt.	!	
	21	Mangelnde Verknüpfung von Riesbahn und Bus.	!	Abstimmung im NVP gefordert
	22	Mangelhafte Busanbindung des Bopfinger Bahnhofs.	!	Abstimmung im NVP gefordert

Generelle Anmerkungen des Gutachters zum Thema Linienbündelung

Die gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen sind im Nahverkehrsplan ausführlich dargestellt (Kapitel 1.1), ebenfalls die Gründe und die Vorgehensweise der Bündelung im Ostalbkreis (Kapitel 3.1).

Eine Linienbündelung gehört zwischenzeitlich zu den Standard-Planungsinstrumenten der Aufgabenträger und wird von der Mehrzahl der Aufgabenträger in Baden-Württemberg angewandt. Sie führt nicht zwangsläufig zur Ausschreibung von Leistungen, sondern erfolgt aus planerisch/verkehrlichen Erwägungen, sodass durchaus die Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne des novellierten PBefG erhalten bzw. hergestellt werden kann. Durch eine Kopplung von starken und schwachen Linien kann die eigenwirtschaftliche Basis der Netze gestärkt werden. Eine Vergabepflicht besteht nur so weit, wie eine Erbringung der Verkehrsleistungen auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht mehr gegeben ist. Dies ist im Ostalbkreis nur im Bereich des Schülerverkehrs der Fall. Diese Leistungen können vom übrigen Linienverkehr getrennt und separat vergeben werden. Und selbst wenn ein komplettes Bündel ausgeschrieben werden sollte, fordert der Gesetzgeber eine Aufteilung in Lose, sodass sich die lokalen Unternehmen auf kleinere Einheiten bewerben könnten.

Die Größe der Bündel ermöglicht eine großflächige integrierte Planung. Kleinere Verkehrsunternehmen können durch Zusammenarbeit in einer „Gemeinschaftskonzession“ auch im Rahmen dieser großen Bündel ihren Bestand sichern.

Ziel der Linienbündelung ist die Schaffung einer integrierten Bedienung dort, wo dies zurzeit noch nicht der Fall ist, insbesondere in Korridoren, in denen sich Stadt- und Regionallinien überlagern. Die Linienbündelung dient auch der rechtlichen Verankerung von integrierten, linienübergreifenden Bedienungen, wo diese heute auf freiwilliger Basis bestehen. Durch die Linienbündelung werden auch nicht die unternehmerischen Gestaltungsrechte beseitigt, sondern innerhalb der einzelnen Bündel sogar größer.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der finanziellen Rahmenbedingungen wird in einer Intensivierung der Kooperation der Unternehmen eine wichtige Voraussetzung dafür gesehen, das derzeitige Bedienungsniveau aufrechterhalten zu können.

Eine detaillierte Abschätzung der Auswirkungen und Folgewirkungen der Linienbündelung sowie eine konkrete Benennung des Verkehrsnutzens und der Veränderung von Overheadkosten sind im Zuge des Nahverkehrsplans als Rahmenplan nicht leistbar und auch nicht dessen Aufgabe. Durch die Festschreibung der Linienbündelung im Nahverkehrsplan werden zunächst nur die Genehmigungslaufzeiten harmonisiert.

Die Harmonisierungszeitpunkte liegen in einem Zeitraum zwischen 2018 bis 2021. Auswirkungen und Folgewirkungen der Linienbündelung können daher erst im Vorfeld dieser Zeitpunkte abgeschätzt werden. Bei Bedarf ist in diesem Zusammenhang auch eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans möglich.

Die Linienbündelung greift nicht in bestehende Konzessionsrechte der Unternehmen ein. Die Konzessionen sind befristete Rechte, eine Linie zu bewirtschaften. Erst nach Auslaufen sämtlicher dieser Rechte ist eine Bündelung möglich, daher die langen Fristen. Im Rahmen der Harmonisierung müssen einzelne Genehmigungen zwangsläufig mit kürzeren Laufzeiten vergeben werden, wodurch für die Unternehmen nur eine eingeschränkte Planungssicherheit besteht. Dies ist aber ein vorübergehender Zustand, nach Bündelung können die Genehmigungen für bis zu zehn Jahre vergeben werden, wobei darauf hinzuweisen ist, dass die im PBefG verankerte Laufzeit von zehn Jahren auch nur die Höchstlaufzeit, d.h. nicht zwingend ist.

Mit Linienbündelung und dem Angebotskonzept (Karte 2-1) ist kein Brechen von Linien verbunden. Es werden hier die Voraussetzungen geschaffen, dass Stadt- und Regionalverkehr die Haupt-Einfallachsen der Städte integriert bedienen. Unterschiedliche Aufgaben von Regional- und Stadtverkehr werden (soweit sinnvoll) hier weiterhin berücksichtigt (Feinerschließung ist Sache Stadtverkehr). Die Regionallinien sollen auf jeden Fall weiterhin bis in die Zentren fahren.

Der Ostalbkreis ist am Fortbestand der Aufgabenteilung zwischen Betreiber (VU), Landkreis als Aufgabenträger und Landkreis als Genehmigungsbehörde sehr interessiert. Die Aufgaben des zu gründenden Verbundes sind dabei zu beachten.

Generelle Anmerkungen zum Thema Kosten und Finanzierung

Bei den ausgewiesenen Standards (z. B. in Anlage 2-1) handelt es sich um die Fahrtzahlen, die außerhalb des Schülerverkehrs auf den jeweiligen Bedienungskategorien der Linien an den einzelnen Betriebstagen mindestens erreicht werden sollen. Sofern eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist, sind weitere Fahrten immer möglich. Eine Reduzierung des Bedienungsangebots ist durch die Eingruppierung in eine bestimmte Bedienungskategorie nicht verbunden.

Mit der Festlegung von Bedienungskategorien im Nahverkehrsplan ist zudem keine Nivellierung des Verkehrsangebots verbunden, bestehende Bedienungsunterschiede haben weiterhin Bestand. Entscheidend ist jedoch, dass das Busangebot nicht unter die kreisweit gültigen Mindeststandards absinkt.

Sofern eine bestehende Linie als „Schülerlinie“ eingruppiert ist, bedeutet dies nicht, dass auf dieser ausschließlich an Schultagen eine Bedienung erfolgt. Täglich angebotene Fahrten sind weiterhin möglich.

Reduzierungen von Fahrleistungen durch Verkehrsunternehmen sind zustimmungspflichtig. Entsprechende Fahrplananträge werden gestellt, wenn der Bedarf nicht mehr gegeben ist. Der Antrag ist zu begründen und wird im Rahmen eines Anhörungsverfahrens u.a. den betroffenen Kommunen zugeleitet. Im Anschluss erfolgt eine Entscheidung der Genehmigungsbehörde. Seitens des Landkreises wird nicht auf die Reduzierung von Fahrleistungen hingearbeitet.

In Kapitel 2.2.3. wird folgender Satz ergänzt: *„Es ist jeweils die Mindestbedienung angegeben. Wo die Bedienungshäufigkeit heute über diesen Werten liegt, gilt die heutige Bedienungshäufigkeit als Mindestbedienung soweit ein Bedarf für das zusätzliche Angebot besteht.“*

Unabhängig davon, sind die bestellten Verkehrsangebote im Schülerverkehr und im geringen Maße im allgemeinen Linienverkehr zu sehen, die vom Landkreis im Rahmen gesonderter Verträge finanziert werden. Sofern hier kein Bedarf mehr besteht, ist der Landkreis im Rahmen der wirtschaftlichen Verwendung von Haushaltsmitteln gehalten, zu reagieren und ggf. Fahrtenangebote zurückzuführen.

Hinzuweisen ist, dass die in den Nahverkehrsplänen anderer Aufgabenträger ausgewiesenen Mindestbedienungsstandards in der Regel unter dem vorgeschlagenen Niveau liegen.

Generelle Anmerkungen zum Thema Barrierefreiheit

Die Aufnahme der Anforderungen aus dem EU-Recht zur Barrierefreiheit haben gegenüber den Städten und Gemeinden appellativen, empfehlenden Charakter. Aus den Ausführungen des Nahverkehrsplans lassen sich für diese keine direkte Verpflichtungen ableiten. Nach Auffassung der Landkreisverwaltung bestehen für die Gemeinden keine Verpflichtung den kompletten Haltestellenbestand barrierefrei zu gestalten.

Die gesetzlichen Regelungen z. B. im PBefG wirken direkt gegenüber dem Verkehrsunternehmen. Im Nahverkehrsplan werden diese Vorgaben nicht verschärft, sondern es besteht hier die Möglichkeit zur Definition von Ausnahmen. Im Kapitel 2.5 werden diese Ausnahmetatbestände aufgenommen.

In den teilraumbezogenen Gesprächen können Umsetzungskonzeptionen zum Thema Barrierefreiheit erarbeitet werden.

Generelle Anmerkungen zum Thema Unternehmensbeteiligung

Durch die Einbindung der Verkehrsunternehmen bereits im Zuge der Erstellung des Anforderungsprofils im Jahr 2011, bei der Vorabbefragung im Frühjahr 2012 sowie zweier Gesprächstermine im Januar 2013 zu den Zielen- und Rahmenvorgaben und im Juni 2013 zum Linienbündelungskonzept und der Zuleitung der Ziele und Rahmenvorgaben sowie des Linienbündelungskonzeptes bereits am 24. Oktober 2013 im Zuge eines vorbereitenden Beteiligungsverfahrens wurden aus Sicht der Landkreisverwaltung die Verkehrsunternehmen umfassend und frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden. Dies wurde ergänzt mit Gesprächsangeboten. Die Unternehmen nutzten diese Möglichkeit zum Teil zu Stellungnahmen und Gesprächen ab Sommer 2013.

Erforderliche Fahrtenzahlen zum Erreichen der Standards

	Rahmenvorgaben NVP (Fahrten je Stunde)			Daraus: Fahrten je Stunde*			Fahrtenpaare pro Tag			
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	Mo-Fr Sum	Sa Sum	So Sum	
Regionalverkehr										
Busachse Kategorie I	min	2	1	nach Bedarf	2	1	0	19	6	0
	max	2	1	nach Bedarf	2	1	1	23	18	16
Busachse Kategorie II	min	1	0,5	nach Bedarf	1	0,5	0	9	3	0
	max	1	1	nach Bedarf	1	1	0,5	17	12	8
Grundnetzlinien	min	einzelne Fahrten nach Bedarf	einzelne Fahrten oder flexible Bed.	flexible Bed.	0,5	0	0	2	0	0
	max	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr ggf. flexible Bed.	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr ggf. flexible Bed.	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr ggf. flexible Bed.	1	0,5	0	9	3	0
Schülerlinien										
Stadtverkehr										
Stadtlinie Kategorie I	min	2	2	1	2	2	1	34	24	16
	max	bei Bedarf dichter	2	1	4	2	1	42	24	16
Stadtlinie Kategorie II	min	2	1	nach Bedarf	2	1	0	19	6	0
	max	2	1	nach Bedarf	2	1	1,0	23	18	16
Städtische Ergänzungslinie	min	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	0,5	0,5	0	7	3	0
	max	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr	2	1	0,5	21	12	8
Schülerlinien										

* Zugrundegelegte Bedienungshäufigkeiten bei der Definition "nach Bedarf":

In der HVZ: mindestens alle 2 Stunden (=ein Fahrtenpaar morgens und abends in der HVZ), maximal wie die nächsthöhere höhere Kategorie
in der NVZ: kann im Regionalverkehr auch 0 bedeuten, im Stadtverkehr mindestens alle 2 Stunden, maximal wie die nächsthöhere höhere Kategorie
in der NVZ: kann auch 0 bedeuten, maximal wie NVZ

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde		
Aalen	Aalen	Aalen	25.376	34.557	66.406		
		Aalwirthaus					
		Grauleshof					
		Hahnenberg	9				
		Hammerstadt	115				
		Himmlingen	113				
		Hirschhof	7				
		Hofherrnweiler	}			3.124	
		Sauerbachhof					
		Lauchhof	6				
		Mädle	79				
		Mantelhof	139				
		Nägeleshof					
		Nesslau	1.145				
		Oberrombach	922				
		Pompelhof	3				
		Raental	84				
		Sandberg	13				
		Schwalbenhof	18				
		Sofienhof	3				
		Unterrombach	3.397				
		Vogelsang	4				
			Dewangen			Dewangen	2.605
			Aushof	7			
			Bernhardsdorf	}		106	
			Bubenrain				
			Bronnenhäusle	9			
			Degenhof	9			
			Dreherhof	8			
			Faulherrnhof	17			
			Freudenhöfle	1			
			Gobühl	6			
			Grossdölzer	2			
			Haldenhaus	5			
		Hüttenhöfe	35				
		Kleindölzer	3				
		Kohlhöfle	3				
		Langenhalde	2				
		Lusthof	10				
		Neuhof	11				
		Rauburr	3				
		Reichenbach	176				
		Riegelhof	10				
		Rodamsdörfle	88				
		Rotsold	12				
		Schafhof	17				
		Schultheissenhöfle	12				
		Streithöfle	4				
		Tannenhof	6				
		Trübenreute	6				
	Ebnat	Ebnat	3.179	3.337			
		Affalterwang	73				
		Diepertsbuch	7				
		Niesitz	78				
	Fachsenfeld	Fachsenfeld	2.904	3.595			
		Bodenbach					
		Frankeneich					
		Himmlingsweiler	279				
		Mühlhäusle	7				
		Oberer Hangendenbuch	17				
		Sauzenbach	5				
		Scherrenmühle	33				
		Schlossreute					
		Spitzschafhaus	1				
		Steinfurt	4				
		Waiblingen	345				

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde		
noch Aalen	Unterkochen	Unterkochen	4.794	4.917			
		Birkhof	26				
		Eisenhammerwerk					
		Glashütte	57				
		Klause					
		Läuterhäusle					
		Neukochen	1				
		Neumühle					
		Neuziegelhütte	37				
		Pulvermühle					
	Stefansweiler Mühle	2					
	Waldhausen	Waldhausen	1.764	2.322			
Arlesberg		73					
Bernlohe		21					
Beuren		84					
Brastelburg		205					
Geiselwang		33					
Hohenberg		6					
Neubau		7					
Simmisweiler		129					
Wasseraffingen	Wasseraffingen	11.768	12.418				
	Affalterried						
	Brausenried						
	Erzhäusle						
	Heisenberg						
	Mäderhof						
	Onatsfeld						
	Rötenberg	11					
	Röthardt	199					
	Salchenhaus						
	Treppach	388					
Weidenfeld	52						
Hofen	Hofen	1.186	2.087				
	Attenhofen	446					
	Fürsitz	3					
	Goldshöfe	28					
	Heimatsmühle	19					
	Kellerhaus	31					
	Oberalfingen	374					
Abtsgmünd	Abtsgmünd	Abtsgmünd	2.902	3.723	7.348		
		Altschmiede	57				
		Ausägmühle	1				
		Hangendenbuch	23				
		Schäufele	10				
		Vorderbüchelberg	19				
		Ölmühle	10				
		Neuschmiede	356				
		Wilfflingen	49				
		Wöllstein	296				
		Hohenstadt	Hohenstadt			620	770
			Bernhardshof			5	
	Börrat		39				
	Brastelhof		1				
	Butzenberg		5				
	Christhäuser		8				
	Fischhaus		2				
	Kocherhof		6				
	Köhrhof		7				
	Maisenhäuser		4				
	Reichertshofen		45				
	Rötenbach	14					
	Sandhof	1					
Schafhäuser	2						
Steinreute	11						
Laubach	Laubach	146	309				
	Berg	33					
	Leinroden	94					
	Haag	5					
	Roßnagel	21					
	Eichhornhof	3					
	Kauhof	3					
Schneiderhaus	4						

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde
noch Abtsgmünd	Neubronn	Neubronn Eiderhalden Kellerhaus Spatzenmühle	300 2 9 4	315	
	Pommertsweiler	Pommertsweiler Hammerschmiede Herrenwald Hinterbüchelberg Höfenhölzle Hohenhöfen Lutstrut Mittelhohlenbach Oberhohlenbach Straßdorf Wildenhäusle Wildenhof Zimmerberg Zimmerbergmühle	657 6 5 46 6 2 24 3 5 43 31 26 9 6	869	
	Untergrünigen	Untergrünigen Amselhöfle Billingshalden Burren Dinkbühl Gschendhof Herrenfeld Letten Mittelhohlenbach Ochsenhof Vorderer Rötenbach Rötenberg Seelach Stein Tyrol Wegstetten	1.167 5 10 29 18 6 3 18 8 6 15 8 10 9 2 48	1.362	
Adelmannsfelden	Adelmannsfelden	Adelmannsfelden Bühler Eichhorn Haid Kuderberg Mäder Metzelgehern Mittelwald Ottendorf Dollishäusle Papiermühle Patrizienhaus Sägmühle Schleifhäusle Stöcken Vorderwald Wendenhof	1.397 131 2 72 4 18 7 12 73 2 4 2 7 40 28 10	1.809	1.809
Bartholomä	Bartholomä	Bartholomä Amalienhof Äußerer Kitzinghof Innerer Kitzinghof Möhhof Äußerer Möhhof Rötenbach Tannenhof	1.962 120 9 21 26 7 8 6	2.159	2.159
Böbingen an der Rems	Böbingen Böbingen	Beiswang Birkhof Braunhof Gratwohlhöfe Krausenhof Oberböbingen Unterböbingen Windhof	50 4 4 9 6 2.198 2.290 4	4.565	4.565
Bopfingen	Bopfingen	Bopfingen Hohenberg Holzmühle Kalkofen	5.225	5.225	11.943

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde
noch Bopfingen	Aufhausen	Aufhausen Bayermühle Michelfeld Schlagweidmühle Walkmühle	850	850	2.889
	Baldern	Baldern Blankenhöfe Forsthaus Parkhaus Schloß Baldern Zimmerstetten	430	430	
	Kerkingen	Kerkingen Edelmühle Itzlingen Meisterstall	702 82 165 9	958	
	Oberdorf	Oberdorf Nagelmühle Steinmühle	1.484	1.484	
	Schloßberg	Schloßberg Dorfen Flochberg Härtfeldhausen Heidmühle	1.007 28 641 79 9	1.764	
	Trochtelfingen	Trochtelfingen Obere Röhrbachmühle Untere Röhrbachmühle	773	773	
	Unterriffingen	Unterriffingen Ungnad Oberriffingen	325 134	459	
	Durlangen	Durlangen	Durlangen Amandusmühle Bruckacker Gehau Hummelbühl Karrenstrietle Leinhaus Leinmühle Mooswiese Stutzenklinge Tanau Zimmerbach	2.171 127 591	
Ellenberg	Ellenberg	Ellenberg Althueb Bautzenhof Birnhäusle Breitenbach Dietlesmühle Eiberg Eiberger Sägmühle Georgenstadt Gerhof Haselbach Häsle Hintersteinbach Kraßbronn Muckental Neuhueb Rothof Schmalenbach Schweizerhof Zwiebelhof	1.038 9 18 31 345 4 18 13 32 5 37 14 59 30 51 1 13 6 4 8	1.736	1.736
Ellwangen (Jagst)	Ellwangen	Ellwangen Braune Hardt Schloß ob Ellwangen Schönenberg	11.743	11.743	23.895

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde	
noch Ellwangen (Jagst)	Pfahlheim	Pfahlheim	}	1.502	}	1.864
		Beersbach				
		Hammermühle				
		Pfeifhäusle				
		Sonnenhof				
		Buchhausen				
		Halheim				
		Hardt				
		Hirlbach				
		Hochgreut				
	Hofstetten					
	Rindelbach	Rindelbach	}	1.110	}	3.369
		Stockensägmühle				
		Borsthof				
		Rabenhof				
		Scheuensägmühle				
Eigenzell						
Holbach						
Rotkreuz						
Kalkhöfe						
Schönau						
Kellerhaus						
Gehrensägmühle						
Rattstadt						
Schönenberg						
Stocken						
Treppelmühle						
Röhlingen	Röhlingen	}	1.693	}	3.771	
	Wagnershof					
	Schafhof					
	Dettenroden					
	Elberschwenden					
	Erpfental					
	Haisterhofen					
	Killingen					
	Neunheim					
	Neunstadt					
Rötlen						
Steigberg						
Süßhof						
Schrezheim	Schrezheim	}	1.176	}	3.148	
	Glassägmühle					
	Lindenkeller					
	Altmannsrot					
	Bahnmühle					
	Griesweiler					
	Lindenhof					
	Lindenhäusle					
	Hintersteinbühl					
	Altmannsweiler					
Engelhardsweiler						
Eggenrot						
Espachweiler						
Vorderlengenberg						
Hinterlengenberg						
Olmühle						
Rotenbach						
Schleifhäusle						
Eschach	Eschach	Eschach	}	1.173	}	1.799
		Gehrenhof				
		Hirnbuschhöfle				
		Batschenhof				
		Dietenhalden				
		Götzenmühle				
		Helpertshofen				
		Holzhausen				
		Kemnaten				
		Seifertshofen				
Vellbach						
Waldmannshofen						
					1.799	

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde	
Essingen	Essingen	Essingen	} 5.270	5.697	6.432	
		Blümle				
		Lix				
		Zollhaus				
		Birkenteich				19
		Birkhof				5
		Dauerwang				67
		Forst				208
		Hermannsfeld				40
		Hohenroden				16
		Lauchkling				3
		Oberkolbenhof				6
		Ölmühle				7
		Prinzeck				2
		Schelhoppen				6
		Schnaitberg				5
		Sixenhof				10
		Tauchenweiler				2
		Teußenberg				14
		Unterkolbenhof				12
Weinschenkerhof	3					
Zollhof	2					
	Lauterburg	Lauterburg	735	735		
Göggingen	Göggingen	Göggingen	} 1.994	2.466	2.466	
		Mühlhölzle				
		Pfaffenhäusle				
		Horn				379
		Kleemeisterei				2
		Mühle				3
Mulfingen	88					
Gschwend	Gschwend	Gschwend	1.972	3.094	4.896	
		Birkhof	52			
		Buchhaus	38			
		Dinglesmad	27			
		Ernst	7			
		Gschwender Mühle	4			
		Haldenhaus	2			
		Hasenhof	12			
		Hetschenhof	1			
		Hetzenhof	7			
		Hirschbach	25			
		Hohenreut	19			
		Hollenhof	1			
		Hollenhöfle	6			
		Honkling	251			
		Humbach	13			
		Humberg	16			
		Marzellenhof	4			
		Mühlackerle	19			
		Nardenheim	39			
		Oberer Hugenhof	18			
		Oppenland	2			
		Reißenhöfle	19			
		Roßsumpf	4			
		Schlechtbach	309			
		Schlechtbacher Sägmühle	5			
		Schmidbügel	29			
		Seelach	25			
		Steinenforst	4			
		Straßenhaus	11			
Unterer Hugenhof	9					
Waldhaus	81					
Wildgarten	63					

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde		
noch Gschwend	Altersberg	Altersberg	80	763			
		Brandhof	41				
		Eichenkirnberg	57				
		Felgenhof	20				
		Gläserhof	4				
		Haghof	7				
		Haghöfle	3				
		Hagkling	117				
		Hengstberg	8				
		Hinteres Breitenfeld	8				
		Horlachen	189				
		Huckenbeckenreute	4				
		Hundsberg	76				
		Hundsberger Sägmühle	8				
		Krämersberg	8				
		Lämmershof	15				
		Neumühle	10				
		Pfeifferhof	6				
		Pritschenhof	7				
		Schierhof	24				
		Seehöfle	4				
		Sturmhof	32				
		Vorderes Breitenfeld	20				
		Wasserhof	13				
		Ziegelhütte	2				
		Frickenhofen	Frickenhofen	} 348		1.039	
			Joosenhofer Sägmühle				
			Rappenbühl				
			Weiler				
			Brechtenhalden				7
			Bruckenhau				4
			Dietenhof				20
			Hohenohl				3
			Hohenreusch				26
			Joosenhof				4
			Käshöfle				7
		Kellershof	2				
		Lindenreute	4				
		Linsenhof	10				
		Metzlenshof	19				
		Mittelbronn	325				
		Ottenried	24				
		Rappenhof	6				
		Rotenhar	142				
		Schöllhof	2				
		Spittelhof	11				
		Steinhöfle	1				
		Steinreute	5				
		Wildenhöfle	5				
		Wimberg	54				
		Wolfsmühle	10				
Heubach	Heubach	Heubach	} 9.962	10.323	11.620		
		Himmelreich					
		Jägerhaus					
		Beuren					
	Buch	330					
	Lautern	Lautern	1.292	1.297			
		Ölmühle	5				
Heuchlingen	Heuchlingen	Heuchlingen	1.683	1.824	1.824		
		Holzleuten	98				
		Brackwang	} 43				
		Kiart					
		Mäderhöfe					
		Riedhof					

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde
Hüttlingen	Hüttlingen	Hüttlingen	5.014	5.961	5.961
		Albanusklinge	9		
		Fuchshäusle	0		
		Haldenschafhaus	3		
		Lachenschafhaus	2		
		Mittellengenfeld	12		
		Niederalfingen	467		
		Oberlengenfeld	16		
		Obersiegenbühl	7		
		Seitsberg	213		
		Straubenmühle	11		
		Sulzdorf	188		
		Untelengenfeld	7		
		Untersiegenbühl	8		
Zanken	4				
Iggingen	Iggingen	Iggingen	2.110	2.546	2.546
		Brainkofen	218		
		Schafhäusle	-		
		Schönhardt	218		
Jagstzell	Jagstzell	Jagstzell	1.215	4.728	4.728
		Weiler			
		Winterberg			
		Buchmühle			
		Eulenmühle			
		Finkenberg			
		Finkenhaus			
		Riegersheim			
		Ropfershof			
		Rot			
		Rothof			
		Bühlhof			
		Dietrichweiler			
		Orrot			
		Renneckermühle			
		Rotbachsägmühle			
		Schweighausen			
		Dankoltsweiler			
		Dankoltsweiler Sägmühle			
		Eichenrain			
		Grünberg			
		Hegenberg			
		Kellerhof			
Riegelhof					
Spiegelert					
Walser					
Hahnenmühle					
Keuerstadt					
Neumühle					
Ratzensägmühle					
Knausberg					
Kreuthof					
Kirchheim am Ries	Kirchheim	Kirchheim	1.365	1.458	2.009
		Heerhof	8		
		Jagstheim	46		
		Kalkofen	1		
		Osterholz	34		
		Weihermühle	4		
		Benzenzimmern	Benzenzimmern		
Dirgenheim	Dirgenheim	324	324		
	Kreuthof				
Lauchheim	Lauchheim	Lauchheim	3.385	3.385	4.685
		Banzenmühle			
		Fuchsmühle			
		Gromberg			
		Haltepunkt Röttingen			
		Hettelsberg			
		Mohrenstetten			
Schönberg					
Stetten					
Hülen	Hülen	604	604		
	Kapfenburg Staatsdomäne				
Röttingen	Röttingen	696	696		
	Kahlhöfe				

