

STADT AALEN

VEP/Mobilitätskonzept 2030

Teil: ÖPNV
(Stand Dezember 2014)

VORABZUG

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart



Stadt Aalen

VEP/Mobilitätskonzept 2030

Teil: ÖPNV
(Stand Dezember 2014)

VORABZUG

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart

Impressum

Auftraggeber

Stadt Aalen
Marktplatz 30
73430 Aalen

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon (0 73 61) 57 07-0
Telefax (0 73 61) 57 07-77
Internet: www.brenner-ingenieure.de
E-Mail: info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing Ulrich Noßwitz
Dipl.-Ing. Frank Reichersdörfer

Aalen, 11.12.2014

INHALT

1	ANALYSE DES STATUS QUO	1
1.1	Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split)	1
1.1.1	Analyse 1993	1
1.1.2	Ist-Zustand (Analyse 2013)	1
1.2	Öffentlicher Personennahverkehr	2
1.2.1	Bestandsaufnahme	2
2	HANDLUNGSFELDER / ANSATZPUNKTE ÖPNV	4
2.1	Vorbehaltsnetz ÖPNV	4
2.2	Angebot	4
2.2.1	Transparente Netzgestaltung	4
2.2.2	Drei zentrale Innenstadt-Haltepunkte	6
2.2.3	Schwachverkehrskonzept	6
2.2.4	Bedienungskonzeption Hochschule	7
2.2.5	Einheitlicher und dichter Takt des Gesamtangebots bei gleichzeitigem Abbau von Parallelverkehr	8
2.2.6	Vernetzung mit Region	9
2.3	Weiche Faktoren	10
2.3.1	Fahrgastinformation	10
2.3.2	Infrastruktur	12
2.3.3	Marketing (Tarif) / Mobilitätsmanagement	13
2.3.4	Betrieb	15
2.4	Stärkere Kooperation Verkehrsunternehmen	17
3	REALISIERUNGSKONZEPT ÖPNV	18
3.1	Gründung einer ostalbkreisweiten Verbundgesellschaft	19
3.2	Einführung eines Carsharing - Konzepts	20
3.3	Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten	24
3.4	Neugestaltung von Bushaltestellen	25
3.5	Einrichtung von Durchmesserlinien	26
3.6	Fahrgastinformation	27
3.7	Barrierefreiheit	28
3.8	Mobilitätsverbund	29
3.9	Tarifentwicklung	31
3.10	Förderung des Mobilitätsverbundes als kommunale verkehrspolitische Aufgabenstellung	32

4	ZUSAMMENFASSUNG ÖPNV	33
4.1	Organisatorische Maßnahmen	33
4.2	Maßnahmen im Angebot	33
4.3	Maßnahmen Fahrgastinformation	33
4.4	Infrastrukturelle Maßnahmen	34
4.5	Tarifliche Maßnahmen	34
4.6	Verkehrspolitische Maßnahmen	34

ANLAGEN

(Die Anfangsziffern weisen auf die zugehörigen Textkapitel hin.)

Anlage 1.1-1	Entwicklung des Modal Split seit 1993
Anlage 1.1-2	Modal Split der Bezirke
Anlage 1.2-1	Gesamt-Verkehrsliniennetz
Anlage 1.2-2	Liniennetzplan Aalen, Fa. OVA
Anlage 1.2-3	Ergebnisse Haushaltsbefragung, ÖPNV
Anlage 2.2-1	Empfehlung von Durchmesserverbindungen
Anlage 2.2-2	Einrichtung neue Haltestelle „Hbf. Ost/Finanzamt“
Anlage 2.2-3	Übersicht zentrale Innenstadt-Haltestellen Gmünder Torplatz, ZOB und Ellwanger Torplatz
Anlage 2.2-4	Anschluss-Situation Bus auf Bahn am Hbf. Aalen
Anlage 2.2-5	Anschluss-Situation Bahn auf Bus am Hbf. Aalen
Anlage 2.2-6	Erschließung der Hochschule Aalen durch den ÖPNV im Status Quo ERLÄUTERUNG Anlagen 2.2-7 - 16
Anlage 2.2-7	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Hofherrnweiler
Anlage 2.2-8	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Unterrombach
Anlage 2.2-9	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Hofherrnweiler, Spagenfeld nach Aalen, Zentrum
Anlage 2.2-10	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Unterrombach, Kirche nach Aalen, Zentrum
Anlage 2.2-11	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Wasseralfingen, Sängerkirche nach Fachsenfeld
Anlage 2.2-12	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Fachsenfeld, Rathaus nach Wasseralfingen
Anlage 2.2-13	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Wasseralfingen
Anlage 2.2-14	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Wasseralfingen, Stefanuskirche nach Aalen, Zentrum
Anlage 2.2-15	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Unterkochen
Anlage 2.2-16	Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Unterkochen, Bahnhof nach Aalen, Zentrum

Anlage 2.3-1	Beispiel Gesamt-Liniennetzplan (Kiel)
Anlage 2.3-2	Beispiel Haltestellenübersichtsplan (Kassel) und Haltestellenumgebungsplan (Karlsruhe)
Anlage 2.3-3	Beispiel einheitliche Haltestellenausstattung mit Fahrgastinformations-Materialien (Nürtingen)
Anlage 2.3-4	Beispiel einer geplanten Mobilitätsstation in Offenburg
Anlage 2.3-5/6	Preisdifferenz/Preisvergleich ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten – Fahrt Stadtteil 1. Ring > Zentrum
Anlage 2.3-7/8	Preisdifferenz/Preisvergleich ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten – Fahrt außenliegender Stadtteil > Zentrum
Anlage 2.3-9/10	Preisdifferenz/Preisvergleich ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten – Fahrt außenliegender Stadtteil > außenliegender Stadtteil (max. Ausdehnung)
Anlage 3.3-1	Lage und Einzugsgebiet geplanter SPNV-Haltepunkt Aalen Süd
Anlage 3.3-2	Lage und Einzugsgebiet geplanter SPNV-Haltepunkt Aalen West
Anlage 3.3-3	Lage und Einzugsgebiet geplanter SPNV-Haltepunkt Aalen Nord (Lederhosen)
Anlage 3.4-1	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen je Kategorie
Anlage 3.6-1	Beispiele Corporate Design des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) bzw. des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN)
Anlage 3.6-2	Beispiel Gesamtfahrplan Haltestelle Unterkochen, Wöhrstraße Richtung Aalen, ZOB; Montag - Freitag
Anlage 3.6-3	Beispiele Anzeige von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI)
Anlage 3.7-1	Beispiele barrierefreier Haltestellen mit taktilen Leitstreifen
Anlage 3.7-2	Beispiele optischer/akustischer Haltestellenankündigungen in Fahrzeugen bzw. akustischer Fahrtankündigungen an Haltestellen
Anlage 3.8-1	Übersicht Mobilitätsverbund
Anlage 3.9-1	Preisvergleich OstalbMobil mit Sondertarifen Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen

PLÄNE

(Die Anfangsziffern weisen auf die zugehörigen Textkapitel hin.)

Plan 1.2-1	Räumliche und zeitliche Erschließungsqualität
Plan 2.1-1	Vorbehaltsnetz ÖV
Plan 2.1-2	Vorbehaltsnetz ÖV inklusive Flächenerschließung
Plan 3.2-1	Entwicklung Mobilitätsstationen

1 ANALYSE DES STATUS QUO

1.1 Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split)

1.1.1 Analyse 1993

Die Analyse des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Aalener Bevölkerung aus dem Jahr 1993 weist einen Anteil von 55 % im MIV sowie 45 % im Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV zusammen) auf. Hierbei liegt der Anteil des Fußgänger-Verkehrs bei 26 %, der Anteil des Rad-Verkehrs bei 14 %. Nur 5 % aller Wege wurden 1993 mit dem ÖPNV zurückgelegt.

1.1.2 Ist-Zustand (Analyse 2013)

ANL. 1.1-1

Eine Analyse des Verkehrsmittelwahlverhaltens 20 Jahre später weist einen Anteil von 57 % im MIV sowie 43 % im Umweltverbund auf. Anlage 1.1-1 zeigt den Vergleich im Modal Split zwischen der Analyse 1993 sowie den aktuell 2013 erhobenen Werten.