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde	
Leinzell	Leinzell	Leinzell	2.073	2.073	2.073	
		Ölhäuser	-			
Lorch	Lorch	Lorch	6.285	6.829	10.797	
		Bruck				
		Brucker Sägmühle				
		Edenhof				
		Götzenmühle				
		Hetzenhof				
		Hohenlinde				
		Hollenhof				
		Kloster Lorch				
		Klotzenhof				
		Maierhof im Remstal				
		Metzelhof				
		Muckensee				
		Reichenhof				
		Sägreinhof				
		Schafhaus				
		Schnellhöfle				
		Schwefelhütte				
		Seemühle				
		Trudelhöfle				
		Unterkirneck				
		Wachthaus				
		Oberkirneck	407			
		Strauben	137			
	Waldhausen	Waldhausen	2.694	3.968		
		Elisabethenberg				
		Erlenhof				
		Putzhof				
		Vogelhof				
		Waldhäuser Mühle				
		Walkermühle				
		Walkersbacher Tal				
		Weitmarser Sägmühle				
		Ziegelhütte				
		Rattenharz				240
		Weitmars	1.034			
Mögglingen	Mögglingen	Mögglingen	4.180	4.180	4.180	
		Christenhof				
		Gollenhof				
		Hermannsfeld				
		Sternhof				
Mutlangen	Mutlangen	Mutlangen	6.337	6.602	6.602	
		Pfersbach	265			
Neresheim	Neresheim	Neresheim	3.161	3.425	7.929	
		Eichplatte				
		Gallusmühle				
		Härtsfeldwerke				
		Lichshöfe				
		Sägmühle				
		Steinmühle				
		Schloß Neresheim	48			
		Stetten	216			
	Dorfmerkingen	Dorfmerkingen	861	1.076		
		Hölzleshof				
		Schloßhof				
		Dossingen				64
		Hohenlohe				41
		Weilermerkingen	110			
	Elchingen	Elchingen	1.494	1.494		
	Kösing	Kösing	469	518		
		Fluertshäuser Hof				
		Hohlenstein	49			
	Ohmenheim	Ohmenheim	1.003	1.139		
		Dehlingen	136			
	Schweindorf	Schweindorf	262	277		
		Mörtingen	15			

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde				
Neuler	Neuler	Neuler	}	3.114	3.114				
		Burgstall				2.202			
		Pfaffenhölzle							
		Schlierhof							
		Adlersteige				42			
		Binderhof							
		Bronnen				117			
		Ebnat							
		Kohlwasen							
		Gaishardt				57			
		Himmelreich							
		Haldenhof							
		Schönberger Hof				262			
		Leinenfirst							
Burghardsmühle									
Ramsenstrut	92								
Schwenningen									
Obergröningen	Obergröningen	Obergröningen	}	470	470				
		Brandhof							
		Bräunlesrain				358			
		Fach							
		Schlauchhof							
		Wahlenhalden				34			
		Algishofen							
		Buchhof				37			
		Reute							
		Rötenbach				41			
Suhhaus									
Oberkochen	Oberkochen	Oberkochen	}	7.744	7.744				
		Kreuzmühle							
		Heide							
Rainau	Dalkingen	Dalkingen	}	1.176	3.289				
		Weiler							
	Schwabsberg	Schwabsberg	}	2.113					
		Buch							
		Jägerhaus							
		Saverwang							
Riesbürg	Goldburghausen	Goldburghausen	}	274	2.217				
	Pflaumloch	Pflaumloch							
	Utzmemmingen	Utzmemmingen							
		Alte Bürg							
Rosenberg	Rosenberg	Rosenberg	}	2.650	2.650				
		Ganserhof							
		Mehlhof							
Rosenberg	Rosenberg	Scheubenhof	}	1.505					
		Schimmelsägmühle							
		Webershof							
		Bezenhof			16				
		Birkhof							
		Dieselhof			3				
		Farbhäusle							
		Geiselrot			5				
		Herlingshof							
		Herlingsägmühle			7				
		Hummelsweiler							
		Hinterbrand			6				
		Hochtänn							
		Hohenberg			211				
		Holzmühle							
		Hütten			58				
		Hüttenhof							
		Lindenhof			12				
		Ludwigsmühle							
		Matzengehren			12				
		Ohrmühle							
		Schimmelhof			78				
		Schüsselhof							
		Spitzensägmühle			12				
		Tannenbühl							
		Uhlenhof			23				
		Unterkausen							

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde
noch Rosenberg	noch Rosenberg	Willa	2		
		Zollhof	53		
		Zumholz	15		
Ruppertshofen	Ruppertshofen	Ruppertshofen		1.910	1.910
		Bittelhof			
		Boschenhof			
		Fohlenhof			
		Fuchsreute			
		Haldenhaus			
		Hegenreute			
		Höllhof		1.300	
		Jakobsberg			
		Krebenhaus			
		Lettenhäusle			
		Ölmühle			
		Striethof			
		Ulrichsmühle			
Birkenlohe		270			
Hönig		270			
Steinenbach		20			
Tonolzbronn		50			
Schechingen	Schechingen	Schechingen		2.438	2.438
		Haghof			
		Haldenhaus			
		Klotzhöfe		2.340	
		Mühlholz			
		Sebastiansweiler			
		Zeirenhof			
Leinweiler		98			
Schwäbisch Gmünd	Schwäbisch Gmünd	Schwäbisch Gmünd		29.350	62.403
		Lindenhof		29.339	
		Kellerhaus		3	
		Talacker		1	
	Unterer Lauchhof		7		
	Bettringen	Oberbettringen		6.450	9.747
		Unterbettringen		3.297	
	Bargau	Bargau		2.862	2.866
		Schlöble			
	Degenfeld	Birkhof		4	
		Degenfeld		485	492
	Hornberg	Hornberg		7	
		Großdeinbach		2.164	4.176
	Großdeinbach	Haldenhof		5	
		Hangendeinbach		93	
		Haselbach-Söldhaus		10	
		Kleindeinbach		218	
Radelstetten			32		
Sachsenhof			8		
Waldau			643		
Wustenriet			997		
Ziegerhof			6		
Herlikofen		Herlikofen		3.457	6.238
	Birkhof		5		
	Burgholz		23		
	Hirschmühle		2.073		
	Hussenhofen				
Zimmern	Zimmern		680		
	Lindach		3.054	3.076	
Lindach	Schloß Lindach		22		

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde		
noch Schwäbisch Gmünd	Rechberg	Rechberg	}	1.501			
		Schlossberg				1.388	
		Stoffenhof					
		Unterer Kleinishof					
		Bärenhöfle					6
		Birkhäusle					1
		Braunhäusle					2
		Fuchshof					5
		Heustaig					10
		Häge					10
		Hohenrechberg					10
		Kleinishof					8
		Kratzerhöfle					3
		Krempelhaus					4
		Ödengehren					8
	Schurrenhof	33					
	Starrenhof	1					
	Stollenhäusle	3					
	Ziegelhütte	2					
	Zwieklinge	7					
	Straßdorf		Straßdorf	}	3.814		
Hinterhochstett			3.522				
Hokenschue			15				
Hummelshalden			1				
Kriegshäusle			7				
Metlangen			5				
Reitprechts			123				
Schirenhof			121				
Schönbronn			4				
Vorderhochstett			13				
Weiler in den Bergen		Weiler in den Bergen	}	1.143			
		Bilsenhof				1.014	
		Giengerhof				7	
		Herdtlinsweiler				3	
		Krieghof				89	
		Oberer Haldenhof				3	
		Ölmühle				5	
		Steinbacher Höfe				3	
		Unterer Haldenhof				13	
6							
Spraitbach	Spraitbach	Spraitbach	}	3.290	3.290		
		Berghaus				2.706	
		Beutenhof					
		Beutenmühle					
		Eigenhof					
		Heiligenbruck					
		Kohlgehau					
		Leinhäusle					
		Ölmühle					
		Riedhaus					
		Schilpenbühl					
		Weggen-Ziegelhütte					
		Hertighofen					66
		Hinterlital					169
Ochsenbusch	51						
Vorderlital	298						

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde		
Stödtlen	Stödtlen	Stödtlen	747	2.081	2.081		
		Berlismühle	129				
		Birkenzell	165				
		Eck am Berg	61				
		Freihof	6				
		Gaxhardt	172				
		Gerau	31				
		Kaltenwag	10				
		Kreuthof	8				
		Maxenhof	20				
		Merzenhof	4				
		Niederröden	74				
		Oberbronnen	23				
		Oberzell	21				
		Regelsweiler	308				
		Schnepfenhof	8				
		Schnepfenmühle	8				
		Stillau	69				
		Strambach	63				
		Tragenroden	14				
Unterbronnen	112						
Weiler an der Eck	7						
Winterhof	12						
Ziegelhütte	9						
Täferrot	Täferrot	Täferrot	429	1.046	2.864		
		Buchhof					
		Koppenkreut					
		Rehnenmühle					
Tannhausen	Tannhausen	Tierhaupten	309	1.818	1.818		
		Utzstellen	308				
		Tannhausen	1.818			1.818	1.818
		Bergheim					
		Bleichroden					
Ellrichsbronn							
Forstweiler							
Unterschneidheim	Unterschneidheim	Hagenbucher Hof	1.700	1.700	4.540		
		Kreuthof					
	Riepach						
	Sederndorf						
	Unterschneidheim	1.700				1.700	4.540
	Oberschneidheim						
	Geislingen	Geislingen				400	400
	Nordhausen	Nordhausen				300	300
		Harthausen					
	Unterswilflingen	Unterswilflingen				330	330
Oberswilflingen							
Walxheim	Walxheim	220	220				
	Hundslohe						
Zipplingen	Zipplingen	500	660				
	Sechtenhausen						
	Wössingen						
Zöbingen	Zöbingen	930	930				
	Greuthof						
	Heidmühle						
	Jägerhaus						
	Wöhrsberg						

Stadt / Gemeinde	Teilort (Stand vor der Gemeindereform)	Ortsteil / Wohnplatz	Einwohner Wohnplätze	Einwohner Teilort	Einwohner Stadt / Gemeinde
Waldstetten	Waldstetten	Waldstetten Braunhof Bronnforst Eichholzle Heckenhof Herzenklingen Hohenreute Klossenhölzle Oberer Zusenhof Pfeilhalden Saurenhof Schlangeleshalden Schlatthof Schlatthölzle Tannhof Weilerstoffel Tiergarten Unterer Zusenhof Tannweiler	6.220 40	6.260	7.113
		Wißgoldingen	Wißgoldingen Bödnis Frauenholz Kapellhaus Krähberger Hof Talmühle	853	
Westhausen	Westhausen	Westhausen Baiershofen Faulenmühle Frankenreute Immenhofen Jagsthausen Reichenbach Ruital Wagenhofen Weidach Westerhofen	2.618 63 8 30 47 63 1.513 11 9 2 453	4.817	5.846
		Lippach	Lippach Beerhalden Berg Finkenweiler Forst und Vogel Freudenhöfe Hundslohe Lindorf Stockmühle	942 5 28 12 7 3 6 23 3	
Wört	Wört	Wört Aumühle Bösenlustnau Brombach Dürrenstetten Gaugenmühle Grobenhof Grünstädt Häringssägmühle Hirschhof Jammermühle Königsroter Mühle Konradsbronn Mittelweizen Pfladermühle Spitalhof Springhof Schönbronn	1.400 170	1.570	1.570

Stadtbus Aalen

Linie AA 10 (OVA) Aalen – Berufliche Schulen

Linie AA 10 verkehrt zwischen Gmünder Torplatz, über den ZOB zu den beruflichen Schulen. Fahrten finden nur zu Schulzeiten statt (an Schultagen morgens und mittags).

Linie AA 11 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Brauenberg – Steigäcker

Die Linie AA 11 verkehrt täglich außer Sonntag vertaktet zwischen Aalen und Wasseralfingen. Die Ortsteile Röttenberg (bzw. Abzweig), Steigäcker sowie Brauenberg werden von der Linie AA 11 bedient.

Linie AA 12 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Bürgle – Schäle – Schimmelberg – Aalen/ Berufliche Schulen

Linie AA 12 verkehrt Montag bis Freitag und verbindet Aalen mit Wasseralfingen. Die Fahrten finden vor allem an Schultagen statt, hauptsächlich zu den Unterrichtszeiten (Unterrichtsbeginn und -ende). Der Ortsteil Röttenberg, (bzw. Abzweig) wird angefahren, zusätzlich werden die Ortsteile Schäle-Hart, Bürgle und Schimmelberg teilweise bedient.

Linie AA 13 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Bürgle – Schäle – Schimmelberg

Linie AA 13 fährt Montag bis Samstag vertaktet über den ganzen Tag zwischen Aalen und Wasseralfingen. Die Ortsteile Röttenberg (bzw. Abzweig), Bürgle, Schäle-Hart und Schimmelberg sind angeschlossen.

Linie AA 14 (OVA) Aalen – Wasseralfingen - Fachsenfeld/Cafe Sturm – Waiblingen

Die Linie AA 14 verkehrt Montag bis Samstag vertaktet von Aalen nach Waiblingen. Röttenberg (Abzweig), Wasseralfingen, Schäle-Hart, Affalterried, Onatsfeld, Treppach, Fachsenfeld und Waiblingen werden durch die Linie mit Aalen verbunden.

Linie AA 15 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Fachsenfeld/Schule – Dewangen

Linie AA 15 verkehrt Montag bis Samstag im Takt und verbindet Aalen mit Röttenberg (Abzweig), Wasseralfingen, Affalterried, Onatsfeld, Treppach, Fachsenfeld und Himmlingsweiler.

Linie AA 16 (OVA) Aalen – Wasseralfingen/Schimmelberg – Fachsenfeld/Schule – Dewangen

Die Linie 16 ergänzt die Linien AA 14 und 15 und verstärkt das Angebot Montag bis Freitag zu den Unterrichtszeiten sowie in den Abendstunden. An Samstagen verkehrt die Linie vereinzelt abends und am Sonntag als Sammellinie zwischen Aalen und Dewangen anstelle der Linien AA 14 und AA 15.

Linie AA 17 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Attenhofen – Oberalfingen

Linie AA 18 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Hofen – Oberalfingen

Die Linien AA 17 und AA 18 verkehren täglich zwischen Aalen und Oberalfingen und verbinden die Ortsteile Röttenberg (Abzweig), Wasseralfingen, Hofen und Attenhofen. Die Linien ergänzen sich gegenseitig und fahren gemeinsam im Taktverkehr.

Linie AA 19 (OVA) Aalen – Wasseralfingen – Brauenberg – Steigäcker – Hofen – Schäle – Schimmelberg

Linie AA 19 fährt zwischen Aalen und Wasseralfingen als Sammellinie für die Linien AA 11, AA 12 und AA 13. Sie verkehrt nur am Sonntag.

Linie AA 24 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach – Dewangen

Linie AA 24 verkehrt Montag bis Freitag als Ergänzung zu den Linien AA 27, AA 28 und AA 29 zwischen Dewangen und Aalen zu den Hauptverkehrszeiten. Die Linie verbindet Hammerstadt, Neßlau und Unterrombach. Außerdem bedient sie teilweise die Ortsteile Dewangen-Krähenfeld und Aalen-Hüttfeld.

Linie AA 27 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Dewangen/Krähenfeld

Die Linie AA 27 fährt Montag bis Samstag im Takt und verbindet die Ortsteile Spagenfeld, Unterrombach, Neßlau, Hammerstadt und Dewangen mit Aalen.

Linie AA 28 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Dewangen/Schule – Fachsenfeld

Die Linie AA 28 fährt Montag bis Samstag im Takt und verbindet die Ortsteile Spagenfeld, Unterrombach, Neßlau, Hammerstadt Dewangen und Fachsenfeld mit Aalen. Dabei wird in Hammerstadt meist nur die Haltestelle am jeweiligen Abzweig angefahren, teilweise die Siedlung selbst. An Sonntagen fährt die Linie AA 28 nur in die Rückrichtung (Hinrichtung: Linie AA 29).

Linie AA 29 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Dewangen/Krähenfeld – Fachsenfeld

Die Linie AA 29 fährt nur vereinzelt Montag bis Freitag und Samstag nur zu den Abendstunden. An Sonntagen fährt die Linie AA 29 lediglich in eine Richtung (Siehe oben). Die Linie verbindet die Ortsteile Spagenfeld, Unterrombach, Neßlau, Hammerstadt (ausschließlich Abzw.), Dewangen und Fachsenfeld mit Aalen.

Linie AA 31 (OVA) Aalen – Tännich – Ostalbklinikum – Greut/Rettungszentrum

Linie AA 31 ist eine Ringlinien und verbindet Aalen mit dem Ostalbklinikum und Greut. Die Linie verkehrt täglich im Taktverkehr.

Linie AA 32 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Waldfriedhof

Die Linie AA 32 fährt Montag bis Sonntag von Aalen zum Waldfriedhof. Die Linie AA 32 fährt regelmäßig, jedoch nicht im Takt.

Linie AA 33 (OVA) Aalen – Unterrombach – Hüttfeld/HTW – Unterrombach – Bühl – Raental – Forst

Linie AA 33 fährt Montag bis Samstag vertaktet und verbindet Unterrombach, Oberrombach, Raental (sowie Raental Vogelsang) und Forst mit Aalen.

Linie AA 34 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach/Hasenweg – Bühl

Die Linie AA 34 fährt Montag bis Samstag im Takt und verbindet Unterrombach mit Aalen.

Linie AA 35 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach/Hasenweg – Bühl – Milanweg/Steinertgasse

Die Linie AA 35 fährt Montag bis Freitag im Takt und verbindet Unterrombach mit Aalen.

Linie AA 36 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Unterrombach – Bühl – Hofherrweiler/Ort

Die Linie verbindet Raental (sowie Raental Vogelsang), Oberrombach, Unterrombach, Spagenfeld, Hofherrweiler mit Aalen. Sie bietet vereinzelte Fahrten Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten an, samstags und sonntags bestehen einzelne Fahrten.

Linie AA 37 (OVA) Aalen – Gartenstr. – Spagenfeld – Hofherrweiler/Ort

Die Linie AA 37 ist eine Ringlinie und verkehrt Montag bis Samstag im 20-Minuten-Takt und an Sonntagen in unregelmäßigen Abständen. Die Linie bedient Spagenfeld, teilweise Unterrombach (Haltestelle Friedhof), Hofherrweiler und verbindet diese mit Aalen.

Linie AA 40 (OVA) Aalen – Hofacker – B 29 – Essingen/Albuchstrasse (– Lauterburg – Bartholomä)

Die Linie AA 40 verbindet Dauerwang und Essingen mit Aalen. Diese fährt Montag bis Freitag sowie Sonntag im Takt zwischen Aalen und Essingen. An Samstagen übernimmt die Linie AA 48 diesen Streckenabschnitt. Dies gilt allerdings nur für die Richtung Aalen – Essingen, in der Gegenrichtung verkehrt die Linie AA 40 täglich.

Linie AA 42 (OVA) Aalen – Hüttfeld/HTW – Unterrombach – Forst – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)

Linie AA 42 verbindet Unterrombach, Oberrombach, Rauental (sowie Rauental Vogelsang), Forst und Essingen mit Aalen. Fahrten zwischen Lauterburg und Bartholomä werden von Fa. Grötzingler durchgeführt. Die Linie 42 verkehrt an allen Wochentagen. Zu den Schulzeiten und den Tagesrandlagen, sonntags im Takt.

Linie AA 43 (OVA) Aalen – Hüttfeld – Industriegebiet West – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)

Die Linie AA 43 verkehrt lediglich mit einer Fahrt an Schultagen in Richtung Bartholomä – Aalen über Lauterburg, Essingen, Dauerwang, Industriegebiet West. Der erste Streckenabschnitt zwischen Bartholomä und Lauterburg wird von der Fa. Grötzingler durchgeführt.

Linie AA 44 (OVA) Aalen – Hüttfeld – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)

Die Linie AA 44 verbindet Dauerwang und Essingen mit Aalen. In der Gegenrichtung werden Bartholomä und Lauterburg teilweise ebenfalls angebunden. Die Linie fährt vereinzelt an Schultagen und an Sonntagen.

Linie AA 48 (OVA) Aalen – Industriegebiet West – Essingen (– Lauterburg – Bartholomä)

Die Linie AA 48 verbindet Aalen mit Dauerwang und Essingen, wobei einzelne Fahrten auch Lauterburg anbinden. Die Linie fährt von Montag bis Samstag im Takt.

Linie AA 51 (OVA) Aalen – Obere Bahnstr. – Obere Wöhrstr. – Egerlandstr. – Triumphstadt

Die Linie AA 51 bedient in einem Ring die Triumphstadt. Sie verkehrt an allen Wochentagen im Takt.

Linie AA 56 (OVA) Aalen – Hofacker – Thermalbad – Egerlandstr. – Triumphstadt

Linie AA 56 verkehrt lediglich an Sonn- und Feiertagen im Takt und verbindet das Thermalbad und die Triumphstadt mit Aalen.

Linie AA 57 (OVA) Aalen – Hofacker – Thermalbad

Die Linie AA 57 fährt zwischen Aalen und Thermalbad vertaktet an den Tagen Montag bis Samstag. An Sonntagen wird lediglich eine Fahrt von Aalen zum Thermalbad angeboten.

Linie AA 61 (OVA) Aalen – Wilhelm-Merz-Str. – Erau – Neukochen – Unterkochen/Breslauer Str. – Sporthalle

Linie AA 62 (OVA) Aalen – Erlau – Neukochen – Unterkochen/Breslauer Str. – Sporthalle

Die Ringlinien AA 61 und AA 62 fahren Montag bis Freitag und verbinden Neukoch und Unterkochen mit Aalen. Gemeinsam bieten beide Linien einen 20-Minuten Takt. Samstags und an Sonntagen verkehrt nur die Linie 62.

Linie AA 71 (OVA) Zebert – Pelzwasen – Taufbach – Hegelstr. – Grauleshof – Ziegelstr.

Linie AA 71 verbindet den Ortsteile Grauleshof und Pelzwasen mit Aalen. Sie verkehrt täglich, wobei zwischen Montag und Samstag nur zu den Hauptverkehrszeiten und in den Abendstunden gefahren wird. An Sonntag fährt die Linie im Takt.

Linie AA 72 (OVA) Aalen – Ziegelstr. – Grauleshof

Linie AA 73 (OVA) Aalen – Taufbach – Hegelstr. – Grauleshof

Die Linien AA 72 und 73 verbinden, wie die Linie AA 71, Aalen mit dem Ortsteil Grauleshof. Diese fahren allerdings nur Montag bis Samstag und haben gemeinsam ein 20-Minuten Takt über den gesamten Tag verteilt.

Linie AA 74 (OVA) Aalen – Schulzentrum Galgenberg

Diese Linie verbindet Aalen mit dem Galgenberg und den dortigen Schulen. Sie verkehrt nur an Schultagen zu den Unterrichtszeiten.

Linie AA 75 (OVA) Aalen – Triumph

Die Linie AA 75 verbindet Aalen mit dem Industriegebiet Erlau (Triumph). Es werden nur einzelne Fahrten Montag bis Freitag angeboten.

Linie AA 79 (OVA) Aalen – Zebert – Pelzwasen

Diese Ringlinie verbindet die Stadtteile Zebert und Pelzwasen mit dem Hauptort Aalen. Linie AA 79 fährt Montag bis Samstag vertaktet.

Linie AA 81 (OVA) Aalen – Heide

Die Linie AA 81 verbindet den Stadtteil Röttenberg mit Aalen und fährt Montag bis Sonntag im Takt. Diese Linie ergänzt das Angebot der Linie 82 und 83, die über Röttenberg weiter Richtung Wasseralfingen fahren.

Linie AA 82 (OVA) Aalen – Heide – Röthardt – Tiefer Stollen – Wasseralfingen/ Talschulen

Die Ortsteile Röttenberg, Röthardt und Wasseralfingen werden durch diese Linie mit Aalen verbunden. Sie verkehrt nur an Schultagen zu den Hauptverkehrszeiten.

Linie AA 83 (OVA) Aalen – Heide – Röthardt – Tiefer Stollen – Wasseralfingen/ Sängerrhalle

Diese Linie verbindet, zusätzlich zur Linie 82. Röttenberg, Röthardt und Wasseralfingen mit Aalen. Linie AA 83 fährt von Montag bis Freitag vor allem an Ferientagen sowie an Samstagen und Sonntagen.

Stadtbus Schwäbisch Gmünd

Linie SG 1 (Abt) Heubach – Schwäbisch Gmünd

Linie SG 1 ist eine der Hauptlinien des Gmünder Stadtverkehrs, die an allen Tagen sehr dicht befahren wird. Trotzdem ist der Fahrplan nicht vertaktet. Die Linie besteht aus dem Hauptast von Heubach über Bargau – Oberbettringen – BSZ nach Schwäbisch Gmünd und einem Nebenast von Oberbettringen Oder-/ Neißestraße über BSZ nach Schwäbisch Gmünd. Ein weiterer Nebenast, der nur von einzelnen Fahrten im Berufsverkehr bedient wird, führt zum Industriegebiet Gügling.

Linie SG 2 (Abt) Weißenstein – Degenfeld – Weiler i.d.B. - Schwäbisch Gmünd

Diese Linie stellt eine Verbindung bis in den Landkreis Göppingen her. In Weißenstein kann nach Böhmenkirch und Donzdorf – Süßen umgestiegen werden. Ab Weiler verkehrt Linie SG 2 in einem dichten Angebot, aber nicht vertaktet. Einzelne Fahrten verkehren bedarfsgerecht ab/bis Weißenstein und Degenfeld, die Stichfahrt nach Hornberg wird nur von wenigen Kursen durchgeführt. Ab Dreifaltigkeitsfriedhof Gmünd besteht eine Parallelbedienung mit den Linien SG 7 und SG 21. Die Linie verkehrt an allen Wochentagen

Linie SG 3 (Abt) Wißgoldingen - Straßdorf - Waldstetten - Heubach

Kernstück dieser Tangentiallinie ist der Abschnitt Straßdorf – Oberbettringen, nur einzelne Fahrten kommen von/fahren bis Wißgoldingen – Rechberg auf der einen und Bargau – Heubach auf der anderen Seite. In der Regel sind auf diesen Abschnitten Umsteigeanschlüsse der dort verkehrenden Linien SG 4 bzw. SG 1 angegeben. Nachfragebasis dieser Linien sind die Schüler zum Berufsschulzentrum, zum Schulzentrum Strümpfelbach und zur Uhlandschule. Sie wird Montag – Freitag bedient, sowie mit einzelnen Fahrtenpaaren samstags.