Die Werte zeigen, dass der MIV-Anteil seit 1993 zu Lasten des Umweltverbundes leicht (2 %) gestiegen ist. Insbesondere die Steigerung des Anteils der PKW-Selbstfahrer von 40 % auf 47 % spiegelt den konstant hohen Stellenwert des PKW im Untersuchungsgebiet wieder. Dies ist hauptsächlich auf die Siedlungsstruktur der Stadt Aalen als Flächenstadt zurückzuführen.

Der leichte Rückgang des Umweltverbund-Anteils ist hauptsächlich auf die Bereiche Rad- und Fußgänger-Verkehr zurückzuführen. Hier konnte jeweils ein Rückgang der Wegeanteile festgestellt werden (insgesamt 6 %). Der ÖPNV-Anteil hingegen hat sich von 5 % auf 9 % nahezu verdoppelt, besitzt aber weiterhin Potenzial für zusätzliche Steigerungen.

ANL. 1.1-2

Anlage 1.1-2 zeigt die Modal Split- Verteilung bezogen auf die Bezirke. Unterdurchschnittliche ÖPNV-Anteile besitzen die Bezirke Wasseralfingen, Hüttfeld, Nordwesten und Süd/Triumphstadt mit Werten zwischen 5 % und 8 %. Auch die Umweltverbund-Anteile liegen in den genannten Bezirken unter bzw. nur leicht über dem Durchschnitt. Wasseralfingen und Süd/Triumphstadt haben neben dem Bezirk Unterrombach überdies die höchsten MIV-Anteile mit Werten von über 60 %.

Insgesamt hat es seit 1993 eine leichte Verlagerung von Wegeanteilen der Verkehrsmittel des Umweltverbunds hin zum MIV gegeben. Durch die stärkere Aktivierung der zukünftigen Potenziale im ÖPNV, aber auch im Rad- und Fußgänger-Verkehr, gilt es diesen Trend zu stoppen bzw. umzukehren.

1.2 Öffentlicher Personennahverkehr

1.2.1 Bestandsaufnahme

Das heutige Angebot, das hauptsächlich durch die Firma OVA-Omnibusverkehr Aalen bestimmt wird (OVA betreibt 70 % aller im Untersuchungsgebiet verkehrenden Linien), ist seit ca. 15 Jahren relativ konstant geblieben. Grundlage ist ein radiales Busliniennetz mit im Zentrum endenden Linien.

Die weiteren Linien werden durch Regiobus Stuttgart (RBS; Regionalverkehr), die Firma Beck&Schubert sowie durch die Firma Lang betrieben.

ANL 1.2-1/2

Der aktuelle Gesamt-Liniennetzplan (Stand 10/2010) sowie der Liniennetzplan der Firma OVA (Stand 10/2012) sind in Anlage 1.2-1 bzw. Anlage 1.2-2 zur Information beigefügt. Wichtige Stadtbus-Linien verkehren in der Regel im 60min.-Takt, wobei sich auf wichtigen Achsen durch Überlagerung von Linien ein 20min.-Takt ergibt. Dieser kann sich auf bestimmten Korridoren zum 10min.-Takt verdichten, wird aber vor allem in Richtung Zentrum nicht durchgehend angeboten (einzelne Taktlücken).

PLAN 1.2-1

Das ÖPNV-Netz weist keine gravierenden Mängel hinsichtlich Flächenerschließung und Fahrtenangebot auf. Eine Übersicht über die räumliche und zeitliche Erschließungsqualität zeigt der Plan 1.2-1. Die Schließung von einzelnen Erschließungslücken, wie im Industriegebiet West, kann durch die Einrichtung von neuen Haltestellen erreicht werden. Darüber hinaus bestehen Bereiche mit Überbedienung (z. B. Unterkochen) gegenüber Bereichen mit schwacher Bedienungsqualität (z. B. Triumphstadt). Zum Bereich Triumphstadt gilt es festzuhalten, dass seitens der Firma OVA bereits eine Verdichtung des Angebots auf einen 20min.-Takt geplant gewesen war, aber aufgrund von Sparmaßnahmen nicht umgesetzt wurde.

Im Rahmen der durchgeführten Haushaltsbefragungen wurden nicht nur die aktuellen Modal Split-Anteile bestimmt, sondern auch die Zufriedenheit bezüglich dem ÖPNV hinterfragt. Hierbei wurden offene Fragestellungen bzw. allgemeine Aussagen nach Themenbereichen sowie konkrete Nennungen nach Häufigkeit ausgewertet.

ANL. 1.2-3

Insgesamt wurde der ÖPNV von knapp mehr als der Hälfte der Befragten als sehr gut bzw. gut/zufriedenstellend eingestuft (siehe auch Anlage 1.2-3). Als konkrete Defizite wurden hauptsächlich das allgemein zu verbessernde Fahrtenangebot, zu hohe Preise, zu langsame/verspätete Verbindungen und eine zu verbessernde Abstimmung zwischen Bus und Bahn genannt.

Aktuell sind die Haltestellen im Untersuchungsgebiet größtenteils nicht barrierefrei ausgestaltet. Es besteht aber eine Zusage der Stadt Aalen, bei zukünftigen Haltestellenneu- und -umbauten grundsätzlich eine Barrierefreiheit mittels „Kasseler Sonderbord“ herzustellen. Darüber hinaus sind Verbesserungen in den Bereichen „Beleuchtung“, „Wetterschutz“, „Sitzgelegenheit“ und „Dynamische Fahrgastinformation (DFI)“ wünschenswert.

Höchste Priorität beim Ausbau von Haltestellen genießt der ZOB als zentraler Umstiegspunkt. Aber auch hinsichtlich der Bereiche „Verkehrsführung“ und „Bevorrechtigung von Bussen“ ist die Situation am ZOB verbesserungswürdig.

Seit Dezember 2007 besteht die ostalbkreisweite Tarifkooperation „OstalbMobil“. Somit besteht auch in Aalen die Möglichkeit der Nutzung eines einheitlichen und verkehrsunternehmens-übergreifenden Ticket-Sortiments. Neben diesem Sortiment bestehen aber gerade in Aalen eine Reihe von stadt-/verkehrsunternehmensspezifischen Sondertarifen. Dieser Umstand, in Kombination mit einem anspruchsvollen Tarifzonensystem, führt zu einer für den Kunden tariflichen Intransparenz, die es zukünftig zu verbessern gilt.

Darüber hinaus besteht die Verkehrsgemeinschaft Aalen (VGA), eine Kooperation der tätigen Verkehrsunternehmen, der aber mittlerweile nicht mehr alle im Untersuchungsgebiet verkehrenden Unternehmen angehören. Ein umfassender Verkehrsverbund besteht nicht.

Insgesamt kann in Aalen auf einem soliden und grundsätzlich funktionierenden ÖPNV-System aufgebaut werden. Hierfür spricht auch die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split seit 1993. Dennoch kann durch Verbesserung der genannten Defizite sowie der Bearbeitung weiterer Handlungsfelder und Ansatzpunkte weiteres Potenzial für den ÖPNV erschlossen werden.

2 HANDLUNGSFELDER / ANSATZPUNKTE ÖPNV

Die Handlungsfelder und Ansatzpunkte im Bereich ÖPNV lassen sich in folgende Bereiche aufteilen:

- > VORBEHALTSNETZ ÖPNV
- > VERKEHRS-ANGEBOT
- > „WEICHE FAKTOREN“
- > STÄRKERE KOOPERATION VERKEHRSUNTERNEHMEN

Alle Punkte bzw. Unterpunkte sind gleichermaßen Teil des VEP/Mobilitätskonzepts 2030.

2.1 Vorbehaltsnetz ÖPNV

Die erarbeiteten Vorbehaltsnetze definieren die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV und Radverkehr) in den innenstadtnahen Siedlungsbereichen. In Überlagerungsbereichen der Netze ist eine gesonderte Betrachtung der Streckenabschnitte und Knotenpunkte bzw. eine Festlegung von Prioritäten notwendig.

PLAN 2.1-1/2 Für das städtische ÖPNV-Angebot wurde ein Vorbehaltsnetz definiert, das in Plan 2.1-1 bzw. in Plan 2.1-2 (inklusive Flächenerschließung) dargestellt ist. Es umfasst das Schienenstreckennetz sowie die Hauptachsen des Busverkehrs. Ziel ist es, den ÖPNV auf diesem Netz künftig gegenüber dem KfZ-Verkehr (MIV) eine höhere Bedeutung beizumessen, hohe Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV zu erreichen, aber auch eine Priorisierung in den Bereichen Haltestellenausbau und Fahrgastinformation festzulegen.

2.2 Angebot

2.2.1 Transparente Netzgestaltung

Ziel einer transparenten Netzgestaltung ist die Generierung eines schnell erfassbaren ÖPNV-Netzes, sowohl für Gelegenheits-, als auch für regelmäßige Nutzer und unter Berücksichtigung wichtiger Verkehrs-Achsen.

Ansatzpunkte zur Erreichung des Zieles sind eine sinnvolle Zusammenlegung bzw. Ergänzung von Haltestellen, eine Vereinheitlichung von Anfangs- und Endhaltestellen und vor allem die Einrichtung von ausgewählten Durchmesserlinien. Am ZOB sollte für die verbleibenden Radiallinien ein Rendezvous-System eingerichtet werden.

ANL. 2.2-1 Konkret verkehren im Untersuchungsgebiet über 50 verschiedene Linien. Dies erschwert dem Fahrgast das Vorhaben, sich generell einen Überblick über das Angebot zu verschaffen. Darüber hinaus beträgt auf ausgewählten, stark nachgefragten Relationen der Anteil der Umstiegszeit im Zentrum an der Gesamtreisezeit im Schnitt 25 %. In Kombination mit einem starken Anteil des Individualverkehrs auf den entsprechenden Relationen, werden direkte Durchmesserverbindungen zwischen der Oststadt < > ZOB < > Hüttfeld (< > Weststadt) und zwischen Unterkochen < > ZOB < > Bereich Nordwest (u. a. Berufsschulzentrum, Klinikum) empfohlen (siehe Anlage 2.2-1).

ANL. 2.2-2 Im Bereich Hauptbahnhof Ost wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle „Hbf. Ost/Finanzamt“ empfohlen, um die Linien von bzw. in Richtung Osten zusätzlich und direkt an den Hauptbahnhof Aalen bzw. an das Finanzamt und Hallenbad anzubinden (siehe Anlage 2.2-2). Die verschiedenen Haltepositionen der Haltestelle Breslauer Straße im Stadtteil Unterkochen sind so zu bündeln, dass je Richtung alle Linien, ob Stadt- oder Regionalverkehr, die gleichen Haltestellen bedienen.

Weiter wird empfohlen die Wilhelm-Merz-Straße perspektivisch zu einer starken Achse des Umweltverbundes mit direkter Ausrichtung auf die Innenstadt aufzubauen. Hierzu sind die Linien, die über die Ulmer Straße und Hochbrücke verkehren, ebenfalls über diese Achse zu führen und somit das Angebot zu bündeln. Das Problem, dass die Eisenbahnbrücke in der Wilhelm-Merz höhenbedingt keinen Einsatz von Doppeldecker-Bussen erlaubt, kann durch den Einsatz von entsprechenden Ersatzfahrzeugen (z. B. Schubgelenkbus oder 15m-Busse) kompensiert werden.

2.2.2 Drei zentrale Innenstadt-Haltepunkte

ANL. 2.2-3

Die Haltepunkte Gmünder Torplatz, ZOB und Ellwanger Torplatz stehen aufgrund ihrer zentralen Lage mit ihrer Qualität stellvertretend für den ÖPNV im Untersuchungsgebiet und sind deswegen besonders attraktiv auszugestalten (siehe Anlage 2.2-3). Alle Haltestellen sind als gleichwertige Verknüpfungspunkte des ÖPNV mit der Innenstadt zu sehen, da sie jeweils den ersten und direktesten Zugang bieten. Entsprechend sind unnötige Mehrfachbedienungen der Haltestellen zu vermeiden, was zu einer zu befürwortenden Entlastung des Innenstadtbereiches, vor allem des Nördlichen Stadtgrabens, führt.

Konkret wird der gleichwertige Ausbau aller Punkte auf Basis von definierten Ausbaustandards in den Bereichen Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Sicherheit/Komfort sowie auch hier die Einrichtung von Durchmesserlinien empfohlen. Aktuell bedienen über 80 % aller Linien mindestens 2 der definierten Haltestellen, hauptsächlich den ZOB und den Gmünder Torplatz, obwohl die Fahrgastnachfrage am ZOB um ca. zwei Drittel höher liegt, als am Gmünder Torplatz. Entsprechend konnte im Nördlichen Stadtgraben eine Belastung von über 700 Linienbussen pro Schulwerktag erhoben werden, was eine durchschnittliche Belastung von ca. 50 Bussen pro Stunde ergibt.

ANL. 2.2-4/5

Darüber hinaus ist die Anschluss-Situation zwischen Bus und Bahn bzw. Bahn und Bus am ZOB/Hauptbahnhof Aalen mehrheitlich als verbesserungswürdig einzustufen. Betroffen sind insbesondere die Verbindungen aus/in Richtung Härtsfeld, Triumphstadt und Heide/Röthardt (siehe Anlagen 2.2-4 und 2.2-5). Untersucht wurde, wie oft eine Verbindung zu bzw. von den im 1-Stunden-Takt verkehrenden Bahnverbindungen mit vertretbarem Übergang aktuell gewährleistet ist.

2.2.3 Schwachverkehrskonzept

Der Begriff Schwachverkehr beschreibt den Öffentlichen Verkehr zu Zeiten schwacher Fahrgastnachfrage und damit einhergehend eingeschränktem Angebot. Ziel eines Schwachverkehrskonzeptes ist vor allem die Stärkung des Freizeitverkehrs bei einem optimierten Einsatz der zur Verfügung stehenden Ressourcen. Letztendlich ist das Konzept ein wichtiger Bestandteil eines umfassenden und vollständigen ÖPNV-Angebotes.

Aktuell besteht kein differenziertes und konsequentes Angebot im Schwachverkehr. Konkrete Ansatzpunkte sind die Stärkung des Angebotes wochentags ab 20:00 Uhr, Samstag ab Nachmittag und sonntags/feiertags sowie die Einrichtung einzelner Abfahrten ab einem zentralen Knoten nach dem Rendezvous-Prinzip in den Nächten vor Samstag, Sonntag und Wochenfeiertagen in alle größeren Stadtteile. Das Angebot ist hierbei auf wichtige Achsen zu konzentrieren. In den restlichen Bereichen ergibt sich eine Flächenerschließung, die je nach Rahmenbedingungen ausgestattet sein soll. Darüber hinaus sollte das Schwachverkehrsnetz einen hohen Wiedererkennungswert gegenüber dem Netz zu den sonstigen Zeiten besitzen (Schwachverkehrsnetz = abgespecktes Tagnetz Mo-Sa). Dies gewährleistet eine größtmögliche Transparenz des Angebotes gegenüber dem Kunden.

2.2.4 Bedienungskonzeption Hochschule

Übergeordnetes Ziel ist die optimale Erreichbarkeit der Hochschule unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten (ÖV, Radverkehr, Fußgängerverkehr sowie MIV und Ruhender Verkehr) in einem Gesamtkonzept. Hierbei sind, auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungen, verkehrsbedingte Belastungen zu verringern und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Für die Haltestellen im Einzugsbereich der Hochschule sind Ausbaustandards in den Bereichen Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Sicherheit/Komfort festzulegen und sicherzustellen. Die hierfür notwendige Infrastruktur ist schrittweise bereitzustellen.

ANL. 2.2-6

Aktuell besteht untertags in etwa ein durch mehrere Linien überlagerter 20min.-Takt, und auch der ZOB kann innerhalb eines Zeitraums von unter 10 Minuten erreicht werden. Jedoch ist der Campus Burren nicht durch den 300m-Einzugsbereich einer Haltestelle abgedeckt und auch bei der nächstgelegenen Haltestelle auf der Rombacher Straße fehlt eine Gegenhaltestelle in Richtung Zentrum (siehe Anlage 2.2-6). Perspektivisch wird eine direkte Anfahrt des Campus Burren empfohlen, die aber eine Bereitstellung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen erfordert.

Die Ausstattung der folgenden Haltestellen wird vor allem hinsichtlich Fahrgastinformation und Wetterschutz als verbesserungswürdig eingestuft:

- > Rombacher Straße
- > Hochschule
- > Silcherstraße
- > Eichenhof
- > Unterrombach Friedhof

Darüber hinaus gilt es festzuhalten, dass die Zielgruppe der Studenten eine äußerst technikaffine Gruppe ist, die einen hohen Nutzungsgrad der sogenannten „Neuen Medien“ aufweist. Insofern ist gerade diese Gruppe offen für neue technische Entwicklungen, wie beispielsweise dem „HandyTicket“, Fahrplanauskünfte oder der Nutzung von smartphonebasierten Car-/Bike-Sharing - Angeboten (siehe Kapitel 2.3.2 und 3.2) und sollte dementsprechend bei der Einführung solcher Angebote vornehmlich angesprochen werden. Diese Nutzungsbereitschaft ist durch die Ausgestaltung des ÖV-Angebots Rechnung zu tragen.