Linie SG 4 (Abt) Wißgoldingen – Rechberg – Straßdorf - Schwäbisch Gmünd

Linie SG 4 wird ab Rechberg, teilweise ab/bis Straßdorf verdichtet bedient. Einzelne Busse bedienen Rechberg Hinterweiler. Zwischen Straßdorf und Gmünd besteht eine Parallelbedienung mit den Linien SG 4a und SG 12. Die Linie verkehrt an allen Wochentagen.

Linie SG 4a (Abt) Reitprechts – Straßdorf - Schwäbisch Gmünd

Die meisten der Fahrten dieser Linie enden bzw. beginnen in Straßdorf als Anschluss zu/von Linie SG 4, nur einzelne verkehren durchgehend bis/ab Schwäbisch Gmünd. Diese sind ab/bis Straßdorf auch in Linie SG 4 veröffentlicht. Viele Fahrten verkehren in zeitlicher Nähe zur parallelen Linie SG 12. Eine Abstimmung ist nicht erkennbar. Die Linie verkehrt Montag bis Samstag.

Linie SG 5 (Abt) Stiftsgut – ZOB/Bahnhof – Zimmern

Linie SG 5 verbindet die Schwäbisch Gmünder Teilorte, Wohn- und Industriegebiete entlang der Rems miteinander und mit dem Stadtzentrum. Nicht alle Fahrten sind durchgebunden, teilweise muss am Bahnhof umgestiegen werden. Die Linie verkehrt täglich, wobei am Wochenende einzelne Fahrten nur bis/ab Hussenhofen fahren. Zwischen Hussenhofen und Gmünd Bahnhof verkehren parallel mehrere Regionallinien.

Linie SG 5b (Abt) Maitis – Radelstetten – Schwäbisch Gmünd

Linie SG 5a dient überwiegend der Bedienung der Lorcher Straße in Gmünd mit dem Bahnhof, und dies überwiegend in Lastrichtung des Berufsverkehrs. Einzelne Fahrten bedienen Radelstetten und Maitis. Von Maitis nach Schwäbisch Gmünd bestehen regelmäßig alternative Fahrmöglichkeiten mit Linie 11 über Straßdorf.

Linie SG 6 (Abt) Deinbach – Wetzgau – Rehnenhof - Schwäbisch Gmünd

Diese Linie kennt verschiedene Linienwege: beginnend in Kleindeinbach fährt sie über Hangendeinbach - Großdeinbach nach Wetzgau, teilweise über Wustenriet, welches aber meist mit eigenen Fahrten als Seitenast der Linie befahren wird. Von Wetzgau führt die Linie teils direkt nach Gmünd, teils über den Rehnenhof. Wenn direkt gefahren wird, ist für den Rehnenhof in der Regel ein separater Bus eingesetzt. Die meisten Fahrten bedienen „Obere Halde b. d. Stauferklinik“, einige fahren zusätzlich, oder auch stattdessen, über „Laichle“. Wenige Fahrten verkehren nur zwischen „Laichle“ und Gmünd. Die Linie verkehrt täglich.

Linie SG 66 (Abt) Deinbach – Mutlangen

Die Tangentiallinie 66 verbindet Deinbach über Wustenried - Wetzgau – Rehnenhof mit Mutlangen. Sie verkehrt täglich.

Linie SG 7 (Abt) Dreifaltigkeitsfriedhof – Kiesäcker

Linie SG 7 besteht aus den beiden Linienästen Kiesäcker und Dreifaltigkeitsfriedhof. Beide Äste werden täglich bedient, wobei in der Schwachverkehrszeit überwiegend auf die Fahrten paralleler Linien verwiesen wird. Der Ast Kiesäcker besteht nur aus zwei eigenständigen Haltestellen, ansonsten verläuft die Strecke parallel zu Linie SG 71 und den anderen bereits weiter oben beschriebenen Linien nach Herlikofen. Der Ast Dreifaltigkeitsfriedhof fährt stadtauswärts über die Gutenbergstraße, in der drei Haltestellen ausschließlich von dieser Linie bedient werden, stadteinwärts über die Weißensteiner Straße, parallel zu den Linien SG 2 und 21. Es besteht kein Takt. Der Bahnhof in Gmünd wird nur von einzelnen Fahrten angefahren. Nicht alle Fahrten verkehren als Durchmesserlinie von einem Linienendpunkt zum anderen, teils muss in der Stadtmitte umgestiegen werden.

Linie SG 7a (Abt) Schwäbisch Gmünd - Freibad - ZF Werk 2

Linie SG 7a verbindet Bahnhof und Stadtmitte von Schwäbisch Gmünd mit dem Bud Spencer-Bad und dem ZF-Werk 2. Sie wird täglich bedient, der Fahrplan ist auf den Berufsverkehr zum ZF-Werk ausgerichtet. Einige Fahrten tagsüber sowie alle Wochenendfahrten verkehren jedoch nur während der Freibadsaison.

Linie SG 71 (Domhan) Schwäbisch Gmünd – Herlikofen – Schwäbisch Gmünd/Bahnhof

Linie SG 71 verbindet mit einem dichten Angebot, jedoch ohne Takt Herlikofen mit Schwäbisch Gmünd. Im Gegensatz zu den parallel verkehrenden Regionallinien, die Herlikofen durchfahren, leistet diese Linie dort mit einigen Haltestellen eine zusätzliche Feinerschließung sowohl nördlich als auch südlich der Hauptdurchgangsstraße. Die Linie wird täglich bedient, jeweils auch bis in die späten Abendstunden. Das Angebot entspricht dem der Gmünder Stadtbushlinien.

Stadtbus Ellwangen

Linie 300 (Mack) Klosterfeld – Braune Hardt/Kellerhaus – Rabenhof

Die Linie dient der Erschließung der Innenstadt von Ellwangen und innenstadtnaher Siedlungsbereiche. Sie verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 301 (Mack) Ellwangen – Rindelbach – Schönau

Linie 301 erschließt wie Linie 300 die Innenstadt von Ellwangen und innenstadtnahe Siedlungsbereiche. Sie verkehrt Montag bis Samstag.

Stadtbus Lorch

Linie 14 (OVG) Stadtlinienverkehr Lorch

Linie 14 verkehrt Montag bis Freitag, die meisten Fahrten nur an Schultagen. Sie stellt die innerstädtischen Verbindungen zwischen der Ortsmitte von Lorch und den auf der Höhe gelegenen nördlichen Wohngebieten und Schulen her.

Stadtbus Oberkochen

Linie 105 (Beck + Schubert) Stadtverkehr Oberkochen

Die Stadt Oberkochen wird durch die Linie 105 Montag bis Freitag in einem dichten Angebot bedient. Samstag und Sonntag besteht jeweils ein abendliches Fahrtenpaar.

Regionaler Busverkehr

Linie 11 (OVG) Göppingen – Schwäbisch Gmünd über Rechberghausen und Lorch

Die Hauptfunktionen der Linie 11 liegen im Landkreis Göppingen. Für den Ostalbkreis stellt sie im Wechsel mit Linie 12 die Verbindung mit Göppingen her und bedient den Schülerverkehr von

Waldhausen und dem südlichen Einzugsgebiet zu den Schulen in Lorch. Der Abschnitt Lorch – Schwäbisch Gmünd wird nicht von allen Fahrten bedient. Die Linie verkehrt täglich.

Linie 12 (OVG) Göppingen – Faurndau – Straßdorf – Schwäbisch Gmünd

Auch diese Linie hat ihre Hauptfunktion im Landkreis Göppingen. Für den Ostalbkreis stellt sie im Wechsel mit Linie 11 die Verbindung nach Göppingen her. Als Schienenersatzverkehr folgt sie dem Verlauf der früheren Bahnlinie zwischen Göppingen und Schwäbisch Gmünd. Linie 12 verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 21 (Betz) Weilerstoffel – Waldstetten – Schwäbisch Gmünd

Zwischen Waldstetten und Schwäbisch Gmünd besteht ein Stadtbus-ähnlicher Verkehr, jedoch nicht vertaktet. Weilerstoffel wird nur von einem Teil der Fahrten bedient. Einige Fahrten leisten in Waldstetten durch die Bedienung zusätzlicher Haltestellen auch eine innerörtliche Bedienung. Linie 21 verkehrt täglich. Ab Dreifaltigkeitsfriedhof Gmünd besteht eine Parallelbedienung mit den Linien SG 2 und SG 7.

Linie 46 (Hofmann) Gaildorf – Unterrot – Frickenhofen – Mittelbronn Anschluss Wimberg - Mittelbronn

Diese Linie verbindet die westlichen Ortsteile von Gschwend mit Gaildorf. Sie verkehrt an Schultagen.

Linie 51 (HVG) Heidenheim – Neresheim – Schweindorf

Linie 51 verbindet Heidenheim mit Neresheim über Nattheim. Sie führt über Neresheim hinaus und bedient in einem Ring die nordöstlich gelegenen Stadtteile von Neresheim mit Ohmenheim, Schweindorf und Kösing. Das Angebot dieses Ringverkehrs ist dichter als das Angebot zwischen Neresheim und Heidenheim. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag, mit einem Fahrtenpaar zwischen Neresheim und Schweindorf auch samstags.

Linie 52 (HVG) Heidenheim – Nietheim – Großkuchen – Neresheim

Die Linie verbindet Heidenheim mit Neresheim über Großkuchen. Neresheim ist der einzige Ort im Ostalbkreis, der durch diese Linie bedient wird. Sie verkehrt Montag bis Samstag, zwischen Heidenheim und Großkuchen auch sonntags.

Linie 61 (Schuster) Schwäbisch Gmünd – Zimmerbach – Tanau – Durlangen

Diese Linie verbindet den Grundschulstandort und Gemeindehauptort Durlangen mit seinen Teilorten und mit Schwäbisch Gmünd. Sie verkehrt Montag bis Samstag, überwiegend in der Hauptverkehrszeit. An Sonn- und Feiertagen und in der Normal- und Schwachverkehrszeit erfolgt die Anbindung von Durlangen, Tanau und Zimmerbach über eine Umwegfahrt der Linie 63.

Linie 62 (Kolb) Schwäbisch Gmünd – Lindach – Ruppertshofen

Linie 62 fährt i.d.R. von Utzstetten über Ruppertshofen – Tierhaupten – Täferrot – Lindach – Mutlangen nach Schwäbisch Gmünd. Ab Lindach ist der Fahrplan verdichtet. Es besteht ein tägliches Fahrtenangebot. Zu den relevanten Zeiten der Schule Leinzell wird zusätzlich Leinzell angefahren. Außerdem werden die Schulstandorte Täferrot, Lindach, Mutlangen und Schwäbisch Gmünd bedient. Alle Ortschaften werden regelmäßig auch von anderen Linien bedient, im Außenbereich insbes. von Linie 63. Im Fahrplan der Linie 62 sind diese Fahrten aufgeführt, so dass das Gesamtangebot für den Fahrgast erkennbar ist.

Linie 63 (RBS/Kolb) Schwäbisch Gmünd – Spraitbach – Gschwend – (Gaildorf)

Die Regionalverbindung zwischen Schwäbisch Gmünd, Gaildorf mit den jeweiligen Bahnhöfen stellt Linie 63 her. Die meisten Fahrten enden bzw. beginnen in Gschwend, der Abschnitt Gschwend – Gaildorf wird nur von einzelnen Fahrten Montag bis Samstag bedient. Eine systematische Orientierung am Zugfahrplan in Gaildorf besteht nicht, die Anschlüsse passen am ehesten in Richtung Stuttgart, allerdings erst ab Mittag. Teilweise wird statt des ZOB am Bahnhof nur das Schulzentrum angefahren. Der Abschnitt Gschwend – Schwäbisch Gmünd wird täglich bedient. Teilweise wird über Spraitbach (manchmal mit Durlangen) gefahren, teilweise über Täferrot –

Ruppertshofen. An Schulstandorten werden bedient: Gaildorf, Gschwend, Frickenhofen, Spraitbach, Ruppertshofen, Täferrot, Lindach, Mutlangen und Schwäbisch Gmünd.

Linie 63/7 (RBS) Gschwend – Gaildorf

Die Linie enthält nur Verstärkerfahrten zur Linie 63 in den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs zwischen Gschwend und dem Schulstandort Gaildorf.

Linie 63/9 (RBS) Gschwend – Brandhof – Gschwend

In einem Rundkurs, der nur an Schultagen bedient wird, sind hier die westlichen Teilorte/Weiler von Gschwend an den Schulstandort Gschwend angebunden.

Linie 72 (Jakob) Schwäbisch Gmünd – Herlikofen/Iggingen – Leinzell – Eschach

Linie 72 verbindet Eschach, Göggingen und Leinzell mit Schwäbisch Gmünd. Die Linie wird täglich bedient. Das Angebot wird ergänzt von parallelen Fahrten der Linie 74, die hier mit veröffentlicht sind. Bedient werden die Schulstandorte Göggingen, Leinzell, Iggingen, Hussenhofen und Schwäbisch Gmünd.

Linie 72/2 (Jakob) Eschach – Seifertshofen

Der Montag bis Freitag bediente Rundkurs bindet die Teilorte/Weiler von Eschach an den Schulstandort und Gemeindehauptort Eschach an.

Linie 73 (Krieger) Schwäbisch Gmünd – Schechingen

Linie 73 verbindet Schechingen mit Schwäbisch Gmünd über Göggingen, Leinzell und Iggingen. Die Bedienung erfolgt gemeinsam mit den Linien 72 und 74. Im Stadtbereich Schwäbisch Gmünd verkehrt parallel außerdem die Stadtbuslinie 5 nach Zimmern. Linie 73 verkehrt Montag – Freitag, am Wochenende werden die Ortschaften durch die Linie 74 angebunden. Schulen werden in Göggingen, Leinzell, Iggingen, Hussenhofen und Schwäbisch Gmünd bedient.

Linie 74 (RBS) Schwäbisch Gmünd – Heuchlingen – Untergröningen

Von Schwäbisch Gmünd fährt Linie 74 über Hussenhofen oder Herlikofen – Leinzell – Göggingen oder Heuchlingen nach Schechingen. Einzelne Fahrten nehmen bis Leinzell den Weg über Mutlangen – Lindach. Einige Kurse fahren über Eschach weiter nach Obergröningen, andere direkt, manche lassen unterwegs Schechingen aus und fahren direkt von Göggingen nach Eschach. Ein Teil der Fahrten verkehrt bis Untergröningen, einzelne bis Abtsgmünd. Die Linie verkehrt täglich. Bis Leinzell, Göggingen und Eschach besteht durch die Überlagerung verschiedener Linien ein sehr dichtes Angebot. Schulstandorte werden bedient in Untergröningen, Hohenstadt, Eschach, Leinzell, Iggingen, Hussenhofen und Schwäbisch Gmünd.

Linie 75 (RBS) Heubach – Böbingen

Linie 75 verbindet das Mittelzentrum Heubach mit Böbingen und dem dortigen Bahnhof. Sie bietet ein dichtes Angebot und verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 76 (RBS) Heubach – Möggingen – Heuchlingen – Abtsgmünd

Die Linie verbindet in erster Linie Heubach mit Möggingen und dem dortigen Bahnhof. Einzelne Kurse verkehren nur zwischen Heubach und Lautern. Einzelne Kurse bedienen den Abschnitt Heubach – Lautern. Zwischen Heuchlingen und Abtsgmünd besteht lediglich Montag bis Freitag ein Fahrtenpaar. Die Linie verkehrt Montag bis Samstag, samstags bestehen aber nur einzelne Fahrten zwischen Heubach und Möggingen.

Linie 77 (RBS) Schwäbisch Gmünd, ZOB / BSZ Ellwangen und Aalen

Linie 77 bietet einzelne Direktfahrten auf der Achse Gaildorf – Gschwend – Mutlangen – Schwäbisch Gmünd, Gschwend – Schechingen – Adelmansfelden – Ellwangen und Gschwend – Schechingen – Aalen. Sie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 90 (OVA) Oberdorf – Bopfingen – Flochberg

Linie 90 dient der Innerortserschließung von Bopfingen. Sie verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 91 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim

Linie 92 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim

Linie 93 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim

Linie 95 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim

Linie 96 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim

Linie 97 (OVA) Bopfingen – Kirchheim – Unterschneidheim

Die Linien 91 bis 93 und 95 bis 97 erschließen die östlichen Ortsteile von Unterschneidheim, die Gemeinde Kirchheim a.R., den Riesbürger Ortsteil Goldburghausen sowie die nordöstlichen Ortsteile von Bopfingen und verbinden sie mit Unterschneidheim (div. Schulen), Unterschneidheim-Ziplingen (Grundschule), Kirchheim (Grund- und Hauptschule) sowie Bopfingen (div. Schulen). Die Linien werden Montag bis Samstag bedient (Samstag nur Linien 91, 92 und 95). Linie 93 verkehrt nur an Schultagen. Teilweise verkehren Rufbusse auf den Linien 91 und 96.

Linie 99 (OVA) Lauchheim – Lippach – Lindorf

Diese relativ kleine Linie verbindet die Westhausener Ortsteile Lippach und Lindorf mit Lauchheim und den dortigen Schulen.

Linie 101 (Rupp) Neresheim – Dischingen – Ballmertshofen bzw. Dischingen – Demmingen

Linie 101 bedient die Ortsteile von Dischingen (Landkreis Heidenheim) und verbindet Dischingen mit Neresheim. Neresheim ist der einzige Ort im Ostalbkreis, der durch diese Linie bedient wird. Sie verkehrt an Schultagen, mit einzelnen Fahrten auch in den Ferien.

Linie 102 (Beck + Schubert) Schülerverkehr Waldhausen

Die Linie dient dem Schülerverkehr zur Grundschule Waldhausen aus den umliegenden Orten. Sie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 103 (Beck + Schubert) Waldhausen – Ebnat – Aalen

Die Linie verdichtet das Angebot der Linie 106 zwischen Ebnat und Aalen und schafft zusammen mit Linie 107 eine Querverbindung zwischen Waldhausen und Ebnat. Sie verkehrt an Schultagen.

Linie 104 (Beck + Schubert) Waldhausen – Ebnat – Oberkochen

Die südöstlichen Aalener Stadtteile Ebnat und Waldhausen werden durch diese Tangentiallinie direkt mit Oberkochen verbunden, zum Teil ist in Ebnat ein Umstieg erforderlich. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag besteht jeweils eine abendliche Fahrt in Richtung Oberkochen.

Linie 106 (Beck + Schubert) Ohmenheim – Neresheim – Ebnat – Aalen

Die Linie verbindet Neresheim mit Aalen auf der südlichen Route über Elchingen und Ebnat. Sie beginnt in Ohmenheim und ein Teil der Kurse verkehrt über Dorfmerkingen. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag.

Linie 107 (Beck + Schubert) Ebnat – Waldhausen – Aalen

Die Linie verdichtet das Angebot der Linie 108 zwischen Waldhausen und Aalen und schafft zusammen mit Linie 103 eine Querverbindung zwischen Ebnat und Waldhausen. Einige Kurse fahren über Simmisweiler, Bernlohe und Arlesberg. Die Linie verkehrt mit einem dichten Angebot Montag bis Freitag.

Linie 108 (Beck + Schubert) Neresheim – Dorfmerkingen – Aalen

Die Linie verbindet Neresheim mit Aalen auf der nördlichen Route über Dehlingen und Waldhausen. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag, vornehmlich in den Hauptverkehrszeiten.

Linie 109 (Beck + Schubert) Aalen – Hülen – Lauchheim

Linie 109 verbindet in erster Linie Hülen mit Waldhausen. Ein Teil der Kurse verkehrt weiter bis Aalen, davon wiederum ein Teil über Simmisweiler, Bernlohe und Arlesberg. Die Linie schafft auch eine Querverbindung zwischen Lauchheim und Waldhausen über Hülen.

Linie 110 (Beck + Schubert) Neresheim – Aalen

Die Linie bedient den Raum zwischen Neresheim und Aalen am Wochenende. Sie ersetzt dabei auf einem kombinierten Linienweg die Linien 103, 106, 107 und 108.

Linie 140 (Lang) Eschach – Schechingen – Reichenbach – Aalen – Wasseralfingen

Linie 140 verbindet die Gemeinden Eschach, Schechingen, Heuchlingen und Abtsgmünd-Laubach untereinander sowie mit Aalen. Ein Teil der Fahrten verkehrt nur zwischen Eschach und Laubach. Die Fahrten zwischen Laubach und Aalen verkehren über Reichenbach und Aalen Industriegebiet. Ein Teil wird an Schultagen bis zu den Beruflichen Schulen und nach Wasseralfingen geführt. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag.

Linie 192 (Lang) Abtsgmünd – Dewangen – Fachsenfeld

Linie 92 verbindet die nordöstlichen Stadtteile von Aalen mit Abtsgmünd und den dortigen Schulen. Sie verkehrt mit einzelnen Fahrten Montag bis Freitag.

Linie 194 (Lang) Lutstrut – Pommertsweiler

Die Linie verbindet die nördlichen Ortsteile und Siedlungen von Abtsgmünd mit der Grundschule in Pommertsweiler und dem Schulstandort Abtsgmünd. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 195 (Lang) Hüttlingen – Seitsberg – Hüttlingen – Oberlengenfeld

Linie 195 verbindet die nördlichen und südlichen Ortsteile von Hüttlingen mit der Schule am Gemeindehauptort. Sie verkehrt an Schultagen und mit einzelnen Fahrten auch an Ferientagen.

Linie 266 (RBS) Schwäbisch Gmünd – Alfdorf – Welzheim

Die vorrangige Bedeutung dieser Linie ist die Anbindung von Alfdorf und seinen Teilorten sowie Pfersbach an Mutlangen, Schwäbisch Gmünd und Welzheim. Für den Ostalbkreis bedeutsam ist außerdem die Anbindung von Welzheim an Mutlangen und Schwäbisch Gmünd, bzw. im Freizeitverkehr umgekehrt die Anbindung von Gmünd an den Welzheimer Wald. Die Linie wird täglich bedient. Im Schülerverkehr des Ostalbkreises hat sie die Funktion der Anbindung von Alfdorf und Pfersbach, in begrenztem Maß (berufl. Schulen) auch Welzheim, an die Schulen in Mutlangen und Schwäbisch Gmünd.

Linie 266a (RBS) Alfdorf – Pfahlbronn – Lorch

Die Anbindung von Alfdorf und Pfahlbronn an Schulen und Bahn in Lorch ist Aufgabe dieser Linie. Sie wird Montag – Freitag bedient, wobei an schulfreien Tagen nur ein sehr geringes Angebot vorhanden ist. Am Abend und am Wochenende besteht ein Ruftaxiangebot.

Linie 267 (RBS) (Schorndorf) – Schwäbisch Gmünd – Böbingen – Mögglingen – Heubach

Der Abschnitt Schorndorf – Schwäbisch Gmünd dieser Linie wird nur mit einer einzigen Fahrt in einer Richtung an Samstagen bedient. Einzelne Fahrten verkehren Montag – Freitag zwischen Schwäbisch Gmünd und Böbingen. Die Hauptfunktion der Linie ist die Anbindung von Heubach an die Bahn in Böbingen sowie die Bedienung der Schulstandorte Heubach und Mögglingen. Der Abschnitt Böbingen – Heubach hat das dichteste Angebot, gefahren wird hier Montag – Samstag, wobei am Samstag bis auf eine Busfahrt Rufbusse die Anbindung sicherstellen.

Linie 293 (Grötzing) Essingen-Lauterburg – Heubach

Linie 293 verbindet an Schultagen mit einzelnen Fahrten Lauterburg mit den Schulen in Heubach. Sie verkehrt zwischen Bartholomä und Heubach parallel zu Linie 294.

Linie 294 (Rühle-Gold) Bartholomä – Heubach

Diese Linie verbindet Bartholomä mit Heubach. Sie verkehrt an allen Wochentagen, wobei an Ferientagen und an Samstagen einzelne Fahrten angeboten werden, an Sonntagen ein Fahrtenpaar.

Linie 295 (Grötzinger) Bartholomä – Steinheim – Heidenheim

Linie 295 verbindet Bartholomä mit den Schulen in Steinheim (Landkreis Heidenheim) und Heidenheim. Sie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 302 (Mack) Ellwangen – Stocken – Eigenzell – Rattstadt – Rindelbach

Die Linie erschließt die nordöstlich der Kernstadt gelegenen Ortsteile und Siedlungen von Ellwangen. Sie wird dabei ergänzt von der Linie 7867, deren Angebot zum Teil im Fahrplan der Linie 302 veröffentlicht ist. Linie 302 verkehrt nur an Schultagen.

Linie 311 (Mack) Ortslinienverkehr Adelmansfelden

Die Ortsteile von Adelmansfelden werden durch den Ringverkehr der Linie 311 mit dem Kernort und der dortigen Grundschule verbunden. Dort bestehen Anschlüsse nach Ellwangen mit Linie 7869. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 312 (Mack) Ortslinienverkehr Jagstzell/Rosenberg

Linie 312 verbindet die Ortsteile von Jagstzell mit dem Kernort und der dortigen Grundschule sowie mit Rosenberg. Die Linie verkehrt nur an Schultagen. Im Fahrplan sind auch Fahrten der Linie 7846C veröffentlicht, die das Angebot ergänzen und Verbindungen von/nach Ellwangen herstellen.

Linie 313 (Mack) Ortslinienverkehr Rainau – Dalkingen – Westhausen

Linie 313 bedient die Grundschule Schwabsberg und stellt Verbindungen von Rainau zur Gemeinschaftsschule Westhausen her. Umsteigeverbindungen bestehen auch aus Richtung Ellwangen. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 314 (Mack) Ortslinienverkehr Rosenberg

Linie 314 verbindet die Ortsteile von Rosenberg mit dem Kernort und der dortigen Gemeinschaftsschule. In Rosenberg bestehen Anschlüsse mit Linie 7870 nach/von Ellwangen. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 315 (Mack) Baldern – Lippach – Killingen – Röhlingen/Schulen – Neunheim – Ellwangen

Die südlich von Röhlingen gelegenen zu Ellwangen gehörigen Siedlungen sowie der Westhausener Ortsteil Lippach werden durch diese Linie an die Schule in Röhlingen (Grund- und Hauptschule mit Werkrealschule) sowie – in Kombination mit Linie 7865 – an Ellwangen angebunden. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 320 (Mack) Ellwangen – Goldrain – Dalkingen – Westhausen – Reichenbach

Westhausen wird durch Linie 320 mit Ellwangen verbunden. Sie wird auch an Ferientagen und samstags bedient.

Linie 321 (Mack) Ortslinienverkehr Westhausen

Linie 321 erschließt alle Ortsteile von Westhausen und verbindet sie mit dem Kernort und der dortigen Gemeinschaftsschule. Sie ist außerdem auf die Linie 320 abgestimmt und schafft so auch Verbindungen nach Ellwangen. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 350 (Weis) Neuler – Ellwangen/Schulzentrum

Die Linie verbindet Neuler mit dem Schulstandort und Mittelzentrum Ellwangen. Sie verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 351 (Weis) Neuler – Schweningen

Der Ortsteil Schweningen wird durch die Linie 351 an Schultagen mit dem Hauptort Neuler und der dortigen Grund- und Werkrealschule verbunden. In Neuler bestehen Anschlüsse mit Linie 350 nach Ellwangen.

Linie 352 (Weis) Neuler – Ebnat – Bronnen – Gaishardt – Adelmansfelden

Linie 352 bindet die übrigen Ortsteile von Neuler sowie Adelmansfelden an den Hauptort Neuler an. In Neuler bestehen Anschlüsse mit Linie 350 nach Ellwangen sowie 7698 nach Hüttlingen und Aalen. Die Linie verkehrt nur an Schultagen

Linie 353 (Weis) Neuler – Abtsgmünd

Linie 353 stellt die Verbindung zwischen Abtsgmünd und Neuler her. Sie verkehrt an Schul- und Ferientagen. In Neuler bestehen Anschlüsse von/nach Ellwangen, so dass eine durchgehende Verbindung Abtsgmünd – Neuler – Ellwangen gegeben ist.

Linie 7518 (RBS) Heidenheim – Aalen

Der Schienenverkehr zwischen Heidenheim und Aalen wird durch die Linie 7518 ergänzt. Im Bereich des Ostalbkreises werden dabei unter anderem die Schulen in Oberkochen und Aalen bedient. Die Linie verkehrt an allen Wochentagen.

Linie 7689 (RBS) Süßen – Wißgoldingen

Wißgoldingen hat über diese Linie eine Anbindung in den Landkreis Göppingen nach Donzdorf und Süßen und dort an die Filstalbahn. Anschlüsse von Waldstetten (Stadtbus Gmünd Linie 5) sind teilweise vorhanden.

Linie 7696 (RBS) Aalen – Lauchheim – Bopfingen – Nördlingen

Linie 7696 ergänzt den Schienenverkehr der Riesbahn zwischen Aalen und Nördlingen. Sie bietet eine feinräumige Erschließung der Orte entlang der Bahnstrecke, insbesondere in Wasseralfingen, Westhausen, Lauchheim und Bopfingen und schafft direkte Verbindungen zu den Mittelzentren Aalen und Nördlingen, dem Unterzentrum Bopfingen und den Kleinzentren Lauchheim und Westhausen, die jeweils auch Schulstandorte darstellen. Die Linie erschließt darüber hinaus auch Orte ohne Bahnanschluss, insbesondere Westhausen-Westerhofen, Lauchheim-Röttingen (einzelne Fahrten) und Riesbürg Utmemmingen (ebenfalls einzelne Fahrten). Die Linie verkehrt mit einem dichten Angebot und wird auch am Wochenende bedient. Mit über 520.000 km im Jahr wird auf dieser Linie die höchste Betriebsleistung im Landkreis erbracht. Insbesondere am Wochenende erfolgt die Bedienung zeitlich versetzt zum Schienenangebot.

Linie 7698 (RBS) Aalen ZOB – Aalen-Erlau/Industriegebiet –

a) Abtsgmünd – Adelmansfelden – Bühler

b) Abtsgmünd – Hohenstadt/Untergröningen

Die Linie zählt zu den Regionalbuslinien mit der höchsten Betriebsleistung im Landkreis. Sie verbindet in einem dichten Angebot Aalen mit Hüttlingen und Abtsgmünd. Ein Linienast führt von Hüttlingen nach Neuler, wobei durchgehende Verbindungen Aalen – Neuler und auch Anschlussverbindungen bestehen. Weitere Linienäste führen von Abtsgmünd nach Adelmansfelden (Anschluss nach Ellwangen) und nach Untergröningen. Die Linie wird an allen Wochentagen bedient, der Ast nach Adelmansfelden aber nicht sonntags. Nach Untergröningen findet an Sonntagen nur eine Bedarfsfahrt statt (Gegenrichtung kein Angebot). Genehmigungsrechtlich hat die Linie Aalen – Abtsgmünd – Adelmansfelden die Nummer 7699.

Linie 7846 A (Müller) Aalen – Ellwangen

Die Linie verbindet Rainau und Hüttlingen mit den Schulstandorten Aalen und Ellwangen. Das Angebot ist bis auf einzelne Fahrten an Ferientagen auf Schultage beschränkt.

Linie 7846 C (Müller) Ellwangen – Crailsheim

Linie 7846C ergänzt das Schienenverkehrsangebot zwischen Ellwangen und Crailsheim. Sie erschließt dabei die nicht im Schienenverkehr bedienten Orte. Die Linie verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 7864 (RBS) Bopfingen – Neresheim

Die Linie verbindet Neresheim und Bopfingen und erschließt die dazwischen liegenden Ortsteile der beiden Städte, im südlichen Bereich gemeinsam mit Linie 108. Die Linie verkehrt an Schultagen, mit zwei Fahrtenpaaren auch an Ferientagen.

Linie 7865 (Müller) Ellwangen – Röhlingen – Tannhausen – Unterschneidheim – Bopfingen

Linie 7865 verbindet auf verschiedenen Linienwegen Ellwangen mit Bopfingen (kürzeste Straßenverbindung 25 km). Sie erschließt dabei auch Tannhausen und Unterschneidheim und erschließt mit ihren Unterlinien die Siedlungen im Dreieck Ellwangen – Tannhausen – Bopfingen. Die Linie gehört zu den leistungsstarken Linien im Ostalbkreis. Sie verkehrt Montag bis Samstag, wobei samstags nur der Abschnitt Ellwangen – Tannhausen – Unterschneidheim bedient wird.

Linie 7865/2 (Müller) Beersbach – Pfahlheim – Röhlingen – Pfahlheim

Linie 7865/2 erschließt die Grundschule Pfahlheim in ihrem Einzugsbereich sowie die Grund- und Hauptschule mit Werkrealschule Röhlingen aus ihrem nördlichen Einzugsbereich. Über die Linie 7865 bestehen Verbindungen zum Schulstandort nach Ellwangen. Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 7865/4 (Müller) Tannhausen – Unterschneidheim – Zöbingen

Diese Linie ergänzt die Linie 7865 im Bereich zwischen Tannhausen und Bopfingen. Sie verkehrt Montag bis Freitag.

Linie 7865/8 (Müller) Dinkelsbühl – Wört – Mönchsroth – Wilburgstetten – Stöttlen – Birkenzell – Unterschneidheim/Schule

Die Liniennummer weist Linie 7865/8 als Unterlinien der Linie 7865 aus. Die Linie erschließt aber einen eigenständigen Verkehrsraum. Sie verbindet Unterschneidheim, Tannhausen, Stöttlen und Wört mit Dinkelsbühl. Sie erschließt gleichzeitig die Grundschulen in Wört, Stöttlen und Tannhausen aus ihren Einzugsbereichen sowie den Schulstandort Unterschneidheim aus dem nördlichen Einzugsbereich. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag.

Linie 7866 (Müller) Röhlingen – Rainau – Dalkingen – Aalen

Linie 7866 verbindet Röhlingen und Ortsteile von Rainau mit Aalen. Sie verkehrt an Schul- und Ferientagen. In Röhlingen bestehen Umsteigeverbindungen in/aus Richtung Ellwangen, Tannhausen, Unterschneidheim, Ellenberg und Wört.

Linie 7867 (Müller) Ellwangen – Unterdeufstetten – Stöttlen – Wört – Dinkelsbühl

Das nordöstliche Einzugsgebiet von Ellwangen wird durch die Linie 7867 erschlossen. Sie verkehrt auf zwei Achsen zwischen Ellwangen und Dinkelsbühl. Die südliche Achse führt über Ellwangen-Beersbach, Stöttlen und Wört, die nördliche Achse über Ellenberg und Wört. Einzelne Kurse verkehren auch über Unterdeufstetten (Landkreis Schwäbisch Hall). Die Linie verkehrt Montag bis Samstag, wobei samstags nur der Ast über Ellenberg bedient wird.

Linie 7867/1 (Müller) Ellenberg – Georgenstadt – Eiberg

Diese Unterlinie der Linie 7867 verbindet die Ellenberger Ortsteile mit dem Hauptort und der dortigen Grundschule. In Kombination mit Linie 7867 werden auch Verbindungen nach Ellwangen hergestellt (teilweise durchgehende Fahrten, teilweise Umsteigeverbindungen). Die Linie verkehrt nur an Schultagen.

Linie 7867/8 (Müller) Stöttlen – Eck am Berg – Regelsweiler – Wilburgstetten – Gaxhardt

Linie 7867/8 stellt eine zweite Unterlinie der Linie 7867 dar. Sie erschließt die nördlichen Ortsteile von Stöttlen und die östlichen Ortsteile von Wört und verbindet sie mit den dortigen Grundschulen. Mit Mönchsrot und Wilburgstetten werden auch zwei bayerische Gemeinden erschlossen. Das Bedienungsgebiet der Linie deckt sich großteils mit demjenigen der Linie 7865/8. Die Linie verkehrt ebenfalls nur an Schultagen.

Linie 7869 (Müller) Abtsgmünd – Adelmansfelden – Ellwangen

Linie 7869 verbindet die Schulstandorte Ellwangen und Abtsgmünd. In Abtsgmünd bestehen Anschlüsse in Richtung Aalen. Sie verkehrt Montag bis Freitag, der Abschnitt Adelmansfelden – Abtsgmünd wird auch samstags bedient.

Linie 7869/1 (Müller) Hinterlengenbergr – Griesweiler – Eggenrot – Mittelhofschule – Rindelbach Schule

Diese Unterlinie der Linie 7869 verbindet die westlichen Ortsteile von Ellwangen mit dem Kernort und den dortigen Schulen. Die Linie wird nur an Schultagen bedient.

Linie 7870 (Müller) Schwäbisch Hall – Bühlertann – Rosenberg – Ellwangen

Neben der durchgehenden Verbindung von Ellwangen nach Schwäbisch Hall liegt die Bedeutung dieser Linie insbesondere in der Verbindung von Rosenberg an den Schulstandort Ellwangen. Sie verkehrt Montag bis Samstag.

Linie 7871 (Müller) Fichtenau – Wört – Springhof – Hirschhof – Wört/Schule

Die Linie erschließt die westlichen Ortsteile von Wört sowie einzelne Ortsteile von Ellenberg und verbindet sie mit den Schulen in Wört und in Fichtenau-Unterdeufstetten. Mit Wolfertsbronn wird auch ein Ortsteil von Dinkelsbühl erschlossen. Linie 7871 verkehrt nur an Schultagen. Im Fahrplan sind auch Fahrten der Linie 7867 aufgeführt.

Linie 7913/264 (RBS) Welzheim/Bahnhof - Gschwend/Marktplatz

Mit wenigen Fahrten Montag – Freitag (Samstags nur eine Fahrt in einer Richtung) hat Gschwend über diese Linie eine Anbindung über Kaisersbach nach Welzheim.

Linie 7914 (RBS) Plüderhausen – Lorch – Weitmars – Welzheim

Die Hauptfunktion dieser Linie ist die Anbindung von Weitmars an Lorch (Schulen und Bahnanschluss). Dieser Linienabschnitt wird Montag – Freitag regelmäßig bedient. Eine weitere Funktion ist die Anbindung des Plüderhausener Ortsteils Walkersbach an Plüderhausen (über Weitmars) sowie an die Schulen in Lorch. Der Abschnitt Plüderhausen – Lorch wird nur an Schultagen bedient, der Abschnitt Weitmars – Walkersbach bis auf einzelne Ausnahmen ebenfalls. Eine dritte Funktion der Linie besteht in der Anbindung von Walkersbach an Welzheim, die aus einzelnen Rufbusfahrten an wenigen Wochentagen besteht.

Linie 7922 (RBS) Heubach – Lautern – Möggingen – Aalen

Linie 7922 verbindet das Unterzentrum Heubach mit dem Mittelzentrum Aalen über Möggingen. Zwischen Möggingen und Aalen verkehrt auch die Remsbahn (ohne Zwischenhalt). Die Linie bedient die Schulstandorte Heubach, Lautern, Möggingen und Aalen. Sie verkehrt Montag bis Freitag.

Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Anlage 5-3

Unternehmen	Liniennummer	Ausgangs- und Endpunkt	über	befristet bis
OVA Omnibusverkehr Aalen	AA 11 bis AA 83	a) Ortslinienverkehr Aalen b) Nachbarortslinienverkehr Aalen/Bhf - Essingen	einschließlich der Erweiterung um die neue Verbindungsstraße zwischen dem Bauhaus Essingen und der Daimlerstraße im Industriegebiet Stockert in Essingen	30.11.2020
OVA Omnibusverkehr Aalen	AA 40, AA 42, AA 48	Aalen/ZOB/Gmünder Torplatz - Bartholomä	Aalen-Hüttfeld (Gartenstraße, Fackelbrückenstraße, Obere Bahnstraße) - Aalen-Unterrombach - Westumgehung/B 29 - Industriegebiet West (Daimlerstraße) - Industriegebiet Stockert (Bauhaus) - Essingen/Bahnhof - Essingen/Ort - Essingen/Lauterburg	30.04.2019
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 1 bis 7a	Ortslinienverkehr in Schwäbisch Gmünd	Schwäbisch Gmünd	31.07.2018
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 1	Schwäbisch Gmünd-Herdtlinsweiler - Heubach	Weiler - Bargau - Buch	31.05.2018
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 1	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Heubach	GD-Oberbettringen bzw. GD-Unterbettringen/Lindenhof - GD-Weiler - L 1160 - K 3279 - GD-Bargau - Heubach-Buch	30.09.2020
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 1, SG 3	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Schwäbisch Gmünd/Bahnhof	GD-Oberbettringen - GD-Unterbettringen (Ringverkehr)	30.09.2020
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 2	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Lauterstein	GD-Unterbettringen - GD-Weiler - Furtlepaß - Hornberg - GD-Degenfeld	30.09.2020
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 3	Waldstetten-Wißgoldingen - Heubach	Schwäbisch Gmünd-Rechberg - Schwäbisch Gmünd-Straßdorf - Waldstetten - Schwäbisch Gmünd-Unterbettringen - Schwäbisch Gmünd-Oberbettringen mit Stichfahrt zum BSZ - Schwäbisch Gmünd-Bargau - Heubach-Buch	13.08.2016
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 3, SG 4	Waldstetten/Wißgoldingen - Schwäbisch Gmünd-Rechberg/Hinterweiler	GD-Rechberg/Vorderweiler	31.05.2017
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 4	Schwäbisch Gmünd/ZOB - Schwäbisch Gmünd-Rechberg /Hinterweiler	Schwäbisch Gmünd/Straßdorf - Schwäbisch Gmünd-Rechberg/Vorderweiler	30.06.2016
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 4	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Schwäbisch Gmünd-Wißgoldingen	Schwäbisch Gmünd-Straßdorf - Schwäbisch Gmünd-Rechberg	30.09.2020
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 4a	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Schwäbisch Gmünd-Reitprechts	Schwäbisch Gmünd-Straßdorf - Schwäbisch Gmünd-Metlangen	30.09.2020
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 5b	Schwäbisch Gmünd/ Marktplatz - Göppingen-Maitis	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Schwäbisch Gmünd/Vogelhofstraße - Schwäbisch Gmünd/Südmilch - Schwäbisch Gmünd/Lorcher Straße/ Abzweigung Krähe - Schwäbisch Gmünd/Marie-Curie-Straße - Schwäbisch Gmünd/Konrad-Zuse-Straße - Schwäbisch Gmünd/Cafe Heilig - Schwäbisch Gmünd-Radelstetten	31.08.2016
Firma Severin Abt & Co. KG	SG 6	Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Schwäbisch Gmünd/Bahnhof	Abzw. Rehnenhof/Obere Halde - Mutlangen - Wetzgau - Abzw. Wetzgau/Wustenriet - Wustenriet (Abzw. Bräustraße/Birkenackerstraße - Birkenackerstraße - Breite Straße - Hofwiesenstraße - Bräustraße - Bräustraße/Rotenbachstraße bis Wendeplatte Rotenbachstraße) - Großdeinbach (Wetzgauer Straße - Abzw. Wetzgauer Straße/Haselbacher Weg - Haselbacher Weg - Flurstraße - Lachenackerstraße - Bruckertalstraße - Abzw. Bruckertalstraße/Wetzgauer Straße - Wetzgauer Straße - Kleindeinbacher Straße) - Aussiedlerhof Hangendeinbach oder direkt - Kleindeinbach - Aussiedlerhof Hangendeinbach - Hangendeinbach/Ort - einschließlich der Erweiterungsteilstrecke Rehnenhof/Obere Halde - Mutlangen	31.07.2018
OVG Omnibusverkehr Göppingen	11	Göppingen/ZOB - Schwäbisch Gmünd/Busbahnhof	Bartenbach - Rechberghausen - Birenbach - Wäschbeuren - Abzweigung Unterkirneck - Rattenharz-Waldhausen (direkt) - Lorch - Schwäbisch Gmünd - Deinbach	31.05.2016
OVG Omnibusverkehr Göppingen	12	Göppingen/ZOB - Schwäbisch Gmünd/Busbahnhof	Faurndau/Bartenbach - Rechberghausen - Birenbach - Wäschbeuren - Maitis - Lenglingen - Reitprechts - Metlangen - Straßdorf - (Einhornstraße=Hauptstraße) - Schwäbisch Gmünd (Rechbergstraße/Ecke Uferstraße - Uferstraße - Hauptbahnhof mit Haltestellen in der Uferstraße in der Höhe der Josefskapelle)	02.06.2016
OVG Omnibusverkehr Göppingen	13	Göppingen/ZOB - Schwäbisch Gmünd/Busbahnhof	Göppingen-Bürgerhölzle (direkt) - Göppingen - Hohenstaufen - Göppingen-Maitis - Göppingen-Lenglingen - Schwäbisch Gmünd-Reitprechts - Schwäbisch Gmünd-Metlangen - Schwäbisch Gmünd-Straßdorf	31.05.2016
OVG Omnibusverkehr Göppingen	14	Ortslinienverkehr Lorch	Lorch/Bahnhof - Haldenberg/Bergstraße - Eichenwäldle/Rebhuhnweg - Auf dem Bühl - Römerstraße/Hochhaus - Dürerweg - Noldeweg - Schuhmannweg - Kellerbergstraße - Katholischer Kindergarten - Evangelischer Kindergarten - Kirchstraße - Schillerschule - Bahnhof - Schulzentrum Schäfersfeld und Austraße - Göppinger Straße - Hauptstraße - A.-W.-Pfäffle-Straße - Schulplatz - Zollplatz - Poststraße - Bahnhof - Schulzentrum - Schäfersfeld	30.09.2018
Firma Betz	21	Waldstetten - Schwäbisch Gmünd/Bahnhof	Schwäbisch Gmünd/Dreifaltigkeitsfriedhof mit Stichfahrten zum Schulzentrum Strümpfelbach	31.07.2019
Firma Hofmann	46	Linienbündelungsgenehmigung	Ostalbkreis von Nr. 3 betroffen: von Gaildorf - Gschwend-Mittelbronn (Linie Nr. 46) über unter anderem Unterrot - Schönberg - Gschwend-Rotenhar - Frickenhofen (Ortsmitte, Schule) - Mittelbronn und zurück	07.09.2013
Firma Hofmann	46a	Gschwend-Wildenhöfle - Gschwend-Wimberg	Gschwend-Mittelbronn	31.07.2015
Schuster GmbH & Co. KG	61	Durlangen - Schwäbisch Gmünd/Bahnhof/Alte Lorcher Straße/ ZF-Ausbildungswerk	Tanau oder direkt über K 3256 - Zimmerbach - B 298 - Leinhäusle bzw. K 3257 - B 298 - Stichstrecke Herthighofen - Amandusmühle - Pfersbach/Straßenkreuzung - Mutlangen/Hauptstraße - Gmünder Straße mit Stichstrecke Hornbergstraße bis Schulbusbahnhof - Feldstraße - Heide - Mutlantis - Seniorenzentrum - B 298 bzw. Wetzgauer Straße - Stauferklinik - K 3269 oder Wetzgauer Straße - Bühlstraße - Gmünder Straße/B 298 - Abzw. Rehnenhof/Wetzgau - Schwäbisch Gmünd/Hintere und Vordere Schmiedgasse - Marktplatz - Ledergasse bzw. - Schwäbisch Gmünd/Remsstraße - Schwäbisch Gmünd/Bahnhof - Alte Lorcher Straße/ZF-Ausbildungswerk	31.07.2019
RBS	7921 / 62	Schwäbisch Gmünd/ZOB/Bahnhof - Ruppertshofen/Rathaus	Abzweigung Schwäbisch Gmünd-Rehnenhof/Wetzgau - Mutlangen (Feldstraße - Mutlantis - Seniorenzentrum auf der Mutlanger Heide) - Schwäbisch Gmünd-Lindach - Täferrot - Täferrot-Utzstetten bzw. Täferrot-Tierhaupten	31.05.2017
Firma Kolb Omnibus-verkehr GmbH	62	Leinzell/Schulzentrum - Abzw. Utzstetten	Kreisstraße 3258	17.07.2016

Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Unternehmen	Liniennummer	Ausgangs- und Endpunkt	über	befristet bis
Firma Kolb Omnibus-verkehr GmbH	63	A) Schwäbisch Gmünd/ZOB - Gschwend/Maktplatz/Schule B) Schwäbisch Gmünd-Lindach - Schwäbisch Gmünd/ ZOB	A) B 298 bis Abzw. Rehhof/Wetzgau - K 3269/3268 - Stauferklinik bzw. direkt B 298 - Mutlangen - Mutlangen/Feldstraße - Mutlangen/Mutlantis - Mutlangen, Seniorenzentrum auf der Mutlanger Heide - Lindach - Stichstrecke Abzweigung Paulushaus bis Paulushaus - Täferrot - Tierhaupten - Ruppertshofen - Tonolzbronn - Steinenbach - Abzweigung Ottenried bzw. Hönig - mit Stichstrecke Hönig bis Spraitbach - Birkenlohe - Ottenried Ortsmitte - Mittelbronn - Frickenhofen - Rotenhar bzw. direkt Schlechtbach B) Täferroter Straße - Hans-Diemar-Straße - Hintere Gärten - Robert-Koch-Straße - Hans-Diemar-Straße - Otto-Tiefenbacher-Straße - Richard-Bullinger-Straße - Schießtalstraße - Herlikofer Straße - Lindacher Straße - Aalener Straße - Baldungkreuzung - Vordere Schmiedgasse - Hintere Schmiedgasse	31.10.2019
Firma Domhan	71	Schwäbisch Gmünd-Herlikofen - Schwäbisch Gmünd/Bahnhof	Herlikofen/Kerkerstraße - Herlikofen/Marktplatz - Sulzbachweg - Burgstraße bzw. direkt - Gmünder Straße - Herlikofer Berg - Gotteszell - Hintere Schmiedgasse sowie Stichfahrt: Schwäbisch Gmünd-Herlikofen - Burgholz - Schwäbisch Gmünd-Hussenhofen	31.05.2018
Omnibusverkehr Karl Jakob	72+72/2	Eschach-Seifertshofen - Schwäbisch Gmünd/ Lorcher Straße/ ZF-Ausbildungswerk	Eschach - Eschach-Ziegelhütte - Eschach-Vellbach - Eschach-Helpertshofen - Eschach-Kemnaten - Eschach - Eschach-Holzhausen - Göggingen - Leinzell - Iggingen-Brainkofen mit Stichstrecke Paulushaus - GD-Herlikofen - GD/Bahnhof	31.07.2019
Firma Siegfried Krieger GmbH	73	Schechingen - Schwäbisch Gmünd/ZOB	Göggingen - Leinzell - Brainkofen - Stichfahrt bis Paulushaus - Iggingen	31.05.2017
OVA Omnibusverkehr Aalen	91 bis 97	Unterschneidheim-Zipplingen - Bopfingen	Oberwillingen - Unterwillingen - Geislingen - Hardthausen - Nordhausen - Oberschneidheim - Unterschneidheim - Sechtenhausen - Kerkingen bzw. direkt über Gemeindeverbindungsstraße nach Zipplingen - Itzlingen - Wössingen - Jagstheim - Dirgenheim - Benzenzimmern - Goldburghausen - Kirchheim - Heerhof - Osterholz	30.11.2019
OVA Omnibusverkehr Aalen	91 bis 97	Bopfingen-Oberdorf/ Altbachweg - Bopfingen-Flochberg/ Kirche	Bopfingen-Oberdorf/Ellwanger Straße - Lehstraße - Ipstraße - Ellwanger Straße - Bopfingen/Aalener Straße - Am Stadtgraben - Hauptstraße bzw. Neue Nördlinger Straße - Am Stadtgraben dann - Marktplatz bzw. Marktplatz - Hauptstraße - Härtsfeldstraße - Bahnhofstraße bzw. Alle Neresheimer Straße - Bildungszentrum - Schillerstraße - Bergstraße bzw. Neresheimer Straße - Bergstraße - Bopfingen-Schloßberg/ Bergstraße - Firma Landwehr - Bergstraße - Hindenburgplatz - Bopfingen-Flochberg/Bergstraße - Kirche	30.11.2019
OVA Omnibusverkehr Aalen	99	Westhausen-Lindorf - Lauchheim, inklusive "Rotes Feld"	Westhausen-Lippach - Lauchheim-Stetten	31.12.2019
Omnibus Rupp GmbH	101	Neresheim - a) Dischingen-Ballmertshofen b) Dischingen-Demmingen	Neresheim-Steinmühle - Dischingen-Iggenhausen - a) direkt über Abzweigung Dischingen-Katzenstein/Härtsfeldsee - Dischingen - Dischingen-Guldesmühle oder über Dischingen-Katzenstein - Dischingen-Schrezheim - Dischingen-Trugenhofen und b) Dischingen-Katzenstein - Dischingen-Frickingen - Dischingen-Hofen - Dischingen-Dunstelkingen - Dischingen-Eglingen mit Stichstrecke nach Dischingen-Osterhofen	31.05.2018
Firma Beck & Schubert	105	Ortslinienverkehr Oberkochen	Oberkochen Bank/Stadtmittel - Aalener Straße - Heidenheimer Straße - Wachholdersteige - Leitzstraße - Brunnenhaldestraße - Volkmarbergstraße - Dreißentalstraße - Lerchenstraße - Sperberstraße - Turmweg - Katzenbachstraße - Langerstraße - Heidestraße - Galileistraße - Kopernikusstraße - Heidestraße - Langerstraße - Walther-Bauersfeld-Straße - Jenaer Straße - Goethestraße - Aalener Straße - Röchlingstraße - Bahnhofstraße - Heidenheimer Straße - Rudolf-Eber-Straße - Gewerbegebiet Süd	31.07.2018
Firma Beck & Schubert	106	I. Neresheim - Aalen/Bahnhof	I. Ohmenheim - Dehlingen - Weilermerkingen - Dorfmerkingen - Elchingen bzw. Unterriffingen - Straßenkreuzung Unter-/ Obeerriffingen - Obeerriffingen - Hohenlohe - Beuren - Waldhausen - Arlesberg - Bernlohe - Simmisweiler bzw. Hohenberg - Geiselwang - Brastelburg - Himmlingen-Caritas-Altenheim - Weiße Steige - Abzw. L1080 - Grauleshof	31.03.2016
	109	II. Lauchheim - Aalen/Bahnhof	II. Hülen - Waldhausen - Arlesberg - Bernlohe - Simmisweiler bzw. Hohenberg - Geiselwang - Brastelburg - Himmlingen - Caritas-Altenheim - Weiße Steige - Abzw. L 1080 - Grauleshof	31.03.2016
	104	III. Aalen-Waldhausen - Oberkochen	III. Affalterwang - Ebnat - Niesitz - Unterkochen	31.03.2016
Firma Beck & Schubert	108	Aalen/Bahnhof - Neresheim/Kloster	Aalen-Unterkochen - Aalen-Ebnat - Neresheim-Elchingen - Neresheim-Stetten bzw. Neresheim-Dorfmerkingen - Neresheim-Dossingen - Neresheim/Post	28.02.2020
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	140	Abtsgmünd-Leinroden - Aalen-Wasseralfingen	Schechingen-Leinweiler - Schechingen - Eschach-Holzhausen - Eschach - Eschach-Holzhausen - Schechingen - Schechingen-Leinweiler bzw. Heuchlingen - Abtsgmünd-Laubach - Aalen-Reichenbach Aalen-Riegelhof - Essingen-Forst - Aalen, Industriegebiet West/Bhst. Gentner - Aalen/Rathaus - Aalen/Bhf - Aalen/BSZ - AA-Wasseralfingen/Binsengasse	31.05.2018
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	140/192	Eschach - Abtsgmünd, Schule	Schechingen - Heuchlingen - Holzleuten - Reichenbach - Laubach - Leinroden - Abtsgmünd/ZOB	11.09.2017
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	192	Abtsgmünd-Leinroden - Abtsgmünd-Leinroden	Abtsgmünd-Laubach - Aalen-Reichenbach - Aalen- Bernhardsdorf - Aalen-Reichenbach - Aalen-Riegelhof - Aalen-Faulherrnhof - Aalen-Dewangen - Aalen-Dewangen/Krähenfeld - Aalen/Rodamsdörfle - Abtsgmünd-Omnibusbahnhof - Abtsgmünd/Schule - Abtsgmünd/Mozartstraße - Abtsgmünd/Weiherackerstraße und die Teilstrecke von Bernhardsdorf nach Dewangen	31.05.2018
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	192	Aalen-Fachsenfeld - Abtsgmünd	Aalen-Fachsenfeld/Sandfeld - Aalen-Fachsenfeld/Schule - Aalen-Fachsenfeld/Rathaus - Aalen-Fachsenfeld/Kriegerdenkmal - Aalen-Dewangen/Schule - Aalen-Dewangen/Rathaus - Aalen-Dewangen/Kirche - Aalen-Dewangen/Krähenfeld - Aalen-Rodamsdörfle - Abtsgmünd/Omnibusbahnhof - Abtsgmünd/Schule - Abtsgmünd Osteren	31.05.2018
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	194	Abtsgmünd-Pommertsweiler - Abtsgmünd-Pommertsweiler	Abtsgmünd-Lutstrut - Abtsgmünd-Straßdorf - Abtsgmünd-Hinterbüchelberg - Abtsgmünd-Neumühle - Abtsgmünd-Zimmerberg - Abtsgmünd-Hammerschmiede - Abtsgmünd-Wildenhof - Abtsgmünd-Wildenhäusle	15.06.2016
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	195	Hüttlingen - a) Hüttlingen-Seitsberg b) Hüttlingen-Oberlengenfeld	a) Hüttlingen, Bushaltestelle - Hüttlingen, Friedhof b) Hüttlingen, Bushaltestelle - Unterlengenfeld - Mittellengenfeld	15.06.2018
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	195	Ortslinienverkehr Hüttlingen	Ortslinienverkehr Hüttlingen	31.01.2017
Firma Grötzinger GmbH	293	a) Essingen-Lauterburg b) Bartholomä - Heubach	a) Bartholomä und Möhnhof b) Essingen-Lauterburg und Heubach-Lautern	31.05.2018
Rühle-Gold GbR	294	Bartholomä - Heubach	L 1162	31.07.2019

Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Anlage 5-3

Unternehmen	Liniennummer	Ausgangs- und Endpunkt	über	befristet bis
Firma Grötzinger GmbH	295	Bartholomä - Steinheim	L 1165	30.06.2020
Omnibus Mack, Kurz GmbH	301	Stadtverkehr Ellwangen	A) Rabenhof - Braune Hardt - Erfurter Straße - Magdeburger Straße - Langres Straße - Berliner Straße/Schulzentrum - Haller Straße - Sandberg - ZOB - VARTA (die Bedienungsrufenfolge variiert) B) Verbindung zwischen Rindelbach, Ort - Rindelbach, Schule - Panoramaring - Ulmenstraße usw. z.B. Rabenhof bzw. Braune Hardt (die Bedienungsrufenfolge variiert) C) Schönau - Rindelbach, Siedlung und Ort - K 3228 - Dankoltsweiler - Quandt-Straße - Daimler Straße - G.-Hauptmann-Straße - ZOB - Marienstraße D) Holbach - Stocken - Eigenzell, Kapelle und Hornbergstraße - Rattstadt, Kapelle, Hardtstraße und Dinkelsbühler Straße - Schönbühl - Daimler Straße - Quandt Straße - Rindelbach, Ort und Schule (die Bedienungsrufenfolge variiert) E) Ellwangen-Schreizeim/Nord - Rotenbach, Dorfplatz - Rotenbacher Straße - Aalener Straße - ZOB - Sebastiansgraben - Schlossvorstadt - Südtangente - Westtangente - Rotenbacher Straße - Marienstraße - ZOB F) Goldrain - Kapuzinerweg - Krankenhaus - Marienstraße bzw. Südtangente - Schlossvorstadt - Sebastiansgraben - ZOB - VARTA G) Karl-Stirner-Straße - Hohenstaufenstraße - Kaserne - Konrad-Adenauer-Straße - Marienstraße bzw. Südtangente - Schlossvorstadt - Sebastiansgraben - ZOB	31.10.2015
Omnibus Mack, Kurz GmbH	311	Adelmannsfelden - Adelmannsfelden	Abzw. Ottenhof - Abzw. Vorderwald - Hinterwald - Haid - Stöcken - Abzw. Hirschberg - Bühler - Mäderhof	31.05.2021
Omnibus Mack, Kurz GmbH	312	Jagstzell - Jagstzell	Dietrichsweiler - Schweighausen - Dankoltsweiler - Eichenrain - Ropfershof - Riegersheim - Ropfershof - Jagstzell - K3321 - Rosenberg-Unterknausen - Abzw. Riegelhof - Hegenberg - Grünberg - Spielegert - Kellerhof	30.11.2020
Omnibus Mack, Kurz GmbH	313/320	I. Ellwangen/Jagst - Westhausen-Reichenbach	I. B290 - Rainau-Saverwang - Rainau-Schwabsberg - K 3325/K 3319 - Rainau-Dalkingen - Weiler	31.07.2016
	313	II. Ellwangen/Jagst - Aalen-Goldshöhe	II. B290 - Rainau-Saverwang - Neuler-Schwenningen - Rainau-Schwabsberg - Rainau-Buch	
	321	III. Westhausen - Westhausen (Ringverkehr) mit Stichfahrt nach Westerhofen	III. Jagsthausen - Frankenreute - Immenhofen - Baiershofen - Kressen Hof - Maihof - Gemeindeverbindungsstraße - Westerhofen/Erlenstraße - Westerhofen/Weidenstraße - (zurück) Streckenführung innerhalb von Westhausen: Westhausen/Ort - Westhausen/Kindergarten - K 3319 - Westhausen/Ort - K 3319	
Omnibus Mack, Kurz GmbH	314	Rosenberg-Hütten - Rosenberg-Willa	Adelmannsfelden - Rosenberg-Hinterbrand - Rosenberg-Matzengehren - Rosenberg-Zumholz - Abzw. Rosenberg-Tannenbühl - Rosenberg-Hohenberg - Rosenberg-Holzmühle - Rosenberg-Unterknausen - Rosenberg - Abzw. Rosenberg-Herlingshof - Rosenberg-Spitzensägmühle - Rosenberg-Hummelsweiler - Rosenberg-Schimmelhof - Frankenhardt-Hirschhof - Rosenberg-Betzenhof - Rosenberg-Zollhof - Rosenberg-Willa - Rosenberg sowie Rosenberg-Hohenberg - Rosenberg und Rosenberg-Willa - Rosenberg-Hummelsweiler direkt	16.12.2018
Omnibus Mack, Kurz GmbH	315	Ellwangen-Neunheim - Ellwangen-Röhlingen	Neunstadt - Haisterhofen - Killingen - Dettenroden - K3318 nach Westhausen - Lippach/Stockenweiher Heide - K 3203 - K3318 - Elberschwenden sowie den Stichstrecken von a) Baldern (Kirche) auf der Gemeindeverbindungsstraße bis Lippach (Dorfplatz) und b) Neunheim (Hasen) bis Ellwangen (SZ) und c) Ellwangen - Neunheim über die Dr. Adolf-Schneider-Str. und Ludwig-Lutz-Str.	06.04.2019
Omnibusverkehr Franz Weis	350, 351, 352	a) Adelmannsfelden/Fa. Joos b) Neuler-Schwenningen - Ellwangen/Schulzentrum Berliner Straße	a) Neuler-Gaishardt - Neuler-Leinenfirst - Neuler-Ramsenstrut - Neuler-Bronnen - Neuler-Ebnat bzw. direkt - Neuler - Neuler-Adlersteige b) direkt - Neuler-Espachweiler - Ellwangen-Schreizeim/Fayencestraße - Ellwangen/Kaserne - Ellwangen/Marienstraße bzw. Schreizeim/St. Georg-Straße - Burgstraße - Rotenbacher Straße - Westtangente - Ellwangen/Bhf	28.02.2021
Omnibusverkehr Franz Weis	353	Neuler - Abtsgmünd	Bronnen	02.08.2017
RBS	7518	Heidenheim - Aalen	Heidenheim-Aufhausen - Königsbrunn - Oberkochen - Aalen-Unterkochen - Aalen-Unterkochen-Schulzentrum /Haltestelle Sporthalle - Aalen-Unterkochen mit zusätzlich alternativer Teilstrecke im Zuge der Aalener Straße mit den Haltestellen Wöhrstraße und Bahnhof - Aalen-Neukochen	31.05.2017
RBS	7688	Göppingen - Böhmenkirch	Eislingen Süd/Nord - Salach/Marktplatz / Salach/B 10 - Süßen/Stiegelwiesen/Rabenwiesen - Süßen/ZOB - Donzdorf - Lauterstein	31.05.2017
RBS	7689	Süßen - Wißgoldingen	Donzdorf - Winzingen - Reichenbach u. R.	31.05.2017
RBS	7696	Aalen/ZOB - Nördlingen/Bahnhof	Aalen-Wasseralfingen/ B29 bzw. Curfeßstraße - Friedrichstraße (mit Zweigstrecke über das BSZ) mit Querverbindung zwischen der B 29 (Bahnhofstraße/Wilhelmstraße) und der Stiewing- bzw. Friedrichstraße - Stiewingstraße - Binsengasse - Schlossstraße - Schmiedstraße - Abtsgmünder Straße - Ellwanger Straße - Aalen-Hofen/Bhf - Aalen-Oberalfingen/Kellerhaus - Westhausen-Baiershofen - Westhausen - Westhausen/Jagststalschule - Westhausen/Hardtbucksiedlung - Westhausen-Westerhofen - Lauchheim - Lauchheim/Siedlung Rotes Feld - mit Stichfahrt über die K 3298 - Michelfeld - Oberriffingen - Unterriffingen - Röttingen - Aufhausen - Bopfingen (mit Zweigstrecke Bopfingen/ Marktplatz/Bahnhofstraße mit Stichstrecke zum Bhf/Bergstraße mit Stichstrecke zum Schulzentrum) - Bopfingen-Schloßberg - Bopfingen-Flochberg - Bopfingen-Trochtelfingen - Riesbürg-Utzmemmingen - Nördlingen-Nähermemmingen bzw. direkt Riesbürg-Pflaumloch	31.05.2017
RBS	7698	Aalen-Erlau/Industriegebiet - a) Abtsgmünd-Untergröningen/Rathaus b) Abtsgmünd-Hohenstadt/Post	Aalen/ZOB/Bahnhof - Querverbindung zwischen der B 29 (Bahnhofstraße/Wilhelmstraße) und der Stiewing- bzw. Friedrichstraße (Berufsschulzentrum) - Aalen-Wasseralfingen - Aalen-Wasseralfingen/Schlossstraße - Aalen-Wasseralfingen/Schlosserstraße - Aalen-Wasseralfingen/Urbanstraße - Aalen-Wasseralfingen/Schmiedstraße - Querverbindung zwischen K 3311 und der B 19 (Höhe Albanusklinge) - Hüttlingen - Hüttlingen-Niederalfingen - Abtsgmünd a) Abtsgmünd-Wöllstein - Abtsgmünd-Reichertshofen mit Zweigstrecken nach Abtsgmünd-Hohenstadt - Obergröningen-Algishofen b) Abtsgmünd-Leinroden - Abtsgmünd-Laubach - Kellerhause mit Schleife über Abtsgmünd-Neubronn	31.05.2017

Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Unternehmen	Liniennummer	Ausgangs- und Endpunkt	über	befristet bis
RBS	7699	Aalen-Erlau/Industriegebiet - a) Adelmansfelden-Bühler/Lamm b) Neuler/Post	Aalen/ZOB - Wasseralfingen-B 29 - B 19 - Friedhof/Steigacker direkt - B 19 bzw. Aalen/BSZ mit Querverbindung zwischen B 29 (Bahnhofstraße/Wilhelmstraße) - K 3311 und der Stiewing- bzw. Friedrichstraße - Stiewingstraße - B 29 - B 19 - Friedhof/Steigacker bzw. Schlosstraße - Urbanstraße bzw. Schlosstraße - Schlosserstraße - Talschule - K3311 - Querverbindung zwischen K 3311 und B 19 (Höhe Albanusklinge - Hüttlingen - mit Stichstrecke Aalen-Goldshöfe/Bahnhof sowie: a) Hüttlingen-Niederalfingen - Abtsgmünd - Abtsgmünde-Schäufele / Abtsgmünd-Wilfingen - Abtsgmünd-Pommertsweiler - Adelmansfelden bzw. Abtsgmünd-Zimmerberg b) Hüttlingen - Hüttlingen-Sulzdorf	31.05.2017
Fa. Müller	7846	Aalen - Crailsheim	Aalen/ZOB - Aalen/Löwenbräuerel - Aalen/berühmte Schulen - Aalen-Wasseralfingen/ Sängerröhle bzw. (Gegenrichtung) Stefanuskirche - Abzw. B29/B19 - Aalen-Hofen/Bhf - B29/Abzw. Oberalfingen - B29/Abzw. B290 - B290 - Stichstrecke K 1075 bis Ellwangen-Schrezheim/ Bhf oder direkt Ellwangen/Aalener Straße oder Marienstraße oder Südtangente - Ellwangen/ZOB - Ellwangen/Siemensstraße mit Stichfahrt Fa. VARTA oder direkt B290 - Jagstzell - Dietrichsweiler - Jagstzell-Schweighausen mit Stichstrecke Jagstzell - Rosenberg-Unterkausen oder direkt Jagstzell/Ort - Stimpfach-Randenweiler - B290 - Stichstrecke K1068 bis Stimpfach/Ort über Frankenhardt-Appensee oder direkt Frankenhardt-Steinbach - B290 - Stichstrecke K1068 bis Frankenhardt oder direkt - Crailsheim-Jagstheim/Ort - B 290 - direkt Crailsheim/ZOB oder über Crailsheim/Krankenhaus mit Stichstrecke Crailsheim/Schule oder direkt Crailsheim/ZOB mit Zweigstrecken a) Aalen/ZOB - Aalen/BSZ - Abzweigung B29/B19 b) Abzweigung B 29/B 19 - Hüttlingen - K 3320 - Abzweigung Goldshöfe, Bahnhof - Rainau-Buch - Rainau-Schwabsberg - Einmündung in K 3320 / B 290 c) B 29/Abzweigung Oberalfingen - Aalen-Goldshöfe - Stichfahrt Goldshöfe/Bahnhof oder direkt - Einmündung in K 3320 d) Crailsheim-Jagstheim/Ort - Crailsheim-Burgberg - Degenbachsee - Crailsheim-Alexandersreut - K 2643 - Einmündung in B 290	31.05.2017
RBS	7864	Bopfingen/Bahnhof - Neresheim/Industriegebiet	Bopfingen-Hohenberg - Abzweigung Bopfingen-Dorfen - (mit Stichfahrt) nach Bopfingen-Härtsfeldhausen (über Bopfingen-Dorfen) - Bopfingen-Unterriffingen - Abzweigung Bopfingen-Oberriffingen - Neresheim-Dorfmerkingen - Neresheim-Weilermerkingen bzw. Bopfingen-Flochberg - Trochtelfingen - Untere Röhrbachmühle - Härtsfeldhausen - Bopfingen-Dorfen - Abzw. Bopfingen-Dorfen - direkt - erweitert um die Stichfahrt: Neresheim-Dorfmerkingen/Abzweigung Felsenstraße/Dossinger Weg - Weiherweg - Wendeplatte/Schule - Neresheim-Dehlingen - Neresheim/Ohmenheim - Neresheim/Post/Bahnhof - B466 (mit Stichfahrt nach Neresheim/Härtsfeldschule über Dossinger Weg)	31.05.2017
Fa. Müller	7865	Ellwangen - Bopfingen	Ellwangen/Schulzentrum, Berliner Straße - Ellwangen/ZOB - Ellwangen-Schlossvorstadt - L 1060 - Ellwangen-Röhlingen - Ellwangen-Erpfental - bzw. Ellwangen-Röllen - Ellwangen-Hardt - Ellwangen-Pfahlheim - Tannhausen-Riepach - Tannhausen-Bleichroden - Tannhausen, Ort - Unterschneidheim-Oberschneidheim - Unterschneidheim, Schule oder direkt - Unterschneidheim, Rathaus - Unterschneidheim-Zöbigen - L 1060 - Unterschneidheim-Wöhrsbach - Bopfingen-Kerkingen - L 1070 - Bopfingen-Oberdorf, Schule oder direkt Bopfingen, Marktplatz oder B 29 - Bopfingen, ZOB - Bopfingen, Stauferschule und Bopfingen, Schulzentrum	31.05.2017
Fa. Müller	7866	Ellwangen-Röhlingen - Aalen/ZOB	Ellwangen-Röhlingen - L1029 - Abzweigung Killingen - Stichfahrt K3318 bis Ellwangen-Killingen oder direkt - Abzw. Haisterhofen - Stichfahrt Ellwangen-Haisterhofen oder direkt - L1029 - direkt Kreuzung L1029/K3319 oder Zweigstrecke Rainau-Dalkingen - K3319 bis Kreuzung K3319/L1076 - Abzw. Westhausen-Jagsthausen - Abzw. Westhausen-Frankenreute - Westhausen-Immenhofen - Abzw. Aalen-Oberalfingen - Aalen-Hofen/Bhf - Aalen-Wasseralfingen/Stephanuskirche bzw. Sängerröhle bzw. Urbanstraße - Schloßstraße - Binsengasse - Stiewingstraße - BSZ - Aalen/ZOB	31.05.2017
Fa. Müller	7867	Ellwangen/Triumph bzw. VARTA - Dinkelsbühl bzw. Tannhausen	Ellwangen/Fa. VARTA - Ellwangen/ZOB über Schönenbergstraße oder Nordspange Ellwangen - Rattstadt - L2220 - Stichstrecke Eigenzell oder direkt Ellenberg/Muckental - Ellenberg/Ort - L2220/Abzw. Breitenbach - Ellenberg - Bautzenhof - L2220/Abzw. Gerhof - L2200/Abzw. Aumühle - Wört/Ort - L1070 - Stödtlen/Ort - K3210 - Stödtlen-Dambach - Stödtlen-Eck am Berg - Stichstrecke Stödtlen-Unterbronnen oder direkt - Tannhausen/Ort mit Zweig- bzw. Stichstrecken Unterbronnen - Wittenbach - Wilburgstetten und Regelsweiler - Mönchsroth - Wilburgstetten sowie die Strecke Dinkelsbühl - Segringen - Wolfertsbronn - Wört	31.05.2017
Fa. Müller	7869	Abtsgmünd/ZOB - Ellwangen/ZOB	Ellwangen/Hinterer Spitalhof - Ellwangen/Glassägmühle - Ellwangen/ Engelhardtsweiler - Neuler/Schönberger Hof - Abzw. Neuler/Gaishardt - Adelmansfelden mit Zweigstrecken Adelmansfelden - Adelmansfelden/Bühler - Abtsgmünd/Zimmerberg - Abtsgmünd/Pommertsweiler	31.05.2017
Fa. Müller	7869/1	Ellwangen-Hinterlengenbach bzw. Ellwangen-Lindenhof - Ellwangen/Mittelhofschule bzw. Ellwangen-Rindelbach/ Schule	a) Ellwangen-Altmannsweiler - Ellwangen-Engelhardtsweiler (Stichfahrt) - Haltestelle Ellwangen/Glassägmühle b) Ellwangen-Griesweiler - Ellwangen-Altmannsrot - Ellwangen-Eggenrot	31.05.2017
Fa. Müller	7870	Schwäbisch Hall Bahnhof - Ellwangen ZOB	Obersonthem - Bühlertann - Rosenberg - Hummelsweiler/ Holzmühle -Hohenberg - Eggenrot	31.05.2017
Fa. Müller	7871	Wört - Fichtenau-Unter- deufstetten/Schule	Wört - Wört-Konradsbronn - Wört/Post - Wört-Dürrenstetten - Wört-Jammermühle - direkt zur K2385 oder - Wört-Grobenhof - Wört-Grünstadt - Wört-Springhof - Wört-Pfladermühle - Abzw. Wört-Gaugenmühle - direkt über K 2385 nach Wört/Post oder Wört-Gaugenmühle - Wört-Hirschhof - Abzw. Wört-Spitalhof - Wört/Post - Wört-Bösenlustnau - Wolfertsbronn - Wört-Schönbronn - Fichtenau-Unterdeufstetten/Schule	31.05.2017

Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Anlage 5-3

Unternehmen	Liniennummer	Ausgangs- und Endpunkt	über	befristet bis
RBS	7911	Schwäbisch Gmünd/ZOB/Bahnhof - Gaildorf/Westbahnhof	Schwäbisch Gmünd/Ecke Lorcher Straße - Vogelhofstraße/Firma Groß bzw. direkt - Schwäbisch Gmünd/Abzweigung Rehnenhof/Wetzgau - Stauferklinik Mutlangen bzw. direkt - Mutlangen - Mutlangen/Feldstraße - Mutlangen/Mutlantis - Mutlangen/Seniorenzentrum auf der Mutlanger Heide - Durlangen-Amandusmühle - Spraitbach-Leinhäusle - Spraitbach - Stichfahrt von Spraitbach/Wohngelände Trögle bis Spraitbach-Hertighofen - Spraitbach-Vorderlital - Spraitbach-Hinterlital - Gschwend-Seelach - Gschwend - Gschwend - Gschwend-Waldhaus - Gschwend-Wildgarten - Gschwend-Honkling bzw. direkt - Gaildorf-Reippersberg - Gaildorf-Unterroth - Gaildorf-Unterroth/Arwa - Gaildorf/Gasthaus Lamm - Bahnhofstraße (Hinfahrt) bzw. Gaildorf/Post - Seestraße - Turnhallengelände - Gartenstraße (Rückfahrt) Linienführung über Spraitbach: Kreuzung Gschwender Straße/Höniger Straße bis zur Einmündung der Höniger Straße in die K 3255, K 3255 bis zur Einmündung in die Hospartstraße, Hospartstraße - In den Straßenäckern bis zur Einmündung in die K 3255, K 3255 bis zur Einmündung in die Höniger Straße Linienführung im Raum Gschwend: Gschwend - Gschwend-Dinglesmad - Gschwend-Brandhof - Gschwend-Horlachen - mit Stichfahrt Gschwend-Altersberg und Stichfahrt Kirchenkirnberg, Kindergarten - Gschwend-Eichenkirnberg, Abzweigung Gschwend-Gläserhof - Gschwend-Seehöfle - Gschwend-Wildgarten, Abzweigung Honkling/L 1150	31.05.2017
RBS	7913 263+264	a) Schorndorf/Bahnhof - Althütte/Rathaus und b) Welzheim/Bahnhof - Murrhardt bzw. Gschwend/Marktplatz	a) Haubersbronn - Eselshalden - Breitenfürst - Welzheim - Schaffhof - Aichstrut - Gmeinweiler - Gebenweiler - Kaisersbach - Ebnisee - Ebni - Althütte b) Eierhof - Selboldsweiler - Eckartsweiler - Gausmannsweiler - Kaisersbach - Mönchhof - Kirchenkirnberg - (Stichfahrt nach Spielhof) - Tiefenmad - Oberneustetten - Unterneustetten - Fornsbach - Eisenschmiedmühle - Hausen - Murrhardt/Alm (mit Stichfahrt Liszstr.) - nach Murrhardt sowie alternativ ab Kirchenkirnberg über Vöglesreute - Seehöfler nach Gschwend	31.05.2017
RBS	7913/264	Welzheim/Bahnhof - Murrhardt bzw. Gschwend/Marktplatz	Eierhof - Seiboldsweiler - Eckartsweiler - Gausmannsweiler - Kaisersbach - Mönchhof - Kirchenkirnberg - (Stichfahrt nach Spielhof) - Tiefenmad - Oberneustetten - Unterneustetten - Fornsbach - Eisenschmiedmühle - Hausen - Murrhardt/Alm (mit Stichfahrt Liszstr.) - nach Murrhardt sowie alternativ ab Kirchenkirnberg über Vöglesreute - Seehöfler nach Gschwend	31.05.2017
RBS	7916	Schwäbisch Gmünd/ZOB - a) Welzheim/Post/Bhf b) Gschwend/Gemeindehalle	Schwäbisch Gmünd/Abzweigung Rehnenhof/Wetzgau - Stauferklinik Mutlangen (oder direkt) - Mutlangen - Pfersbach - Adelstetten - Alfdorf oder B29 bzw. K3334 - Lorch/ZOB/Firma Hesser/Bahnhof - mit Stichfahrt Schulzentrum Schäfersfeld - Lorch-Bruck/Kaiserlinde - mit Zweigstrecke Brech - Pfahlbronn - Alfdorf von Alfdorf nach: a) Pfahlbronn - Alfdorf/Haghof - Welzheim-Breitenfürst - Welzheim/Post/Bhf b) Alfdorf-Kapfthof - Alfdorf-Vordersteinenberg - Alfdorf-Hintersteinenberg - Gschwend-Seelach - Gschwend/ZOB	31.05.2017
RBS	7920	Schwäbisch Gmünd/ZOB/Bahnhof a) Abtsgmünd-Hohenstadt/Post b) Abtsgmünd-Untergörningen/Rathaus	Schwäbisch Gmünd/Schwarzwaldstraße (nur in Richtung Schwäbisch Gmünd-Herlikofen) oder direkt Schwäbisch Gmünd-Herlikofen - Iggingen-Brainkofen - Leinzell... oder Schwäbisch Gmünd /Perlenweg oder direkt Schwäbisch Gmünd-Hussenhofen - Schwäbisch Gmünd-Hirschmühle - Schwäbisch Gmünd-Burgholz - Iggingen (mit Stichfahrt nach Iggingen-Schönhardt) - Iggingen-Brainkofen - Stichfahrt bis Paulushaus Leinzell - Göggingen - Schechingen oder über Göggingen-Mulfingen - Göggingen-Horn, Ort oder Abzweigung - Heuchlingen nach Schechingen - Obergröningen oder direkt Abtsgmünd-Hohenstadt - Abtsgmünd-Reichertshofen - Abtsgmünd-Untergörningen ... - Göggingen-Mulfingen - Göggingen-Horn, Ort oder Abzweigung - Heuchlingen - Abtsgmünd - Abtsgmünd-Kellerhaus - Abtsgmünd-Hohenstadt ... - Göggingen - Eschach-Holzhausen (mit Stichfahrt nach Eschach bzw. Schechingen) - Obergröningen oder direkt Abtsgmünd-Burren - Abtsgmünd-Untergörningen Lautern - Mögglingen (oder direkt nach Mögglingen) - Essingen-Hermannsfeld/Abzweigung - mit Stichfahrt Essingen/Ort - Essingen/Bahnhof bzw. neue Verbindungsstraße zwischen der Daimlerstraße im Industriegebiet Stockert und dem Bauhaus in Essingen - Aalen Industriegebiet West mit Haltestellen: Bauhaus, Dauerwang, Daimlerstraße, Carl-Zeiss-Straße - DB Wiedmann, VW Waagenblast - Aalen/Bahnhof	31.05.2017
RBS	7922	Heubach/Triumph - Aalen/Berufsschulzentrum/ Haltestelle Lokomotive	Heuchlingen - Heuchlingen-Riedhof - Schechingen - Obergröningen	31.05.2017
RBS	7923	Mögglingen/Bahnhof - Abtsgmünd-Hohenstadt/Post	Heuchlingen - Heuchlingen-Riedhof - Schechingen - Obergröningen	31.05.2017
Firma Betz	7924 bzw. 21	Schwäbisch Gmünd/ZOB - Waldstetten-Weilerstöffel/Veit	Schwäbisch Gmünd/Dreifaltigkeitsfriedhof - Waldstetten	31.05.2017
RBS	7934 267	Schorndorf/Bahnhof - Heubach/Firma Triumph	Urbach/Süd - Plüderhausen - Lorch-Waldhausen - Lorch - Schwäbisch Gmünd/Sachsenhof - Schwäbisch Gmünd - Schwäbisch Gmünd/ZOB - Schwäbisch Gmünd/Fa. Schlecker - Schwäbisch Gmünd-Hussenhofen - Böbingen - Oberböbingen - Heubach/Ort/Schulzentrum/Firma Triumph	31.05.2017
Stadtbus Schwäbisch Hall	45	Linienbündelungsgenehmigung: im Ostalbkreis Linie: Gaildorf - Untergörningen	Gaildorf/ZOB - Gaildorf/Seestraße oder Gaildorf/Schulzentrum oder Gaildorf/Stadtmittel über Gaildorf/Post (Hinfahrt) bzw. Gaildorf/ZOB - Gaildorf/Bahnhofstraße oder Gaildorf/Schulzentrum über Gaildorf/Stadtmittel (Rückfahrt) - Gaildorf-Münster/Abzw. - Kieselberg/Freibad oder direkt - Bröckingen - Sulzbach-Laufen/Altschmiedfeld/Abzw. - Sulzbach - Laufen - Wengen/Abzw. - Abtsgmünd-Untergörningen/Rathaus	07.09.2013
Firma Gerstmayr-Reisen	1001	Bissingen/Schule - Kössingen	Bissingen/Sparkasse - Warnhofen - Diemantstein - Hochdorf - Oberröningen - Unterröningen - Leiheim - Zollingen - Amerdingen - Bollstadt - Aufhausen - Forheim	31.12.2020
Regionalbus Augsburg GmbH RBA	9097	Dillingen - Reistingen	Hausen - Lauingen - Zöschingsweiler - Wittslingen - Mödingen - Ziertheim - Dattenhausen - Balmertshofen - Dischingen	31.07.2019
Firma Markus Gruber		Dischingen/Neresheim-Sägmühle a) Hinteres Härtsfeld und b) Junge Pfalz - Neresheim-Sägmühle / Dischingen-Rundfahrten (Ringlinien)	a) Neresheim/Bhf - Ohmenheim - Schweindorf - Kössingen - Frickingen - Katzenstein - Härtsfeldsee - Iggenhausen - Sägmühle b) Iggenhausen - Härtsfeldsee - Dischingen - Schloß Taxis - Dunstelkingen - Katzenstein - Härtsfeldsee	31.03.2015
Reise- und Verkehrsbüro Schwarzer GmbH		Nördlingen, Brettermarkt - Amerdingen	Nördlingen - Kleinerdingen - Holheim - Nähermemmingen - Utzmemmingen - Herkheim - Ederheim - Hürnheim - Abzweigung Karlshof - Christgarten - Forheim - Aufhausen - Bollstadt und zurück	30.11.2023

Liniengenehmigungen nach § 43 PBefG

Anlage 5-4

Unternehmen	Liniennummer	Ausgangs- und Endpunkt	über	befristet
Firma Severin Abt & Co. KG	Sonderlinienverkehr	Schwäbisch Gmünd/ZOB - Heubach/ Fa. Triumph International AG	Schwäbisch Gmünd - Straßdorf - Waldstetten - Schwäbisch Gmünd-Bettringen	31.01.2
Firma Beck & Schubert	Sonderlinienverkehr	Oberkochen, Firma Carl Zeiss Hauptwerk - Oberkochen, Gewerbegebiet Süd/Firma Carl Zeiss SMT AG	Oberkochen/Bahnhof	31.03.2
	Sonderlinienverkehr	Aalen-Grauleshof - Oberkochen, Gewerbegebiet Süd/Firma Carl Zeiss SMT AG	Aalen-Unterkochen - Oberkochen/Firma Zeiss/Hauptwerk	31.05.2
Firma Betz		Waldstetten - Crailsheim/Firma Pall Schumacher GmbH	Schwäbisch Gmünd - Mutlangen - Spraitbach-Hinterlital - Gschwend - Obersontheim	31.08.2 (kein Verläufe läuft a
Firma Botscheck	Sonderlinienverkehr	Kirchheim/Ries - Oberkochen/Firma Zeiss SMT AG	Dirgenheim - Wössingen - Zipplingen - Nordhausen - Unterschneidheim - Sechtenhausen - Kerkingen - Oberdorf - Bopfingen - Unterriffingen - Oberriffingen - Dorfmerkingen - Elchingen - Ebnat - Oberkochen/Firma Zeiss Hauptwerk	01.06.2
Firma Grötzinger GmbH	Sonderlinienverkehr	Heidenheim/ZOB - Schwäbisch Gmünd/Berufsschulzentrum	Steinheim am Albuch - Bartholomä - Heubach	31.03.2
Firma Grötzinger GmbH	Sonderlinienverkehr	Dornstadt/Rasthof - Schwäbisch Gmünd/Katharinenstraße 16	Lonsee-Luizhausen - Lonsee-Urspring - Amstetten/B 10 - Amstetten-Schalkstetten - Geislingen-Waldhausen - Böhmenkirch - Schwäbisch Gmünd-Degenfeld - Schwäbisch Gmünd-Weiler in den Bergen	09.09.2
Omnibusverkehr Karl Jakob	Sonderlinienverkehr	Iggingen-Brainkofen - Schwäbisch Gmünd/ Schießtal ZF-Werk II	L 1156 - Lindach/Täferroter Straße - Lindach/Hans-Diemar-Straße - Lindach/Otto-Tiefenbacher-Straße	30.06.2
Omnibusverkehr Karl Jakob	Sonderlinienverkehr	Göggingen-Horn - Göggingen	Gemeindeverbindungsstraße Glockenäcker	28.07.2
Firma Siegfried Krieger GmbH	Sonderlinienverkehr	Abtsgmünd-Untergröningen/Aalener Straße - Abtsgmünd-Untergröningen/Aalener Straße	Kreuzung Gschwendhof - Dinkbühl - Wegstetten - Mittelhohlenbach - Hinterer Röttenbach - Vorderer Röttenbach - Algishofen	31.03.2
Omnibusunternehmen Theodor Lang GmbH	Sonderlinienverkehr	Bopfingen/Trochtelfingen - Aalen-Erlau/Fa. Triumph	Bopfingen-Flochberg - Bopfingen-Schloßberg - Bopfingen - Bopfingen-Aufhausen - Lauchheim - Westerhofen - Westhausen - Hofen	ausgelau keine Verläufe
Omnibus Mack, Kurz GmbH	Sonderlinienverkehr	a) Ellwangen-Eggenrot b) Ellwangen-Rattstadt - Westhausen	a) Rosenberg-Hohenberg - Rosenberg - Jagstzell-Weiler - Ellwangen - Ellwangen-Rötenbach - Schrezheim - Rainau-Schwabsberg - Rainau-Dalkingen b) Ellwangen-Eigenzell - Ellwangen - Schrezheim - Rainau-Schwabsberg - Rainau-Dalkingen	29.02.2
OVA Omnibusverkehr Aalen	Sonderlinienverkehr	Aalen-Unterrombach - Oberkochen, Zeiss	Aalen-Hofherrweiler - Aalen/Triumphstadt	30.09.2
OVA Omnibusverkehr Aalen	Sonderlinienverkehr	Kirchheim - Oberkochen, Zeiss	Bopfingen	012 (keine
RBS	Sonderlinienverkehr	Heidenheim - Oberkochen	HDH-Schnaitheim - Königsbronn-Itzellberg - Königsbronn	31.12.2
RBS	Sonderlinienverkehr	Aalen/ Triumphstadt-Heubach/ Triumphwerk I	Langertstraße - Michael-Braun-Ring - Brandenburger Straße - Johann-Gottfried-Spießhofer-Ring - Langertstraße - Burgstallstraße - Triumphwerk - Industriestraße - Ulmer Straße - K 3332 bzw. Walkstraße - Wilhelm-Merz-Straße - Stuttgarter Straße - Bahnhofstraße bzw. Ulmer Straße - Bahnhofstraße - ZOB - Bahnhofstraße - Stuttgarter Straße - B 29 nach Mögglingen	31.01.2 vorzeitig beendet 11.12.2

Linie	S ganztags	F ganztags	Sa ganztags	So ganztags	Schultag																	
					SVZ Nacht		NVZ früh		HVZ Morgen		NVZ Vormittag		NVZ Mittag		NVZ Nachmittag		HVZ Abend		NVZ Abend		SVZ Abend	
					Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
11	60	28	16	12	0	0	0	0	5	8	8	6	8	5	4	6	4	4	1	1	0	0
12	15	16	8	0	0	0	0	1	2	1	1	2	2	1	0	0	2	1	1	1	0	0
21	56	52	28	22	0	0	0	0	5	7	6	6	6	4	3	2	5	5	2	2	2	1
46/46A	21	9	0	0	0	0	0	1	3	2	2	1	3	3	0	0	2	2	1	1	0	0
51	32	10	2	0	0	0	0	1	2	5	1	3	0	0	6	5	5	3	1	0	0	0
52	36	11	4	4	0	0	0	0	5	3	3	3	5	4	2	1	4	3	2	1	0	0
61	36	26	4	0	0	0	0	1	4	9	2	3	5	3	2	2	3	2	0	0	0	0
62	49	39	23	22	0	0	0	2	0	8	4	6	5	3	4	3	2	3	3	0	2	2
63	94	52	33	11	1	0	1	1	14	6	8	9	10	13	4	5	5	7	3	5	0	2
63/7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63/9	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
66	20	20	9	8	0	0	0	0	1	1	2	2	2	3	2	1	2	2	1	1	0	0
71	78	73	43	30	0	0	1	1	4	9	8	8	6	6	4	4	5	5	4	4	4	5
72	46	40	5	2	0	0	1	2	2	5	6	4	4	2	3	3	4	2	2	3	2	1
72/2	20	6	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	3	3	1	1	3	3	0	0	0	0
73	13	8	0	0	0	0	0	0	2	3	2	3	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
74	60	39	24	4	0	0	2	0	8	7	6	5	8	6	3	2	2	4	2	2	0	3
75	27	16	2	0	0	0	0	0	7	2	1	1	4	5	0	0	2	2	1	2	0	0
76	82	24	5	0	0	0	2	1	8	8	7	6	14	13	3	3	5	5	3	3	0	1
101	31	4	0	0	0	0	0	0	5	4	0	0	5	5	1	2	5	4	0	0	0	0
102	9	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	4	0	0	0	2	0	0	0	0
103	12	12	0	0	0	0	1	0	2	0	1	2	1	0	0	1	0	2	1	1	0	0
104	25	10	1	1	1	0	1	1	6	0	2	1	1	6	1	1	0	2	0	1	1	0
105	28	21	1	1	1	0	0	1	0	6	0	4	0	6	0	3	0	4	0	2	0	1
106	42	27	0	0	0	0	2	1	5	8	2	3	3	3	3	1	4	3	1	2	0	1
107	48	39	0	0	0	0	1	0	5	4	5	3	2	5	2	4	5	2	3	3	1	3
108	17	15	0	0	0	0	3	0	2	0	2	0	3	0	1	0	3	0	3	0	0	0
109	30	11	4	0	0	0	1	0	3	4	2	1	4	5	2	0	4	2	0	2	0	0
110	0	0	27	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
140	29	18	0	0	0	0	0	1	2	4	3	2	3	2	3	1	4	2	1	1	0	0
192	39	39	0	0	0	0	0	0	5	3	4	3	6	6	2	2	3	3	1	1	0	0
194	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0
195	19	2	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	8	0	1	0	4	0	0	0	0
266	38	28	12	4	0	0	2	1	6	3	3	2	1	5	2	2	1	5	2	2	1	0
266a	22	7	0	0	0	0	1	1	1	3	2	2	3	2	1	1	2	3	0	0	0	0
267	36	22	12	0	0	0	0	0	1	4	4	3	4	3	3	4	4	3	1	1	1	0
293	8	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	1	0	2	0	0	0	0	0
294	23	10	6	2	0	0	0	0	3	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1	1	0	0
295	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
300	38	28	12	0	0	0	0	0	4	4	3	3	6	6	3	3	2	2	1	1	0	0
301	21	16	6	0	0	0	0	0	4	3	3	3	3	1	1	1	1	1	0	0	0	0
302	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0
311	21	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	2	2	2	1	1	3	3	0	0	0	0
312	8	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0
313	8	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
314	9	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0
315	22	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1	1	4	4	1	1	2	2	0	0	0	0
320	27	19	8	0	0	0	0	0	3	2	4	2	2	4	1	1	3	3	1	1	0	0
321	9	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
350	29	17	5	0	0	0	0	0	5	2	3	2	1	5	2	3	3	2	0	1	0	0
351	15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	4	3	0	0	2	2	0	0	0	0
352	12	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	1	4	0	0	0	2	0	0	0	0
353	17	8	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	2	3	2	2	1	1	0	0	0	0
7518	52	36	11	4	0	1	0	0	9	5	3	4	5	5	4	4	4	3	1	2	1	1
7696	72	47	22	11	1	2	3	1	11	6	6	7	6	6	3	2	5	5	3	4	0	1
7698	117	72	26	9	0	0	5	1	13	13	6	4	11	13	5	6	14	15	2	5	2	2
7846A	38	4	0	0	1	0	0	1	5	7	2	2	6	4	2	2	3	2	0	1	0	0
7846C	46	32	8	0	0	0	1	1	7	3	4	4	3	6	2	3	4	3	2	3	0	0
7864	21	6	0	0	0	0	0	0	3	5	0	0	3	3	1	0	2	3	1	0	0	0
7865	90	41	10	0	0	0	2	1	12	9	7	5	11	15	4	1	7	11	2	3	0	0
7865/2	7	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
7865/8	27	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2	8	3	3	2	2	0	1	0	0	0
7866	17	8	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	3	0	2	2	2	2	1	0	0	0
7867	102	41	6	0	0	0	2	1	17	10	5	5	11	17	5	3	9	11	2	4	0	0

Linie	Ferien tag										Samstag								Sonntag										
	SVZ Nacht		NVZ früh		HVZ Morgen		NVZ Vormittag		NVZ Mittag		NVZ Nachmittag		HVZ Abend		NVZ Abend		SVZ Abend		SVZ Nacht		SVZ früh		NVZ Tag		SVZ Nachmittag		SVZ ganztags		
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
11	0	0	0	0	2	2	3	3	2	2	2	2	4	4	1	1	0	0	0	0	2	2	4	4	2	2	6	6	
12	0	0	0	1	2	1	1	2	2	1	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	1	1	3	3	0	0	0	0	
21	0	0	0	0	5	6	6	6	3	3	3	2	5	6	2	2	2	1	0	0	2	2	5	5	7	7	11	11	
46/46A	0	0	0	1	2	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
51	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
52	0	0	0	0	1	2	0	2	1	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2	2	
61	0	0	0	1	4	4	1	2	3	3	2	1	2	3	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	
62	0	0	2	0	1	2	6	6	3	4	4	3	2	1	0	1	2	2	0	0	2	2	5	4	5	5	11	11	
63	1	0	1	1	5	2	5	6	5	3	3	3	2	5	3	5	0	2	0	0	5	3	7	7	4	7	5	6	
63/7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
63/9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
66	0	0	0	0	1	1	2	2	2	3	2	1	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1	3	3	4	4	
71	0	0	1	1	4	7	7	8	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5	0	0	5	5	7	8	9	9	15	15	
72	0	0	1	2	3	4	3	4	3	2	3	2	3	2	2	3	2	1	0	0	2	2	1	0	0	0	1	1	
72/2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
73	0	0	0	0	1	1	2	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
74	0	0	2	0	2	3	5	3	4	3	3	1	2	4	2	2	0	3	0	0	3	0	5	6	5	5	1	3	
75	0	0	0	0	1	1	0	1	3	3	0	0	2	2	1	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	
76	0	0	1	1	2	2	4	3	2	2	0	0	3	3	0	0	0	1	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	
101	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
103	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	2	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
104	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	
105	1	0	0	1	0	4	0	3	0	3	0	3	0	3	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
106	0	0	2	1	3	2	3	3	1	1	1	1	2	3	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
107	0	0	1	0	3	4	5	3	2	2	2	2	2	3	3	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
108	0	0	3	0	3	0	2	0	2	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
109	0	0	1	0	1	2	1	0	1	1	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	
110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	5	4	3	4	5	5	6
140	0	0	0	1	2	1	3	1	0	2	2	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
192	0	0	0	0	5	3	4	3	6	6	2	2	3	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
194	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
195	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
266	0	0	2	1	2	2	3	1	1	2	2	1	1	5	2	2	1	0	0	0	2	1	3	3	2	1	2	2	
266a	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
267	0	0	0	0	1	2	3	2	1	1	2	3	2	2	1	1	1	0	0	0	1	2	5	4	0	0	0	0	
293	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
294	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
300	0	0	0	0	2	2	2	2	5	5	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0	3	3	3	3	0	0	0	0	
301	0	0	0	0	1	2	3	2	3	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	
302	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
311	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
312	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
313	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
314	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
315	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
320	0	0	0	0	1	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	0	0	0	0	2	2	2	2	0	0	0	0	
321	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
350	0	0	0	0	2	2	3	1	1	1	1	1	2	2	0	1	0	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	0	
351	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
353	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7518	0	1	0	0	6	4	2	3	1	1	3	2	4	4	1	2	1	1	1	0	1	1	2	3	2	1	2	2	
7696	1	2	3	1	3	3	4	5	1	2	3	2	5	4	3	3	0	2	0	0	3	2	6	5	3	3	6	5	
7698	0	0	5	1	7	7	3	4	4	4	3	4	10	10	2	4	2	2	0	0	5	1	5	8	3	4	4	5	
7846A	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7846C	0	0	1	1	3	1	4	4	2	3	2	2	2	2	2	3	0	0	0	0	2	2	2	2	0	0	0	0	
7864	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7865	0	0	2	1	4	5	4	3	2	2	2	0	4	7	2	3	0	0	0	0	2	1	3	4	0	0	0	0	
7865/2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7865/8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7866	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7867	0	0	2	1	6	4	3	2	1	2	3	3	2	6	2	4	0	0	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	

Linie	S ganztags	F ganztags	Sa ganztags	So ganztags	Schulitag																		
					SVZ Nacht		NVZ früh		HVZ Morgen		NVZ Vormittag		NVZ Mittag		NVZ Nachmittag		HVZ Abend		NVZ Abend		SVZ Abend		
					Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
7867/1	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	2	3	0	1	0	4	0	0	0	0	0
7867/8	44	2	0	0	0	0	0	0	3	8	0	1	9	9	2	2	3	3	2	2	0	0	0
7869	45	22	8	0	0	0	0	1	5	4	3	2	5	6	5	3	3	5	2	1	0	0	0
7869/1	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7870	47	31	9	0	0	0	0	1	8	4	5	4	5	4	2	2	2	3	3	3	0	0	0
7871	21	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2	0	5	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0
7914	42	19	0	0	0	0	0	0	7	1	4	4	5	7	2	3	3	4	1	1	0	0	0
7922	26	22	0	0	0	0	0	4	2	3	3	2	2	1	2	3	3	0	1	0	0	0	0
AA10	11	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
AA11	37	37	28	0	0	0	0	1	3	3	4	4	2	2	3	2	2	2	1	1	3	3	3
AA12/13	35	26	18	0	0	0	0	1	1	1	5	5	4	4	3	2	2	2	2	2	0	0	0
AA14	33	32	26	0	0	0	0	1	4	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0
AA15	11	6	2	0	0	0	0	1	2	2	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
AA15/16/24-29	94	94	80	26	1	0	2	1	6	4	12	11	8	7	5	4	7	7	6	6	3	4	4
AA17/18	36	36	22	8	0	0	0	0	3	3	4	4	2	2	2	2	4	4	3	3	0	0	0
AA19	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AA31	32	32	14	16	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1
AA32	13	13	4	4	0	0	0	0	0	1	2	3	1	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0
AA33	31	29	20	0	0	0	0	0	3	2	4	4	2	2	2	2	3	3	2	2	0	0	0
AA34	18	22	16	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1	1	2	2	1	1	2	2	0	0	0
AA35	24	24	0	0	0	0	0	1	1	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0
AA36	3	3	6	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
AA37	80	79	39	21	0	1	0	1	3	5	12	12	6	6	6	6	6	6	5	5	0	0	0
AA40	16	20	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	2	2	2	2	1	1	0	0	0
AA40-48	99	76	55	32	0	0	1	0	10	9	9	9	8	9	6	4	7	7	6	6	4	4	4
AA51	65	65	54	8	0	0	0	1	5	5	9	9	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3
AA56	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AA57	26	26	14	1	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
AA61	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0
AA62	70	70	60	22	0	0	1	1	6	6	9	9	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4
AA71	19	17	24	22	0	0	0	0	2	3	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2	3	3	3
AA72	24	24	16	0	0	0	0	0	1	1	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0
AA73	44	46	14	0	0	0	1	1	1	1	8	8	2	2	4	4	4	4	2	2	0	0	0
AA74	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AA75	3	3	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
AA79	43	44	16	0	0	0	0	0	1	1	8	8	2	2	5	4	4	4	2	2	0	0	0
AA81	29	28	22	12	0	0	0	0	4	3	3	3	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
AA82	15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	3	1	1	2	2	0	0	0	0	0
AA83	4	14	10	8	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
AA90	13	11	5	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	0
AA91-97	53	16	6	0	0	0	1	1	6	8	4	4	6	7	3	3	3	3	2	2	0	0	0
AA99	24	7	0	0	0	0	0	0	3	0	4	3	3	3	1	1	2	2	1	1	0	0	0
SG 1	176	158	78	44	0	0	2	3	19	19	19	17	12	11	9	11	14	14	7	6	6	7	7
SG 2	86	71	47	33	0	0	0	2	9	10	9	7	9	7	5	4	5	5	3	4	4	3	3
SG 3	61	39	6	0	0	0	0	1	8	10	6	6	8	9	3	3	3	3	1	0	0	0	0
SG 4	84	80	48	29	0	0	0	3	7	9	10	9	6	6	4	4	6	7	3	3	4	3	3
SG 4a	23	23	10	0	0	0	0	0	3	4	2	3	2	2	0	0	3	2	1	1	0	0	0
SG 5	211	197	136	74	0	0	3	3	21	26	16	20	13	16	9	10	14	15	8	11	12	14	14
SG 5b	69	64	17	0	0	0	0	1	3	9	3	19	5	8	5	2	6	3	4	0	1	0	0
SG 6	148	144	80	35	0	0	3	2	13	13	15	16	14	12	8	8	12	9	7	8	4	4	4
SG 7	119	115	76	32	0	0	3	1	14	9	16	13	13	7	7	4	10	7	7	3	4	1	1
SG 7a	22	22	0	0	0	0	1	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	2	0	0	1	0	0