2.2.5 Einheitlicher und dichter Takt des Gesamtangebots bei gleichzeitigem Abbau von Parallelverkehr

Ein einheitlicher und dichter Takt des Gesamtangebots, insbesondere auf den Haupttrouten und unabhängig vom verkehrenden Unternehmen, fördert die Transparenz des Angebots und macht den ÖPNV sowohl für Gelegenheits-, als auch für regelmäßige Nutzer attraktiv. Gleichzeitig ist hierbei tatsächlicher Parallelverkehr tendenziell abzubauen und die gewonnenen Leistungen gleichmäßiger bzw. in Bereiche mit aktuell schwachem Bedienungsangebot unter Berücksichtigung der jeweiligen Bevölkerungsdichte/Fahrgastnachfrage zu investieren.

Aktuell verkehren wie bereits angesprochen wichtige Stadtbuss-Linien in der Regel im 60min.-Takt, wobei sich auf wichtigen Achsen durch Überlagerung von Linien ein zufriedenstellender 20min.-Takt ergibt. Perspektivisch ist mindestens dieser Grundtakt beizubehalten, auf möglichst breiter Ebene anzuwenden und wenn überdies möglich auf ausgewählten, nachfragestarken Achsen unter Berücksichtigung von kompatiblen Taktfamilien¹ weiter zu verdichten.

¹ Beispielsweise sind der 60min.-, 20min.- und 10min.(bzw. 60-30-15) -Takt zueinander kompatibel, da an Verknüpfungspunkten ein optimaler Umstieg zwischen den in unterschiedlichen Takten verkehrenden Linien möglich wäre; Umstiege zwischen den Taktfamilien passen nur 1x pro Stunde.

- ANL. 2.2-7 - 12 Am konkreten Beispiel der Relation Zentrum (ZOB) in Richtung Weststadt (Unterrombach bzw. Hofherrnweiler) ist zu erkennen, dass sich die eingesetzten Leistungen Montag bis Freitag an Schultagen insgesamt sogar zu einem überaus attraktiven 10min.-Takt überlagern (abgesehen von Taktlücken v.a. zur Minute :35; siehe Anlagen 2.2-7/8). In der Gegenrichtung jedoch ergeben sich bei Überlagerung der verkehrenden Linien Taktlücken vor allem auf der Relation Unterrombach > ZOB (siehe Anlagen 2.2-9/10). Verbesserungspotenzial besteht hier in Form einer besseren Verteilung der eingesetzten, zum Teil parallel verkehrenden Leistungen, insofern dies mit einer wirtschaftlichen Umlaufplanung vereinbar ist. Ähnliches gilt für die Relation Wasseralfingen < > Fachsenfeld (siehe Anlagen 2.2-11/12). Auch hier ist beispielhaft zu prüfen, ob der aktuelle 20min./40min.-Takt zu einem attraktiveren und lückenlosen 30min.-Takt fortentwickelt werden kann.
- ANL. 2.2-13 - 16 Auf den Relationen Zentrum < > Wasseralfingen und Zentrum < > Unterkochen kann an Schulwerktagen ein Überangebot durch bis zu 13 parallel verkehrenden Linien festgestellt werden (siehe Anlagen 2.2-13 – 16). Zu einzelnen Stunden werden hierbei auf gleichen Relationen bis zu 17 Fahrten pro Stunde angeboten. Vor allem in Verbindung mit den regelmäßigen Angeboten der Bahn sind diese Leistungen mittels Abstimmung zwischen allen verkehrenden Unternehmen gleichmäßiger zu verteilen bzw. besteht das Potenzial Leistungen im Busverkehr unter Berücksichtigung der Gesamt-Nachfrage auf der jeweiligen Relation einzusparen und an entsprechend anderer Stelle anzubieten, beispielsweise im Bereich der Triumphstadt.

2.2.6 Vernetzung mit Region

Neben einem funktionierenden und attraktiven ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet der Stadt Aalen ist ebenfalls die Vernetzung mit der Region zu berücksichtigen und vor allem Achsen mit starken Verflechtungen nachfragegerecht zu stärken. Ziel ist auch auf diesen Wegebeziehungen möglichst viel Individualverkehr auf den ÖV bzw. auf Verkehrsträger des Umweltverbundes zu übertragen, um das Stadtgebiet Aalen weiter vom MIV zu entlasten. Im Zuge dieser Überlegungen kommt vor allem den Pendlern von und nach Aalen eine hohe Bedeutung zu.

In erster Linie sind die SPNV-Relationen (mit ihren Verknüpfungspunkten zum Stadtgebiet Aalen) deshalb nachhaltig zu stärken bzw. auszubauen. Darauf aufbauend gilt es das Angebot des Regionalverkehrs (auch im Kontext mit dem Stadtverkehr, siehe Kapitel 2.2.5) zu optimieren, damit das Gesamt-Angebot möglichst effizient, aber auch attraktiv gegenüber dem Kunden mit Reisebeginn bzw. –ziel Region angeboten werden kann (z.B. Vermeidung von Umwegefahrten, siehe Kap. 3.3). Besondere Bedeutung besitzen die verschiedenen Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Mobilitätsangeboten des Mobilitätsverbundes (ÖV, Taxi, Sharing-/Leihsysteme, Rad) an den Schnittstellen zum und innerhalb des Stadtgebietes. Dem einzelnen Kunden muss eine flexible und gleichzeitig lückenlose Wegekette angeboten werden, die eine attraktive Alternative zur Nutzung des Individualverkehrs darstellt. Entsprechend ist die Funktion des Busverkehrs als Zu- und Abbringer zum SPNV vor allem am Hauptbahnhof Aalen zu verbessern (siehe Kapitel 2.2.2). Aber auch die Einrichtung weiterer SPNV-Haltepunkte (siehe Kapitel 3.3) und multifunktionaler Mobilitätsstationen (siehe Kapitel 3.2) ist in diesem Sinne zu befürworten.

2.3 Weiche Faktoren

2.3.1 Fahrgastinformation

Gerade im Rahmen der Fahrgastinformation ist ein einheitliches Erscheinungsbild des „ÖPNV im Ostalbkreis“ mit Aalen als einem Kernpunkt anzustreben. Alle im Untersuchungsgebiet verkehrenden Stadt- und Regionallinien sind gebündelt mit maßgeschneiderten Medien im Corporate Design („aus einem Guss“) zu kommunizieren. Dies gewährleistet eine bestmögliche Transparenz des Angebots gegenüber Gelegenheits- und regelmäßigen Nutzern und baut Zugangshemmnisse gegenüber dem ÖPNV ab (Stichwort: vollumfängliche Barrierefreiheit). Grundsätzlich sind hierbei neben der Verwendung von „Neuen Medien“ bis auf weiteres die „Klassischen (Print-) Medien“ zu erstellen.