Linie	Ferien tag												Samstag								Sonntag								
	SVZ Nacht		NVZ früh		HVZ Morgen		NVZ Vormittag		NVZ Mittag		NVZ Nachmittag		HVZ Abend		NVZ Abend		SVZ Abend		SVZ Nacht		SVZ früh		NVZ Tag		SVZ Nachmittag		SVZ ganztags		
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
7867/1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7867/8	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7869	0	0	0	1	2	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7869/1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7870	0	0	1	1	2	2	3	3	3	2	2	1	2	3	3	3	0	0	0	0	3	2	2	2	0	0	0	0	
7871	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7914	0	0	0	0	3	1	2	2	2	2	0	0	2	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7922	0	0	0	0	3	2	2	3	1	2	1	2	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA11	0	0	1	1	3	3	4	4	2	2	3	2	2	2	1	1	3	3	0	0	3	3	6	6	5	5	0	0	
AA12/13	0	0	1	1	0	0	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	2	2	6	6	1	1	0	0	
AA14	0	0	1	1	3	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	4	4	6	6	3	3	0	0	
AA15	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
AA15/16/24-29	1	0	2	1	6	4	13	12	7	6	5	4	7	7	6	6	3	4	1	1	10	9	18	18	11	12	13	13	
AA17/18	0	0	0	0	3	3	4	4	2	2	2	2	4	4	3	3	0	0	0	0	2	2	6	6	3	3	4	4	
AA19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	
AA31	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	2	2	3	3	2	2	8	8	
AA32	0	0	0	0	0	1	2	3	1	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	
AA33	0	0	0	0	3	2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	3	3	6	6	1	1	0	0	
AA34	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	1	1	6	6	1	1	0	0	
AA35	0	0	0	0	1	1	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA36	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	5	0	2	
AA37	0	1	0	1	3	4	12	12	6	6	6	6	6	6	5	5	0	0	1	0	5	5	12	12	2	2	6	15	
AA40	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA40-48	0	0	1	0	6	5	8	8	4	5	5	4	5	5	6	6	4	4	2	2	6	5	11	11	9	9	16	16	
AA51	0	0	0	1	5	5	9	9	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	0	0	6	6	12	12	9	9	4	4	
AA56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	
AA57	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	3	3	4	4	0	1	
AA61	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA62	0	0	1	1	6	6	9	9	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	1	1	6	6	12	12	11	11	11	11	
AA71	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	3	0	0	3	3	0	0	9	9	11	11	
AA72	0	0	0	0	1	1	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0	1	1	6	6	1	1	0	0	
AA73	0	0	1	1	0	0	8	8	4	4	4	4	4	4	2	2	0	0	0	0	1	1	6	6	0	0	0	0	
AA74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA75	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA79	0	0	0	0	0	0	8	8	4	4	4	4	4	4	2	2	0	0	0	0	1	1	6	6	1	1	0	0	
AA81	0	0	0	0	3	3	3	3	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	0	0	1	1	6	6	4	4	6	6	
AA82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AA83	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	3	3	1	1	4	4	
AA90	0	0	0	0	0	0	2	3	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	
AA91-97	0	0	0	0	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	0	0	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0
AA99	0	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SG 1	0	0	2	3	13	15	18	17	11	8	9	9	14	13	7	6	6	7	1	0	7	8	21	19	12	10	22	22	
SG 2	0	0	0	2	6	7	7	7	5	5	4	3	5	6	3	4	4	3	0	0	5	7	9	9	9	8	16	17	
SG 3	0	0	0	1	3	4	5	6	4	2	3	4	3	3	1	0	0	0	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	
SG 4	0	0	0	3	6	6	10	9	5	7	4	4	6	7	3	3	4	3	0	0	5	8	9	10	9	7	15	14	
SG 4a	0	0	0	0	3	4	2	3	2	2	0	0	3	2	1	1	0	0	0	0	2	2	3	3	0	0	0	0	
SG 5	0	0	3	3	19	20	15	20	10	12	10	11	14	15	8	11	12	14	0	0	15	20	25	29	21	26	33	41	
SG 5b	0	0	0	1	1	9	3	19	5	6	4	2	6	3	4	0	1	0	0	0	1	7	6	3	0	0	0	0	
SG 6	0	0	3	2	11	12	15	16	14	11	8	8	12	9	7	8	4	4	0	0	10	9	18	20	11	12	18	17	
SG 7	0	0	3	1	14	8	15	12	12	7	7	4	10	7	7	3	4	1	0	0	15	9	22	12	12	6	24	8	
SG 7a	0	0	1	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Anmerkungen:
 Ringfahrten wurden der Hin- und der Rückrichtung zugeordnet
 Bei Fa. OVA wurden Linien zu Gruppen zusammengefasst

Reisezeitvergleich

Fahrt um ca. 17 Uhr an Schultagen

von	nach	Entferng. in km	Nahverkehr			Pkw		Diff. (Min.)	Diff. km/h	Reisezeit- verhältnis
			Linie	Zeit (Min.)	km/h	Zeit (Min.)	km/h			
Aalen ZOB	Dewangen	9,0	28	15	36	16	34	-1	-2	0,94
	Ebnat	11,1	106	13	51	18	37	-5	-14	0,72
	Fachsenfeld	18,5	28	20	56	24	46	-4	-9	0,83
	Unterkochen	5,5	61	11	30	10	33	1	3	1,10
	Waldhausen	10,1	107	16	38	13	47	3	9	1,23
	Wasseralfingen	3,0	17	7	26	8	23	-1	-3	0,88
	Hofen	3,7	17	8	28	7	32	1	4	1,14
	Abtsgmünd	12,6	7698	24	32	22	34	2	3	1,09
	Hohenstadt	18,7	7698	29	39	30	37	-1	-1	0,97
	Laubach	12,5	14	20	38	21	36	-1	-2	0,95
	Neubronn	15,6	7698	36	26	26	36	10	10	1,38
	Pommertsweiler	18,3	7698+7869	35	31	29	38	6	6	1,21
	Untergröningen	24,2	7698*	40	36	33	44	7	8	1,21
	Bopfingen	23,5	Zug	25	56	31	45	-6	-11	0,81
	Aufhausen	24,7	Zug	20	74	33	45	-13	-29	0,61
	Baldern	23,6	7696+7865	54	26	31	46	23	19	1,74
	Kerkingen	27,4	7696+7865	49	34	34	48	15	15	1,44
	Schlossberg	24,2	7696	39	37	32	45	7	8	1,22
	Trochtelfingen	27,8	Zug	29	58	35	48	-6	-10	0,83
	Unterriffingen	19,4	108	30	39	27	43	3	4	1,11
	Essingen	9,1	40	10	55	10	55	0	0	1,00
	Lauterburg	15,1	40	26	35	22	41	4	6	1,18
	Bartholomä	17,8	40	32	33	24	45	8	11	1,33
	Hüttlingen	6,4	7698	11	35	11	35	0	0	1,00
	Kirchheim	28,0	Zug + 95 + 92	73	23	36	47	37	24	2,03
	Benzenzimmern	27,9	Zug + 95	44	38	36	47	8	8	1,22
	Lauchheim	14,0	Zug	15	56	20	42	-5	-14	0,75
	Hülen	13,2	107+109	26	30	18	44	8	14	1,44
	Röttingen	18,8	7696	26	43	36	31	-10	-12	0,72
	Neresheim	25,4	106	33	46	34	45	-1	-1	0,97
	Dorfmerkingen	20,6	108	34	36	29	43	5	6	1,17
	Elchingen	17,8	106	21	51	24	45	-3	-6	0,88
	Kösingen	32,5	106+51	64	30	43	45	21	15	1,49
Ohmenheim	26,3	106	38	42	36	44	2	2	1,06	
Schweindorf	31,0	106+51	69	27	41	45	28	18	1,68	
Oberkochen	10,4	Zug	6	104	15	42	-9	-62	0,40	
Goldburghausen	30,6	Zug + 95	41	45	40	46	1	1	1,03	
Pflaumloch	30,1	Zug	33	55	37	49	-4	-6	0,89	
Utzmemmingen	29,2	7696	52	34	38	46	14	12	1,37	
Westhausen	9,9	7696	15	40	16	37	-1	-2	0,94	
Lippach	17,2	7696+99	30	34	24	43	6	9	1,25	
nach Ellwangen orientiert	Pfahlheim	19,8	7866+7865	43	28	28	42	15	15	1,54
	Rindelbach	19,9	Zug+300	31	39	28	43	3	4	1,11
	Röhlingen	16,2	7866	31	31	24	41	7	9	1,29
	Schrezheim	18,1	Zug	15	72	27	40	-12	-32	0,56
	Adelmannsfelden	18,9	7689+7869	42	27	28	41	14	14	1,50
	Ellenberg	27,4	Zug+7867	48	34	33	50	15	16	1,45
	Jagstzell	26,6	Zug	28	57	34	47	-6	-10	0,82
	Neuler	11,1	Zug+350	30	22	19	35	11	13	1,58
	Dalkingen	11,9	7866	22	32	19	38	3	5	1,16
	Schwabsberg	10,8	Zug	12	54	16	41	-4	-14	0,75
	Rosenberg	24,4	Zug+7870	34	43	37	40	-3	-3	0,92
	Stödtlen	27,8	Zug+7876	63	26	37	45	26	19	1,70
	Tannhausen	27,8	7866+7865	53	31	37	45	16	14	1,43
	Wört	27,5	7866+7865	54	31	37	45	17	14	1,46
	Unterschneidheim	27,5	7866+7865	54	31	37	45	17	14	1,46
	Geislingen	29,6	Zug+7867	57	31	44	40	13	9	1,30
	Nordhausen	29,6	Zug+95	59	30	40	44	19	14	1,48
	Walxheim	25,3	Zug+7865	69	22	35	43	34	21	1,97
	Zipplingen	33,1	Zug+95	67	30	42	47	25	18	1,60
Zöbingen	23,7	7866+7865	49	29	31	46	18	17	1,58	

Reisezeitvergleich

Fahrt um ca. 17 Uhr an Schultagen

von	nach	Entferng. in km	Nahverkehr			Pkw		Diff. (Min.)	Diff. km/h	Reisezeit- verhältnis
			Linie	Zeit (Min.)	km/h	Zeit (Min.)	km/h			
lange Umsteigezeit (>15min.)										
Ellwangen	Pfahlheim	11,0	7865	19	35	17	39	2	4	1,12
	Rindelbach	3,2	301	5	38	7	27	-2	-11	0,71
	Röhlingen	8,7	7865	11	47	15	35	-4	-13	0,73
	Schrezheim	1,5	Zug	2	45	4	23	-2	-23	0,50
	Adelmannsfelden	13,3	7869	16	50	20	40	-4	-10	0,80
	Ellenberg	9,0	7867	15	36	13	42	2	6	1,15
	Jagstzell	10,9	Zug	8	82	16	41	-8	-41	0,50
	Neuler	9,0	350	15	36	14	39	1	3	1,07
	Dalkingen	7,3	320	12	37	13	34	-1	-3	0,92
	Schwabsberg	9,1	Zug	6	91	14	39	-8	-52	0,43
	Rosenberg	12,7	7870	13	59	21	36	-8	-22	0,62
	Stödtlen	15,1	7867	32	28	22	41	10	13	1,45
	Tannhausen	19,1	7865	28	41	26	44	2	3	1,08
	Wört	15,2	7867	24	38	23	40	1	2	1,04
	Unterschneidheim	29,1	7865	26	67	21	83	5	16	1,24
	Geislingen	25,3	7865+92	72	21	36	42	36	21	2,00
	Nordhausen	22,2	7865+92	64	21	32	42	32	21	2,00
	Walxheim	16,5	7865	45	22	24	41	21	19	1,88
	Zipplingen	24,8	7865+92	74	20	36	41	38	21	2,06
	Zöbingen	16,3	7865	25	39	22	44	3	5	1,14

#DIV/0!

Schwäbisch Gmünd	Böbingen	10,7	Zug	6	107	15	43	-9	-64	0,40
	Durlangen	9,6	63	27	21	14	41	13	20	1,93
	Eschach	14,2	72	30	28	21	41	9	12	1,43
	Göggingen	10,6	72	23	28	17	37	6	10	1,35
	Gschwend	19,6	63	44	27	25	47	19	20	1,76
	Altersberg	24,8	63	73	20	31	48	42	28	2,35
	Frickenhofen	21,2	63	57	22	27	47	30	25	2,11
	Heuchlingen	14,5	Zug + 76	26	33	21	41	5	8	1,24
	Iggingen	8,4	74	23	22	13	39	10	17	1,77
	Leinzell	9,3	72	21	27	15	37	6	11	1,40
	Lorch	10,4	Zug	6	104	14	45	-8	-59	0,43
	Möggingen	13,2	Zug	10	79	15	53	-5	-26	0,67
	Mutlangen	3,7	61	14	16	7	32	7	16	2,00
	Obergröningen	16,1	72+74	49	20	23	42	26	22	2,13
	Ruppertshofen	13,8	62	35	24	20	41	15	18	1,75
	Schechingen	13,9	74	45	19	22	38	23	19	2,05
	Spraitbach	11,5	63	33	21	16	43	17	22	2,06
	Oberbettringen	5,8	1	16	22	11	32	5	10	1,45
	Bargau	7,8	1	22	21	12	39	10	18	1,83
	Degenfeld	11,7	2	36	20	19	37	17	17	1,89
	Großdeinbach	6,3	6	18	21	12	32	6	11	1,50
	Herlikofen	4,7	71	10	28	8	35	2	7	1,25
	Lindach	5,9	62	16	22	11	32	5	10	1,45
	Rechberg	8,2	4	20	25	13	38	7	13	1,54
	Straßdorf	4,4	4	12	22	9	29	3	7	1,33
	Weiler i.d. Bergen	9,2	2	23	24	13	42	10	18	1,77
	Täferrot	8,9	62	20	27	14	38	6	11	1,43
	Waldstetten	5,6	21	15	22	10	34	5	11	1,50
	Wißgoldingen	11,1	4	26	26	18	37	8	11	1,44

lange Umsteigezeit (>15min.)

Tarifvergleich OAM mit benachbarten und Vergleichsverbänden in Baden-Württemberg

Bodo, TUTicket, VSB, VVR = Nachbarverbände; RVF, Naldo = ländlich geprägte Verbände mit Universitätsstadt

Tarifstand: Januar 2013

1. Stadt-Umland-Verkehr (ca. 8 Kilometer)

Verband	Beispielstrecke Stadt - Umland ca. 8 km	Preis Einzelticket in Euro	Preis Einzelticket (rabattiert) in Euro	Preis Monatskarte in Euro	Preis Abo- Monatskarte in Euro
VHB Verkehrsverbund Hegau-Bodensee	Reichenau – Konstanz	2,20 €	1,93 €	50,00 €	41,70 €
bodo Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben	Markdorf – Friedrichshafen	2,30 €	2,05 €	50,90 €	37,17 €
DING Donau-Iller-Nahverkehrsverbund	Ulm - Unterkirchberg	2,40 €	2,20 €	52,50 €	45,80 €
Filsland Mobilitätsverbund Göppingen	Geislingen/Steige – Gingen	2,55 €	2,15 €	64,00 €	53,33 €
OstalbMobil Fahrpreiskooperation Ostalbkreis	Waldhausen – Aalen	2,60 €	2,10 €	66,50 €	50,60 €
VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart	Stuttgart - Feuerbach	2,60 €	--	73,50 €	--
htv Heidenheimer Tarifverbund	Heidenheim – Herbrechtingen	2,65 €	2,10 €	56,50 €	47,10 €
KVS Schwäbisch Hall Verkehrsverbund Bus und Bahn	Wolpertshausen – Schw. Hall	2,65 €	2,15 €	76,00 €	55,50 €
HNV Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr	Heilbronn – Untergruppenbach	2,70 €	2,05 €	55,00 €	46,00 €
TUTicket Verkehrsverbund Tuttlingen	Dürbheim – Tuttlingen	2,90 €	--	52,00 €	43,33 €
VVR Verkehrsverbund Rottweil	Dunningen – Rottweil	3,00 €	--	46,50 €	38,80 €
VVR Verkehrsverbund Rottweil	Dunningen – Rottweil	3,00 €	--	46,50 €	38,80 €
AVSB Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar	Königsfeld – Villingen	3,10 €	--	47,00 €	--
Naldo Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau	Dußlingen – Tübingen	3,20 €	2,80 €	66,10 €	53,70 €
RVF Regio-Verkehrsverbund Freiburg	Kirchzarten – Freiburg	3,80 €	3,43 €	51,00 €	44,60 €

2. Stadttarif im Mittel-/Oberzentrum

Verband	Stadttarif im Mittelzentrum	Preis Einzelticket in Euro	Preis Einzelticket (rabattiert) in Euro	Preis Monatskarte in Euro	Preis Abomontatskarte in Euro
KVS Schwäbisch Hall Verkehrsverbund Bus und Bahn	Crailsheim	1,65 €	1,40 €	42,50 €	26,50 €
Filsland Mobilitätsverbund Göppingen	Göppingen	1,65 €	1,40 €	49,00 €	40,83 €
TUTicket Verkehrsverbund Tuttlingen	Tuttlingen	1,70 €	--	37,00 €	30,83 €
VVR Verkehrsverbund Rottweil	Rottweil	1,70 €	--	36,00 €	30,00 €
Naldo Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau	Balingen	1,70 €	1,40 €	42,50 €	35,00 €
OstalbMobil Fahrpreiskooperation Ostalbkreis	OstalbMobil Zone 1	1,80 €	1,40 €	56,00 €	41,90 €
KVS Schwäbisch Hall Verkehrsverbund Bus und Bahn	Schwäbisch Hall	1,70 €	1,45 €	49,50 €	36,50 €
htv Heidenheimer Tarifverbund	Heidenheim	1,90 €	1,55 €	47,00 €	39,20 €
bodo Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben	Friedrichshafen	1,90 €	1,70 €	37,50 €	29,75 €
Ding Donau-Iller-Nahverkehrsverbund	Ulm	2,00 €	1,80 €	52,00 €	44,20 €
VSB Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar	Villingen	2,00 €	--	47,00 €	--
VHB Verkehrsverbund Hegau-Bodensee	Singen/Htw.	2,00 €	--	32,00 €	--
VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart	Stuttgart	2,10 €	--	56,90 €	--
HNV Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr	Heilbronn	2,20 €	1,65 €	47,00 €	39,50 €
RVF Regio-Verkehrsverbund Freiburg	Emmendingen	2,20 €	2,06 €	51,00 €	44,60 €

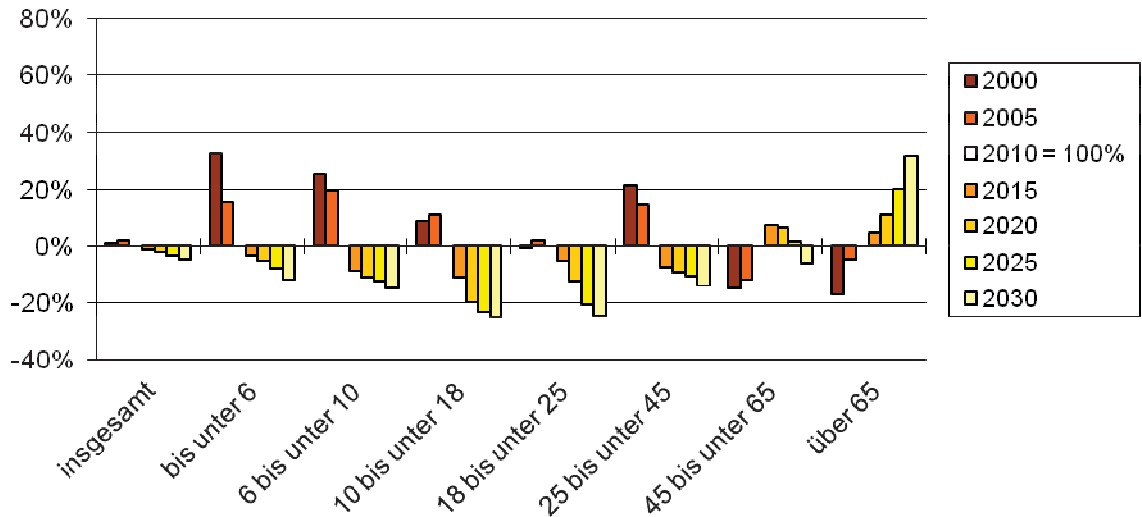
3. Fahrpreis Mittelzentrum – Mittelzentrum

Verbund	Beispielstrecke Mittelzentrum- Mittelzentrum ca. 22 km	Preis Einzelticket in Euro	Preis Einzelticket (rabattiert) in Euro	Preis Monatskarte in Euro	Preis Abo- Monatskarte in Euro
DING					
Donau-Iller-Nahverkehrsverbund	Ehingen - Laupheim	3,10 €	2,85 €	66,50 €	57,40 €
VSB / 3er-Tarif					
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar	Rottweil – Villingen	3,20 €	--	65,00 €	54,20 €
htv					
Heidenheimer Tarifverbund	Heidenheim – Giengen	3,35 €	2,75 €	69,50 €	57,90 €
VHB					
Verkehrsverbund Hegau-Bodensee	Radolfzell – Konstanz.	3,35 €	3,03 €	50,00 €	41,70 €
OstalbMobil					
Fahrpreiskooperation Ostalbkreis	Aalen – Ellwangen	3,80 €	3,05 €	91,50 €	68,50 €
bodo					
Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben	Friedrichshafen – Ravensburg	3,95 €	3,35 €	79,40 €	56,83 €
Filsland					
Mobilitätsverbund Göppingen	Geislingen/Steige – Gingen	4,00 €	3,40 €	91,00 €	75,83 €
VVR					
Verkehrsverbund Rottweil	Rottweil – Schramberg	4,20 €	--	62,00 €	51,70 €
HNV					
Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr	Künzelsau – Öhringen	4,60 €	BC 3,45 €	89,50 €	75,00 €
Naldo					
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau	Hechingen – Tübingen	4,60 €	4,00 €	98,50 €	80,10 €
OstalbMobil					
Fahrpreiskooperation Ostalbkreis	Schw. Gmünd. – Aalen	4,70 €	3,75 €	112,50 €	80,50 €
KVS Schwäbisch Hall					
Verkehrsverbund Bus und Bahn	Schwäbisch Hall – Crailsheim	4,70 €	3,90 €	104,00 €	76,00 €
TUticket / 3er-Tarif					
Verkehrsverbund Tuttlingen	Rottweil – Tuttlingen	5,40 €	--	90,00 €	75,00 €
RVF					
Regio-Verkehrsverbund Freiburg	Breisach – Freiburg	5,40 €	4,80 €	51,00 €	44,60 €
VVS					
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart	Schorndorf - Backnang	5,90 €	--	144,00 €	120,00 €

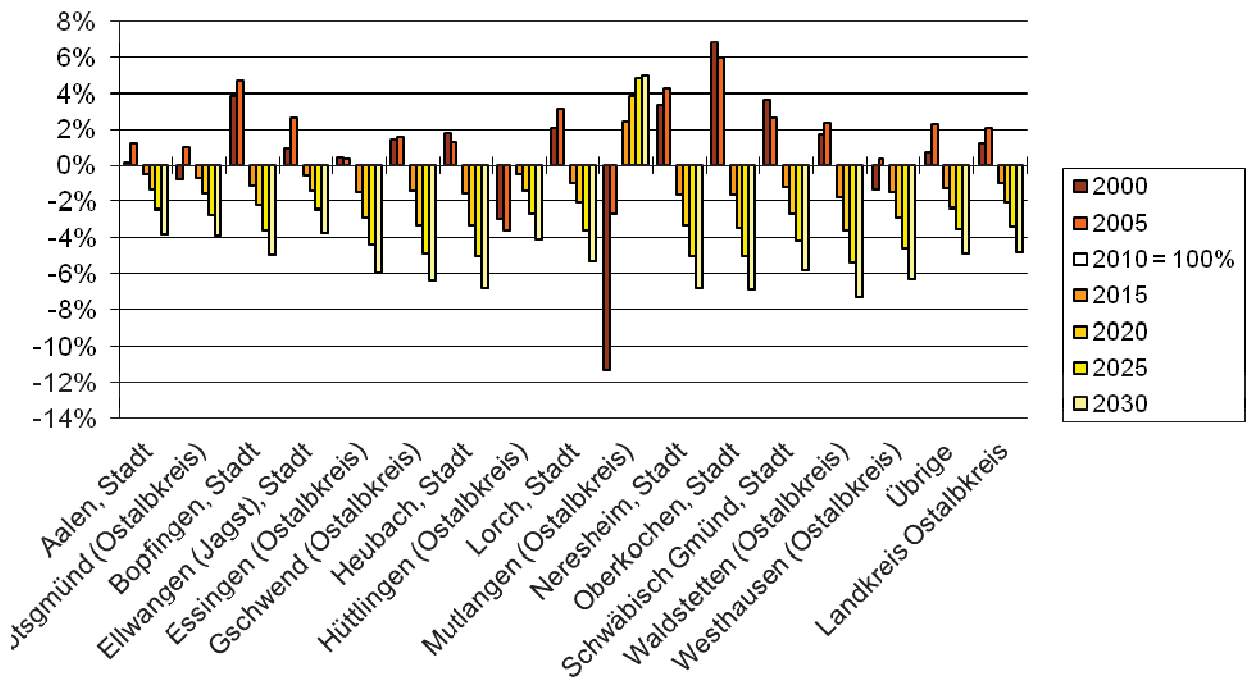
Schaubilder zur Bevölkerungsentwicklung

(Quelle: Stat. Landesamt Baden-Württemberg)