ANL. 2.3-1 - 3 Aktuell ist die Fahrgastinformation häufig unübersichtlich bzw. enthalten die einzelnen Medien nur einen Teil des Angebotes. Folgende Elemente transparenter Fahrgastinformation sind für Aalen und das Umland in Betracht zu ziehen:

- > Ein Gesamt-Liniennetzplan aller Linien. Bei Nutzung im Internet interaktiv ausgestattet (Beispiel siehe Anlage 2.3-1).
- > Haltestellenübersichtspläne für komplexe Haltestellen (Beispiel siehe Anlage 2.3-2). Hierbei Überarbeitung der bislang nur von OVA angebotenen Übersichtspläne Gmünder Torplatz und ZOB.
- > Haltestellenumgebungspläne für Haltestellen mit erwähnenswerter Umgebung (Beispiel siehe Anlage 2.3-2)
- > Einheitliche Haltestellen-Ausstattung mit Fahrgastinformations-Materialien. Anzustreben ist jeweils die Veröffentlichung von Fahrplan, Liniennetzplan und Tarif aller an der Haltestelle verkehrenden Linien sowie eine Bündelung der Aushang-Fahrpläne (Beispiel siehe Anlage 2.3-3). Hierbei sollte die Erstellung eines Zusatz-Fahrplanes mit den Abfahrten aller verkehrenden Linien in chronologischer Reihenfolge in Betracht gezogen werden.
- > Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Echtzeitinformationen. Ausrüstung von wichtigen Haltestellen, aber auch von „points of interest“ (z. B. Hochschule und Klinikum).
- > ÖV-Apps. Aktuell sind bereits 2 ÖV-Applikationen verfügbar, die aber zum einen wenig kommuniziert werden und zum anderen um Ticketkauf und Informationen zu Tarifzonen erweitert werden könnten. Perspektivisch sind diese und potenziell weitere Apps zu einer umfassenden ÖV-App wie beispielsweise der App „VVS mobil“ des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart zu bündeln („VVS mobil“ beinhaltet u.a. Möglichkeit zum Ticketkauf, Informationen zu Tarifzonen sowie Echtzeit-Informationen zur Pünktlichkeit und einen interaktiven Liniennetzplan aller im Bedienungsgebiet verkehrenden Linien).
- > Verbesserung der Wegeleitung bzw. Veröffentlichung von Informationen in Fahrzeugen (z.B. dynamische Anzeige und Ansage der nächsten Haltestellen, Liniennetz und Tarif). Somit gezielte Information der Fahrgäste im Verlauf der Nutzung des ÖPNV.

Bei der Gestaltung der einzelnen Medien ist ebenfalls auf Barrierefreiheit zu achten. So sind beispielsweise große Schriftgrößen zu verwenden, die von einem möglichst großen Nutzerkreis gelesen werden können.

Insgesamt ist die Fahrgastinformation in allen Bereichen möglichst attraktiv und hochwertig auszugestalten und anzubieten, da hiermit eine wichtige „Visitenkarte“ des ÖPNV gegenüber dem Kunden abgegeben wird. So sind beispielsweise die Informationen an Haltestellen nicht nur einheitlich und ansprechend darzustellen, sondern auch ausreichend zu beleuchten, im Bedarfsfall auszutauschen, etc.

2.3.2 Infrastruktur

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen des ÖPNV sind hochwertig und barrierefrei auszugestalten.

Erster Ansatzpunkt ist der konsequente Ausbau der aktuell größtenteils nicht barrierefreien Haltestellen. Nicht zuletzt entsprechend der Maßgabe des Personenbeförderungsgesetzes vom Januar 2013, das vorsieht, im Personennahverkehr bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen (Ausnahmen können in den Nahverkehrsplänen geregelt sein). Zusätzlich sind Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit/Sicherheitsempfinden (v.a. ausreichende Beleuchtung an Haltestellen) und Komfort (v.a. Sitzgelegenheit, Wetterschutz) vorzusehen. Insgesamt ist eine Prioritätenliste Haltestellenausbau aufzustellen, die Reihenfolge und Ausbaustandard je Haltestelle auf Basis der jeweiligen Frequentierung definiert.

Hinsichtlich der Fahrzeugflotte besteht aktuell bereits ein guter Standard (u.a. einheitliches Erscheinungsbild, Alter der Fahrzeuge), der aber auch zukünftig gepflegt werden muss und gegebenenfalls um noch umweltverträglichere Fahrzeuge (Elektro-, Hybridantrieb, o.ä.) ergänzt werden kann.

Darüber hinaus ist unter dem Überbegriff MultiModalität eine Optimierung der Verknüpfung des ÖPNV mit den anderen Verkehrsträgern des Mobilitätsverbundes anzustreben. Perspektivisch soll ein integriertes und umfassendes Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt werden, in dem der MIV einen möglichst geringen Anteil besitzt.

ANL. 2.3-4

Generelle Ansatzpunkte sind:

- > Verknüpfung des ÖPNV mit Car- und Bike-Sharing, inklusive einer Tarifkooperation mit dem ÖPNV
- > Einrichtung von Mobilitätsstationen (Beispiel siehe Anlage 2.3-4), z. B. am ZOB oder an der Hochschule
- > Einrichtung eines Mobilitätscenters zur Information und Koordination, beispielsweise im Rahmen des VGA-Buspunktes

Aktuell besteht in Aalen kein etabliertes Carsharing-System. Da zukünftig aber un-abgestimmte Parallel-/Konkurrenz-Systeme vermieden werden müssen, sollen die im Raum stehenden, bisher getrennten Planungen der Stadtwerke Aalen sowie der Kooperation Autohaus Baur/FahrBus Ostalb bestmöglich gebündelt und die Synergie-Effekte herausgearbeitet werden (siehe auch Kapitel 3.2). Dies gilt ebenfalls für potenzielle weitere Akteure in diesem Bereich.

Als konkreter Ansatzpunkt wird die Einrichtung von Kern-Mobilitätsstationen im Zentrum gesehen, die durch eine transparente Gestaltung eine bestmögliche Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erzielen sollen. In weiteren Schritten sollen Stationen in einwohnerstarken Stadtteilen (z. B. Wasseralfingen) und weiteren Standorten mit hohem Nutzungspotenzial (z. B. Hochschule) vorgesehen werden.

Perspektivisch ist die Einführung eines umfassenden Mobilitätstickets anzustreben, das einfach und kompakt zur Nutzung von ÖPNV, Carsharing und Bikesharing berechtigt.

2.3.3 Marketing (Tarif) / Mobilitätsmanagement

Grundlage für ein erfolgreiches Marketing sind neben der fundierten Produktentwicklung (siehe Kapitel 2.2) vor allem eine offensive Kundenansprache sowie eine konsistente und wettbewerbsfähige Tarifgestaltung.

Im Zuge einer offensiven Kundenansprache sind die Qualitäten des Verkehrs-Angebots transparent darzustellen und fallspezifisch vor allem der Vorteil gegenüber dem PKW herauszuarbeiten (z.B. niedrigere Gesamt-Kosten oder wegfallende

Parkplatz-Notwendigkeit). Die Kundenansprache ist maßgeschneidert auf relevante Zielgruppen auszurichten (hierbei auch Vermittlung „unser ÖPNV“ als imagebildende Maßnahme zugunsten des ÖPNV) wie beispielsweise:

- > Berufstätige
- > Schüler/Studenten
- > Touristen/Neubürger
- > Ältere Bürger

Darüber hinaus wird der Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements als sinnvoll erachtet. Konkret bedeutet dies die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen.

Letztlich kann im Zuge einer offensiven Kundenansprache die Nachfrage im ÖPNV auch durch die Etablierung eines Mobilitätstrainings für junge, ältere sowie mobilitätseingeschränkte Bürger gesteigert werden. Ziel ist hierbei der Abbau von Zugangshemmnissen aller Art und die Vermittlung einer sicheren Nutzung des ÖPNV.

Aktuell bestehen bezüglich der genannten Punkte in Teilen bereits Angebote, bereitgestellt vor allem über die Plattform „Ostalb Mobil“ (z.B. Zusammenstellung Freizeitangebote in Kombination mit dem ÖPNV) oder durch den Omnibusverkehr Aalen (z.B. wiederkehrende Ferienaktion „Schüler auf dem Betriebshof“). Insgesamt besitzt der Gesamt-Bereich aber noch Potenzial, das vor allem im Zuge der Etablierung eines Corporate-Designs im Bereich der Fahrgastinformation (siehe Kapitel 2.3.1 und 3.6) sowie in der Förderung der Identifikation stärker ausgeschöpft werden kann.

Ziel der Tarifgestaltung muss die Bereitstellung eines transparenten, gleichzeitig aber auch umfassenden Tarifsortiments sein, das gegenüber Preisen in vergleichbaren Regionen und dem PKW-Verkehr konkurrenzfähig ist.

Aktuell besteht mit den Tarifangeboten von „OstalbMobil“ ein Einheitstarif zur Nutzung aller im Ostalbkreis verkehrenden Unternehmen. Parallel dazu gibt es verschiedene Sondertarife in Form von Stadttarifen der Stadt Aalen oder von Haustarifen des Omnibusverkehrs Aalen. Diese Gemengelage führt zu einem schwer durchschaubaren Zustand, bei welchem auf engstem Raum verschiedene Tarife miteinander konkurrieren, somit die Wahl des fallspezifisch richtigen Tarifs schwierig und die Gefahr unnötigerweise zu viel zu bezahlen hoch ist. Gerade der letzte Punkt führt schnell zu Verdruss bzw. infolgedessen zur Ablehnung des ÖPNV bei wahlfreien Bürgern.

ANL. 2.3-5 - 10 Im Vergleich der ÖV-Einheitstarife der Stadt Aalen mit den vergleichbaren Städten Offenburg und Friedrichshafen fällt nicht nur das fehlende Tageskarten-Angebot des Tarifs „OstalbMobil“ auf, sondern vor allem die durchweg höheren Preise gegenüber den genannten Vergleichs-Städten. Auf vergleichbaren Relationen beträgt die Preisdifferenz im Mittel über ausgewählte, repräsentative Fahrkarten zwischen 21% (Fahrt Stadtteil 1. Ring > Zentrum) und 105% (Fahrt außenliegender Stadtteil > außenliegender Stadtteil; maximale Ausdehnung); siehe Anlagen 2.3-5 - 10.

Insgesamt ist das Tarifangebot hinsichtlich der angesprochenen Defizite anzupassen bzw. weiterzuentwickeln (siehe Kapitel 3.9). Hierbei sind auch die Entwicklungen im PKW-Verkehr zu berücksichtigen (z.B. Preis-Entwicklung von Parkgebühren) und gegebenenfalls Einfluss zu nehmen, wenn sich diese nicht in ähnlichem Maße wie die ÖV-Tarife entwickeln.

2.3.4 Betrieb

Im Sinne eines wirtschaftlichen, störungsarmen und transparenten ÖPNV-Betriebs sind vor allem folgende Bereiche nachhaltig zu pflegen bzw. auszubauen:

- > Einsatz eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL/ITCS)
- > Busvorrechtigung/-beschleunigungsmaßnahmen
- > Maßnahmen zur Anschlusssicherung

Der Einsatz eines RBL bzw. ITCS verbessert den ÖPNV-Betrieb in vielerlei Hinsicht. So versorgt es das Fahrpersonal bei betrieblichen Problemen mit den notwendigen Informationen, steuert Lichtsignalanlagen zur Busbevorrechtigung und stellt notwendige Informationen zur Anschlusssicherung bereit. Darüber hinaus können hierüber automatische Haltestellen-Anzeigen und -Ansagen im Fahrzeug gesteuert bzw. Echtzeitdaten zur Fahrplanauskunft (z.B. für DFI, (mobiles) internet) bereitgestellt werden. Aber auch bei der kontinuierlichen Schwachstellen-Analyse spielen die hier generierbaren Daten eine wertvolle Rolle (z.B. Erfassung der Pünktlichkeit in Verbindung mit der Identifikation von Verspätungspunkten).

Im Bereich der Busbevorrechtigung/-beschleunigung kann bereits auf einer guten Grundlage aufgebaut werden. Die Basis hierfür wurde im vorangegangenen VEP aus dem Jahre 1995 gelegt. Aber auch zukünftig ist auf wichtigen Achsen (siehe auch Kapitel 2.1 „Vorbehaltsnetz ÖPNV“) der ÖPNV zu bevorzugen und somit zu beschleunigen, damit er für den Fahrgast einen Vorteil gegenüber dem MIV generieren, aber auch wirtschaftlich betrieben werden kann. Dies kann durch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, der Einrichtung von Busspuren, oder durch Festlegung von alternativen Linienwegen geschehen.

Zu Bedienungszeiten mit ausgedünntem Angebot, aber auch zur Gewährleistung wichtiger Umsteigebeziehungen, beispielsweise im Rahmen eines Rendezvous-Systems, kommen Maßnahmen zur Anschlusssicherung eine hohe Bedeutung zu. Generelle Grundlage hierfür bieten Daten, die wie oben genannt mit Hilfe eines RBL/ITCS generiert werden können. Gleichzeitig ist eine zuverlässige Kommunikation auf verkehrsunternehmens-übergreifender Ebene zu etablieren, um beispielsweise den Anschluss zwischen Bus und Bahn zu optimieren. Letztlich sind aber auch bereits bei der Planung des Angebots ausreichende Übergangszeiten an entsprechenden Stellen und zu entsprechenden Zeiten vorzusehen.

Insgesamt besteht hinsichtlich der genannten Bereiche weiteres Potenzial zur Verbesserung. So ist beispielsweise der Bereich Busbevorrechtigung/-beschleunigung ebenfalls mit dem Ziel zu optimieren, im Sinne des Gesamtverkehrs-Systems unnötige Einschränkungen der anderen Verkehrsträger zu vermeiden (z.B. aufgrund von angeforderten Grünphasen für Dienstfahrten oder für Busse vor Plan).

2.4 Stärkere Kooperation Verkehrsunternehmen

Um Verbesserungen in den vorgenannten Bereichen zu erreichen, bedarf es einer stärkeren Kooperation der im Untersuchungsgebiet verkehrenden Unternehmen auf möglichst breiter Ebene. Ziel ist die Implementierung einer Instanz, die bezüglich ÖPNV in Aalen „den Hut auf hat“ sowie der Aufbau eines gemeinsamen Auftritts und einer gemeinsamen Kooperationsebene, auf der vor allem folgende Aufgaben wahrgenommen werden:

- > Abstimmung Verkehrsangebot/Fahrplan
- > Abstimmung einheitliches Tarif-/Ticketsystem
- > Abstimmung einheitliche Fahrgastinformation
- > Offensive Vermarktung des Gesamt-Angebots
- > Gemeinsame Pressearbeit
- > Lobby-Arbeit (vor allem bezüglich Preispolitik, auch in Kontext mit Bemessung von Parkgebühren)

Seit Dezember 2007 besteht die ostalbkreisweite Tarifkooperation „OstalbMobil“, für die der Landkreis momentan koordinatorische Aufgaben übernimmt. Daneben besteht die Verkehrsgemeinschaft Aalen (VGA), der aber mittlerweile nicht mehr alle im Untersuchungsgebiet verkehrenden Unternehmen angehören. Entsprechend bedarf es einer Organisation, die sowohl inhaltlich, als auch hinsichtlich der Teilnehmer die vorgenannten Anforderungen erfüllt.

Zum 01.01.2015 ist die Gründung einer Verbundgesellschaft vorgesehen, in der alle im Ostalbkreis verkehrenden Unternehmen (inkl. DB Regio) in einem Unternehmensverbund organisiert sein sollen. Im Laufe 2015 soll die Gesellschaft u. a. mit eigenem Personal und Budget die Arbeit aufnehmen (siehe auch Kapitel 3.1). Hierbei können und sollten die vorgenannten Aufgaben, in Abstimmung mit dem Aufgabenträger, wahrgenommen werden.

Aufgrund der beschriebenen vielfältigen, langfristigen und dringenden Verbesserungsnotwendigkeiten, die nicht dem Aufgabenträger zugeordnet werden können bzw. die verkehrspolitische Entscheidungen des Gemeinderats der Stadt Aalen und personeller Ressourcen bedürfen, ist nur dadurch eine kontinuierliche Weiterentwicklung zu erreichen, wenn die Stadt Aalen mit den umgebenden Gebietskörperschaften, dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen die Kompetenzen und Kräfte beispielsweise in dieser Verbundgesellschaft bündelt.

3 REALISIERUNGSKONZEPT ÖPNV

Im Rahmen der Bearbeitung des VEP/Mobilitätskonzepts 2030 wurden zahlreiche Gespräche mit relevanten Akteuren geführt. Ziel dieser Gespräche war neben der Aufnahme von Ideen, Wünschen und Kritik am Gesamtsystem ÖPNV sowie der Diskussion erster Planungsansätze vor allem die Aufnahme, Abstimmung und Steuerung aktueller Entwicklungen und Prozesse. Hierzu wurden die entsprechenden Akteure „an einen Tisch“ gebracht und wenn notwendig auch Weiter-Entwicklungen angestoßen. Unter anderem wurden mit jeweiliger Beteiligung der Stadt Aalen Gespräche geführt mit:

- > Omnibusverkehr Aalen (OVA)
- > Beck&Schubert
- > Regionalbus Stuttgart (RBS)
- > Ostalbkreis (Gründung Verbundgesellschaft)
- > Stadtwerke Aalen (Carsharing - Konzept)
- > Autohaus Baur/FahrBus Ostalb (Carsharing - Konzept)

Dieses Vorgehen fördert letztendlich die Umsetzbarkeit der im VEP/Mobilitätskonzept 2030 vorgeschlagenen Maßnahmen und Empfehlungen.