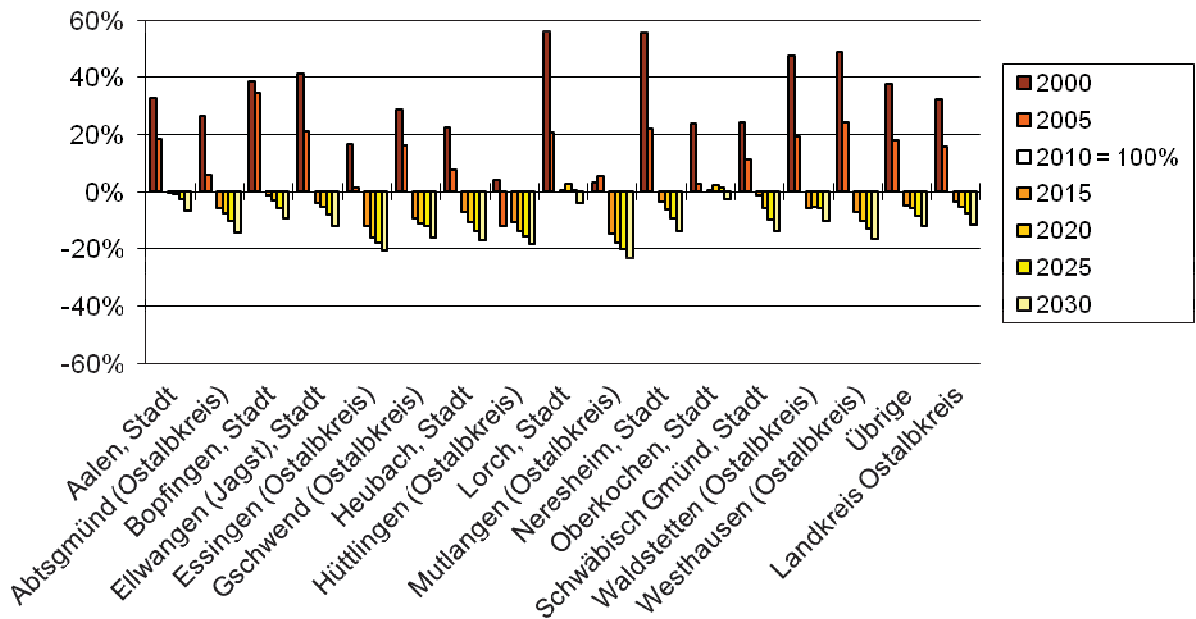
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
Ostalbkreis nach Altersklassen



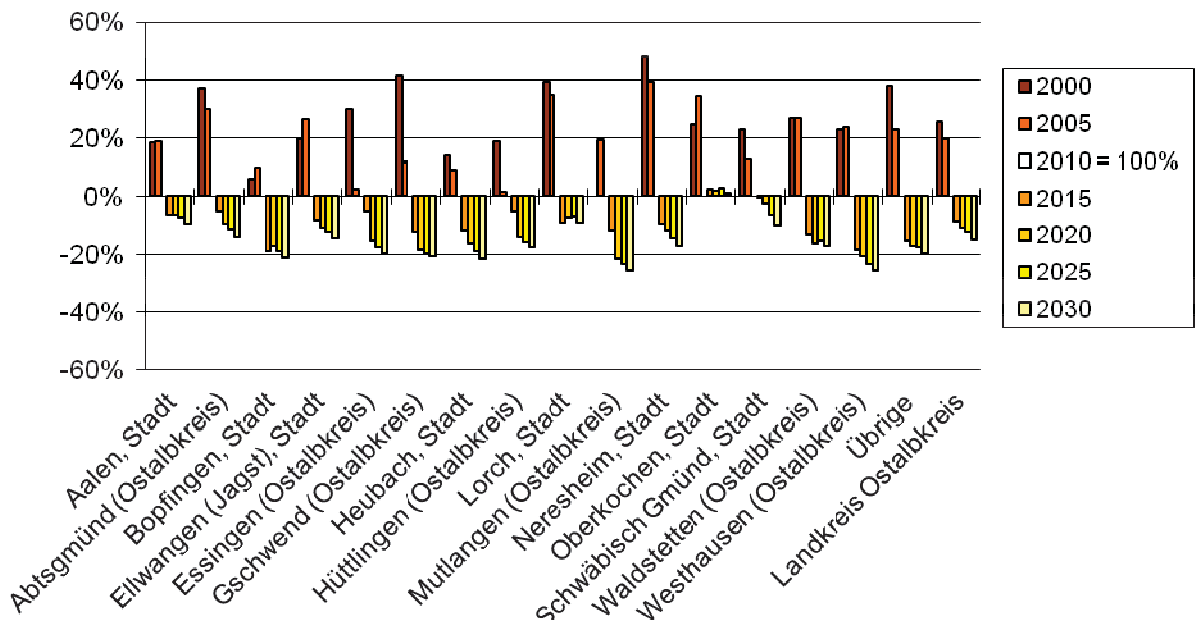
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
Gesamtbevölkerung



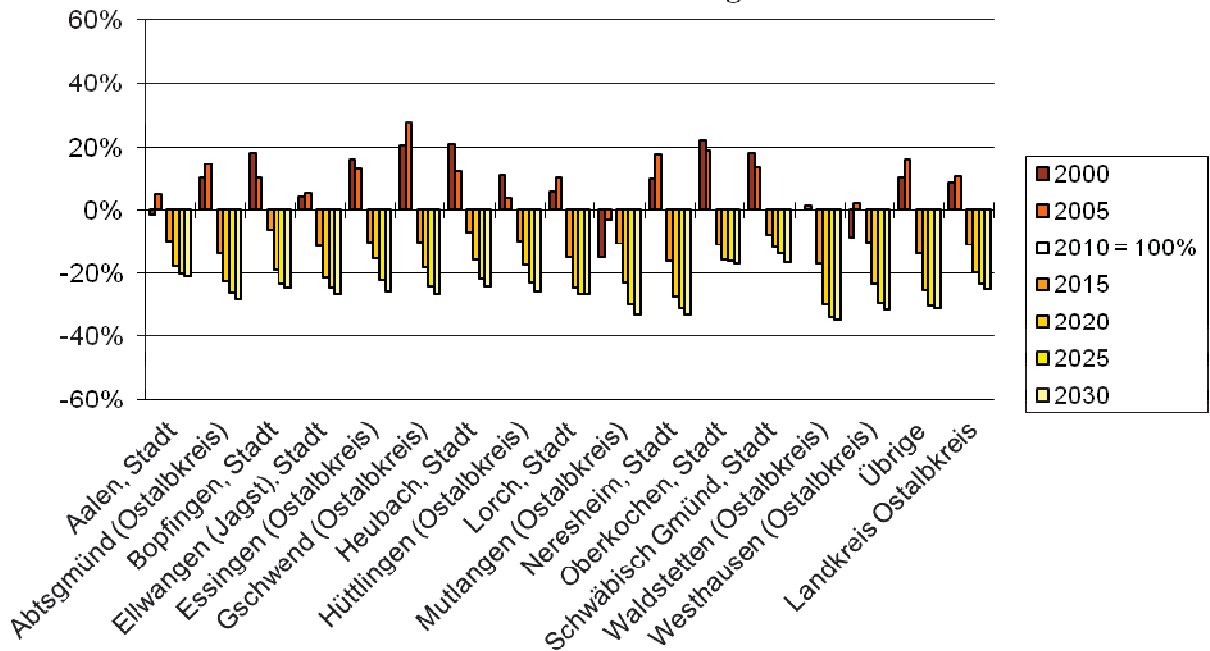
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
bis unter 6-Jährige



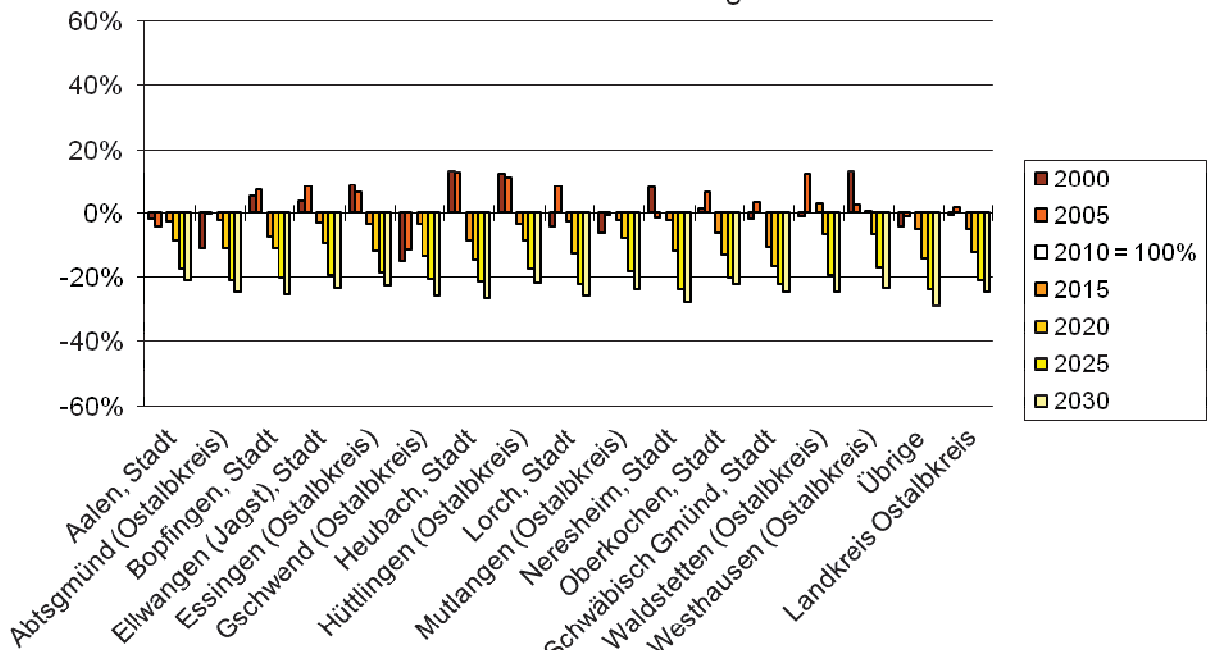
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
6 bis unter 10-Jährige



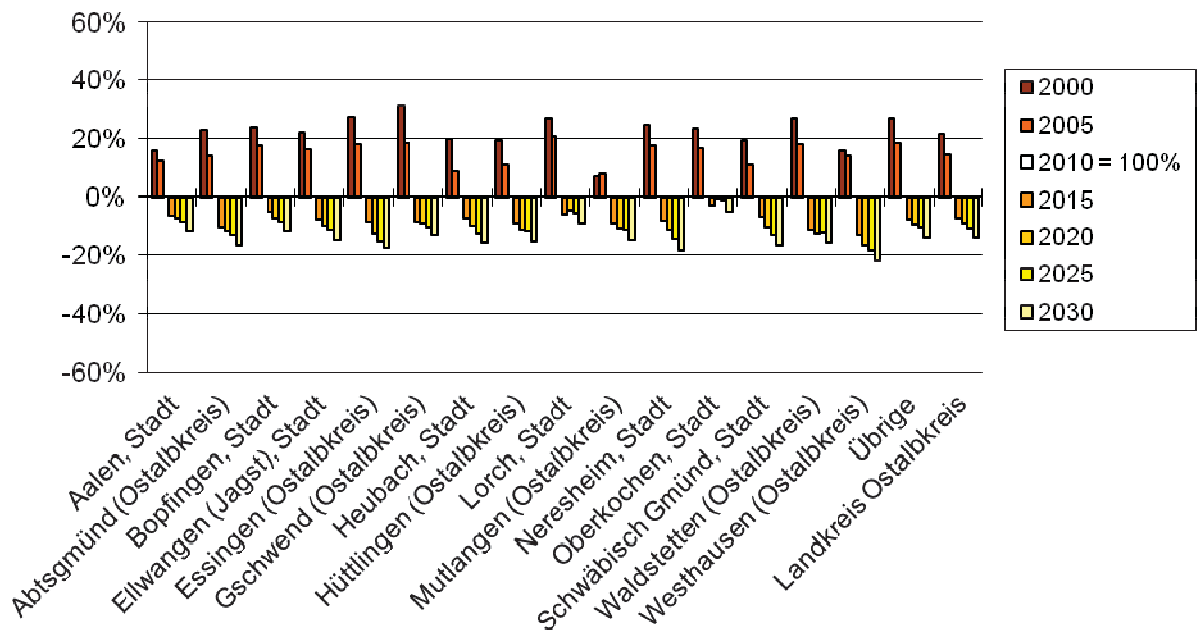
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
10 bis unter 18-Jährige



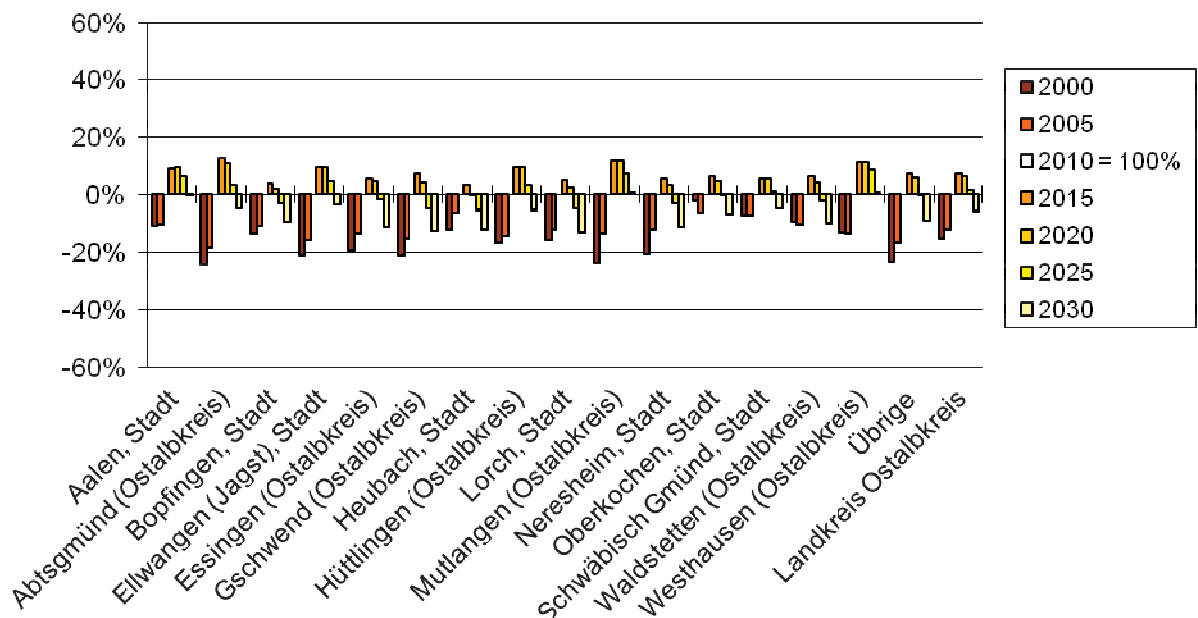
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
18 bis unter 25-Jährige



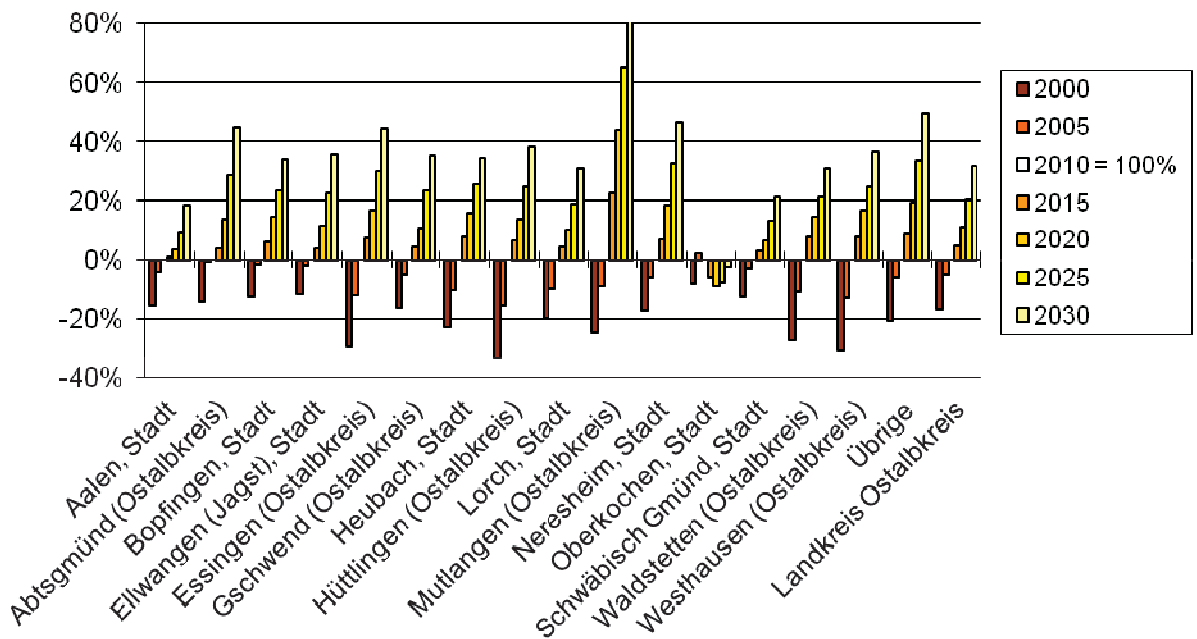
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
25 bis unter 45-Jährige



Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
45 bis unter 65-Jährige

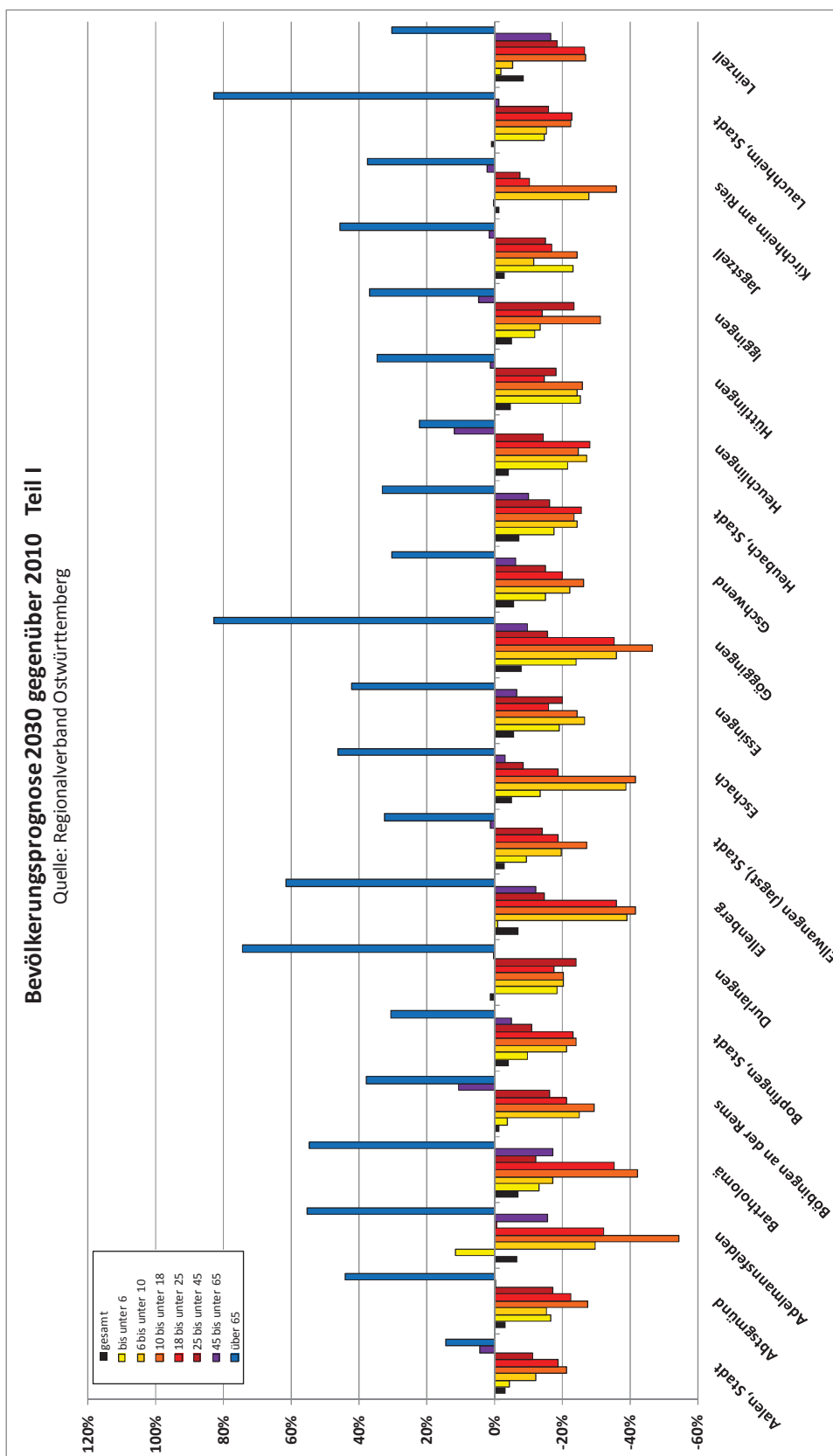


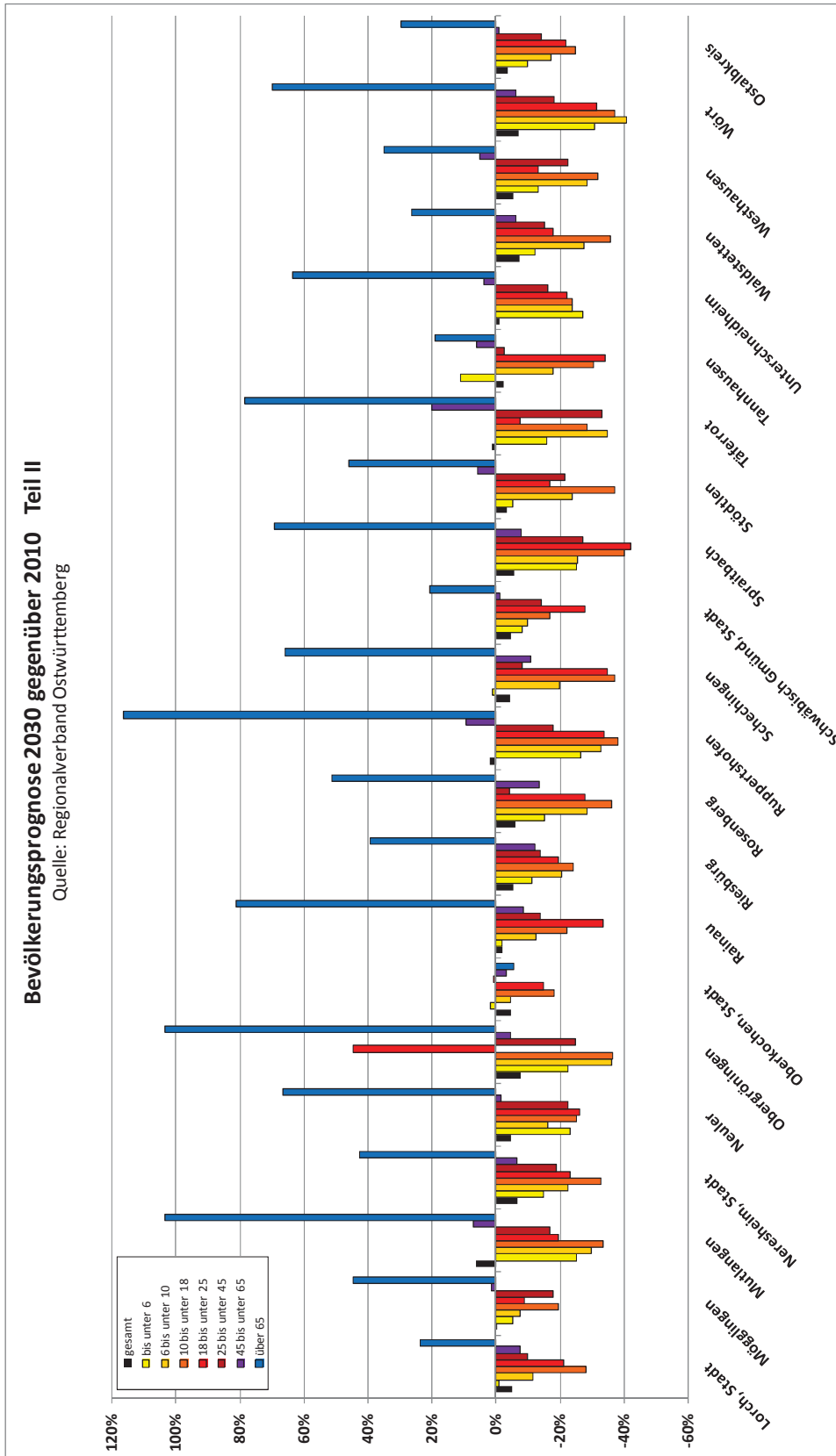
Bevölkerungsentwicklung 2000-2030
65 Jahre und älter



Bevölkerungsvorausrechnung 2030 des Regionalverbands

(Quelle: Regionalverband Ostwürttemberg auf Grundlage der Bevölkerungsvorausrechnung 2030 des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg)





Die Daten der Bevölkerungsvorausrechnung 2030 des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg wurden hinsichtlich der vorausgerechneten Wanderungssalden soweit angepasst, dass auf Grundlage der Wanderungssalden für Mittelbereiche und Kommunen größer 5.000 Einwohner eine Umlegung für Gemeinden unter 5.000 Einwohnern vorgenommen wurde.