Die Verkehrsunternehmen wurden beim Konzeptentwurf beteiligt und konnten nach dessen Vorlage ihre Anregungen und Vorschläge erneut einbringen. Hierbei ist es klar, dass Maßnahmen möglichst kostengünstig konzipiert, geplant und umgesetzt werden sollen. Es ist im Rahmen der Detailplanung zu klären, welche Finanzierungsmöglichkeiten ergriffen werden sollen.

Das Realisierungskonzept enthält alle konkreten Ansatzpunkte, die sich aktuell im Aufbau bzw. in der konkreten Diskussion befinden:

- > Gründung einer ostalbkreisweiten Verbundgesellschaft
- > Einführung eines Carsharing - Konzepts
- > Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten

Darüber hinaus werden konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV-Systems und zur Umsetzung angesprochen.

3.1 Gründung einer ostalbkreisweiten Verbundgesellschaft

Ziel der Gründung eines Verkehrsverbundes ist es, einen gemeinsamen Auftritt bzw. eine Plattform aufzubauen, auf der Verbesserungen u. a. in den Bereichen „Abstimmung Verkehrsangebot“ oder „Einheitliche Fahrgastinformation“ herbeigeführt werden (siehe auch Kapitel 2.4).

Zum 01.01.2015 ist die Gründung einer Verbundgesellschaft vorgesehen, in der alle im Ostalbkreis verkehrenden Unternehmen (inkl. DB Regio) in einem Unternehmensverbund organisiert sein sollen. Im Laufe des Jahres 2015 soll die Gesellschaft u. a. mit eigenem Personal und Budget die Arbeit aufnehmen. Hierbei könnte nach Auffassung des Gutachters ein durch die Stadt Aalen (teil-) finanziertes Personal dezidiert die Interessen der Stadt und der Raumschaft im Verbund vertreten. Auch der Sitz der Gesellschaft sollte nach Auffassung des Gutachters in Aalen sein. Der Landkreis ist bei der aktuell im Prozess befindlichen Gründung nicht direkt beteiligt, hat aber im Sinne des Landes den Anstoß gegeben.

Grundlage der Verbundgesellschafts-Gründung wird ein Verbundförderungsvertrag zwischen Land, Landkreis und Verkehrsunternehmen sein. Im Anschluss an die Gründung wird ein Kooperationsvertrag zwischen Landkreis und Verbundgesellschaft erstellt, der vor allem die Verteilung von Fördermitteln regelt. Darüber hinaus wird der Landkreis eine Tarifsatzung erlassen, in der u.a. der Tarif „OstalbMobil“ als primärer Tarif festgelegt wird. Somit soll auch zukünftig primär der allgemeine Tarif „OstalbMobil“ vermarktet werden, und erst nachrangig die stadt-/verkehrsunternehmens-spezifischen Sondertarife. Das Tarifsystem soll aber bezüglich Sondertarifen jederzeit flexibel bleiben. Hierbei signalisiert die Stadt Aalen, dass sie sich zukünftig im Sinne einer umweltschonenden Verkehrspolitik stärker, evtl. auch finanziell, zum Thema ÖPNV einbringen möchte.

Die konkreten Aufgaben des Verbundes werden derzeit noch diskutiert, wobei der Landkreis hierzu einzelne Vorgaben getroffen hat (bspw. Einrichtung von Fahrplan-konferenzen zur besseren Abstimmung des Gesamt-Verkehrsangebots).

Der Gutachter befürwortet ausdrücklich die Gründung eines umfassenden Verkehrsverbundes. Es ist jedoch darauf zu achten, dass sich die unter Kapitel 2.4 aufgeführten Aufgaben und Ziele im Rahmen des Unternehmensverbundes wiederfinden und wahrgenommen werden.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der ÖPNV nicht nur stadtinterne Verkehre aufnimmt, sondern wesentliche Verbesserungen für den verkehrlichen Kern der Region (Schnittpunkt der Achsen) dann entstehen, wenn auch die stadtgrenzüberquerenden Linien insgesamt betrachtet und ihr Ausbau gefördert wird. Da es derzeit keine planerische Zuständigkeit in der Verwaltung der Stadt Aalen gibt (lediglich eine ordnungspolitische) könnte diese Stelle dies mit übernehmen.

3.2 Einführung eines Carsharing - Konzepts

Das Thema „Carsharing“ ist grundsätzlich ein Bestandteil der Planungen zum VEP/Mobilitätskonzept 2030. Übergeordnetes Ziel ist eine Optimierung der Verknüpfung des ÖPNV mit den anderen Verkehrsträgern des Mobilitätsverbundes. Hierbei ist das Carsharing mit Bikesharing und vor allem dem ÖPNV (inkl. Tarifkooperation) zu verbinden (siehe auch Kapitel 2.3.2).

Aktuell besteht in Aalen kein etabliertes Carsharing-System. Da zukünftig aber un-abgestimmte Parallel-/Konkurrenz-Systeme vermieden werden müssen, sollen die im Raum stehenden, bisher getrennten Planungen der Stadtwerke Aalen sowie der Kooperation Autohaus Baur/FahrBus Ostalb bestmöglich gebündelt und die Synergie-Effekte herausgearbeitet werden (u.a.):

- > Buchung und Abrechnung über einheitliche Plattform „Flinkster“
- > Ergänzung der jeweiligen Fahrzeugflotten bezüglich Reichweite und Antriebstechnologie
- > Gemeinsame Finanzierung der Mobilitätsstationen
- > Gemeinsame Vermarktung des Gesamt-Angebots

Auch in das Aufgabenspektrum der in Gründung befindlichen Verbundgesellschaft „OstalbMobil“ (siehe Kapitel 3.1) soll das Thema Car-Sharing zumindest mittel- bis langfristig aufgenommen werden. Bis dahin besteht mit dem Kooperationspartner FahrBus Ostalb bereits eine Kooperations-Möglichkeit mit allen ostalbkreisweiten Verkehrsunternehmen außer Abt (Schwäbisch Gmünd), OVA, Beck&Schubert und Lang (Aalen).

Als konkreter Ansatzpunkt wird die Einrichtung von Kern-Mobilitätsstationen im Zentrum mit Ausrichtung auf die Hauptachsen Stuttgarter Straße, Friedrichstraße und Ulmer Straße gesehen, die durch eine transparente Gestaltung eine bestmögliche Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erzielen sollen. In weiteren Schritten sollen Stationen in einwohnerstarken Stadtteilen (z. B. Wasseralfingen) und weiteren Standorten mit hohem Nutzungspotenzial (z. B. Hochschule) vorgesehen werden.

Planungen Stadtwerke Aalen

Aktuell befinden sich drei Standorte für Stromtankstellen im Bau:

- > 6 Ladesäulen im Parkhaus Spitalstraße
- > 6 Ladesäulen im Parkhaus am Bahnhof - P&R
- > 6 Ladesäulen in der Tiefgarage Rathaus

An den einzelnen Standorten werden jeweils ein e-Smart und ein e-VW Up zur Nutzung bereitgestellt. Das e(lectro)-Carsharing - Konzept basiert demnach auf festen Stationen und ist nicht als Free-Floating-System ausgestaltet. Als Ergänzung ist ebenfalls die Nutzung durch Stadt- und Kreisverwaltung angedacht. Das Gesamtsystem soll nach Lieferung der e-Fahrzeuge im Herbst 2014 in Betrieb gehen.

Buchung und Abrechnung der e-Car-Sharing - Fahrzeuge erfolgt in Kooperation und über die Plattform des etablierten Mietsystems „Flinkster“. Somit kann zukünftig jeder Kunde der Stadtwerke Aalen alle „Flinkster-Angebote“ nutzen (z.B. Kooperation mit DB, Car2Go und weitere weltweite Angebote) bzw. ist somit bereits eine Kooperation mit dem ÖV gegeben.

Die nicht durch e-Car-Sharing - Fahrzeuge belegten Stromtankstellen können durch private e-Fahrzeuge genutzt werden. Die Abrechnung hierfür erfolgt über erhöhte Parkgebühren (Parken und Laden); auch als Reaktion auf die Tatsache, dass aktuell die Verwaltungskosten bezüglich „frei“ angebotener Stromtankstellen deutlich höher sind, als der Ertrag durch den Verkauf von Strom. Alle Tankstellen werden auf den mittlerweile vereinheitlichten Strom-Stecker „Stecker Typ 2“ ausgerichtet, was die Ladestationen perspektivisch für alle e-Fahrzeuge nutzbar macht.

Planungen Autohaus Baur/FahrBus Ostalb:

Aktuell werden unter dem Dach der deutschlandweiten Marke „FORD Carsharing“ insgesamt 6 Stationen (jeweils 3 in Schwäbisch Gmünd und Ellwangen) betrieben, an denen herkömmlich angetriebene Fahrzeuge verschiedenster Größen in Anspruch genommen werden können. Beinhaltet sind jeweils Standorte an zentralen ÖV-Knoten (am Bahnhof bzw. im Bereich weiterer zentrumsnaher und stark frequentierter Haltestellen). Bereitstellung und Wartung der Fahrzeuge erfolgt durch das Autohaus Baur in Mutlangen, welches eine Weiterentwicklung des Unternehmens zu einem breiter aufgestelltem Händler/Dienstleister anstrebt.

Buchung und Abrechnung der Car-Sharing - Fahrzeuge erfolgt ebenfalls über die Plattform des (hier FORD-gelabelten) Mietsystems „Flinkster“. Zu Ende des Jahres soll zusätzlich das Mietsystem „Car2Go“ mit in die Plattform integriert werden. Der Vertrieb (v.a. Ausgabe der Zugangskarten) erfolgt in Kooperation mit FahrBus Ostalb. Ziel der beiden Partner ist, Schritt für Schritt weitere Standorte im gesamten Ostalbkreis aufzubauen, die perspektivisch im Free-Floating-System organisiert sein sollen. Hierzu wird zunächst die Kommune (Stadt/Gemeinde) bezüglich der Bereitstellung von konkreten Stellplätzen kontaktiert. In einem weiteren Schritt werden Unternehmen angesprochen, die potenziell eine regelmäßige Nutzung der Carsharing-Flotte in Betracht ziehen. Mit Stand September 2014 wird die Abstellmöglichkeit eines Carsharing - Fahrzeugs (perspektivisch 3-5 Fahrzeuge) am Standort Landratsamt verhandelt.

Abstimmung der Planungen/zukünftige Ansatzpunkte

Generell herrscht Konsens, in einem 1. Schritt Mietstationen (wie bereits im Aufbau befindlich) in bestehende Parkhäuser/Tiefgaragen zu integrieren. Darauf aufbauend sollen weitere Stationen an geeigneten Stellen möglichst öffentlichkeitswirksam und im Rahmen der im Aufbau verbindlichen Verbundgesellschaft etabliert und vermarktet werden. Insgesamt wird perspektivisch der Ausbau der Carsharing - Stationen zu umfassenden Mobilitätsstationen (v.a. inklusive Bike-Sharing und Ladestationen für „E-Bikes“) angestrebt.

Konkret erklären sich die Stadtwerke Aalen mit Stand September 2014 bereit, kurzfristig Fahrzeuge von „FORD Carsharing“ bzw. der Kooperation Autohaus Baur/FahrBus Ostalb in ihren Carsharing-Stationen zu integrieren. Im Zuge dieser neuen Kooperation sind folgende weiteren Elemente angedacht bzw. müssen bei der Realisierung beachtet werden (u.a.):

- > Buchung und Abrechnung über die einheitliche Plattform „Flinkster“. Hierbei müssen die Preise für die einzelnen Fahrzeug-Kategorien abgestimmt werden, damit alle Fahrzeuge der Carsharing-Flotte grundsätzlich attraktiv/konkurrenzfähig bleiben. Firmenkunden erhalten generell Extra-Konditionen. Die Abrechnung der e-Fahrzeuge soll über Einsatzzeit, der übrigen Fahrzeuge über Einsatz-km erfolgen.
- > Vertrieb zunächst hauptsächlich über FahrBus Ostalb und Stadtwerke Aalen. Perspektivisch Etablierung umfassendes „MobilitätsTicket“, das zur Nutzung von ÖPNV und aller Car-/(Bike-)sharing - Angebote berechtigt.
- > Gemeinsame Vermarktung. Hierbei Etablierung der Marke „Carsharing Aalen“, die das Angebot aller (auch zukünftigen) Akteure mit einem einheitlichen Auftritt und als verbindendes Element bündelt (es herrscht Konsens darüber, dass dem Kunden grundsätzlich der tatsächliche Betreiber des Carsharing - Angebots egal ist). Perspektivisch und mit Hilfe der Verbundgesellschaft Etablierung der Marke „Carsharing Ostalb“.
- > Einbindung von stadt- und kreiseigenen Fahrzeugen in die Carsharing - Flotte bzw. umgekehrt
- > Pflege und Wartung aller Fahrzeuge durch Autohaus Baur möglich. Darüber hinaus könnte Autohaus Baur auch e-Fahrzeuge bereitstellen (z. B. Nissan Leaf).
- > Bei der konkreten Standortwahl ist auf ein frei empfangbares Funknetz zu achten, da dies für den Zugang zum Fahrzeug notwendig ist. Gegebenenfalls ist mittels technischer Hilfen diese Rahmenbedingung zu gewährleisten.

Der Gutachter begrüßt die hiermit angestoßene konkrete Abstimmung zwischen Autohaus Baur/FahrBus Ostalb, den Stadtwerken Aalen sowie der Stadt Aalen, bei der zunächst Anzahl und Standorte von zusätzlichen Fahrzeugen von „FORD Carsharing“ bzw. technische Fragen zu klären sind. Perspektivisch sind aber auch potenzielle weitere Akteure und intelligente Mobilitäts-Plattformen (z. B. moovel) zu berücksichtigen bzw. in einem Gesamtsystem zu bündeln (siehe auch Kapitel 3.8).

PLAN 3.2-1

Die anzustrebenden Mobilitätsstationen sind aus Sicht des VEP/Mobilitätskonzepts 2030 beispielhaft gemäß Plan 3.2-1 zu entwickeln. Grundsätzlich sind folgende Standortkriterien zu berücksichtigen:

- > Nachfragepotenzial
- > ÖPNV-Angebot (im Umfeld von nachfragestarken Haltestellen)
- > Parkdruck im Öffentlichen Raum
- > Städtebauliche Einbindung / Akzeptanz in der Nachbarschaft

Der tatsächliche Ausbau der Mobilitätsstationen (Umfang und Ausrüstung Stationen, zeitlicher Ablauf, etc.) sollte auf Basis einer Evaluation der ersten Betriebsjahre der ersten Stationen erfolgen.

3.3 Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten

Ziel der Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten ist die Steigerung der Attraktivität des ÖV mittels Ausbau der flächigen Erschließung sowie der Generierung von schnellen Direktverbindungen des Schienennetzes. Vor allem unattraktive, und dementsprechend schwach genutzte Umwegfahrten, bei denen am Ziel „vorbeigefahren“ wird, ehe man mit Umstieg am Hauptbahnhof mit dem Bus „zurückfahren“ muss, können hiermit ersetzt werden.

Die Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten steht an folgenden Stellen aktuell zur Diskussion:

- > AA-West (Industriegebiet West/Hofherrnweiler)
- > AA-Nord (Lederhosen/Hasennest)
- > AA-Süd (Erlau/Pelzwasen)

Diese könnten bei Einsatz neuer, beschleunigungsstarker Fahrzeuge (Triebwagen, TFZ 146) im derzeitigen Fahrplan bedient werden.

Eine Realisierung aller drei genannten Haltepunkte wird vor allem deshalb als sinnvoll erachtet, da hiermit den Pendlern, die aktuell den PKW nutzen, ein attraktives Alternativ-Angebot des ÖV bereitgestellt wird. Umfangreichere Ergänzungen kommen nur bei der Einführung einer Regionalstadtbahn als Bestandteil des SPNV in Frage, da ansonsten vor allem die Gesamt-Reisezeiten zu unattraktiv werden.

ANL. 3.3-1 - 3 Der Einrichtung des Haltepunkts AA-Süd werden momentan auf Basis von Gesprächen mit dem Regionalverband Ostwürttemberg und der DB die größten Chancen zur Umsetzung eingeräumt. Die genaue Position befindet sich im Bereich der Fußgänger-Überführung, die die Zebertstraße mit der Ulmer Straße verbindet (siehe Anlage 3.3-1). Die Position des Haltepunkts AA-West befindet sich im Bereich der Rad-/Fußgängerunterführung, die Hofherrnweiler mit dem Industriegebiet West verbindet (siehe Anlage 3.3-2), die Position des Haltepunkts AA-Nord auf Höhe der Willy-Brandt-Straße (siehe Anlage 3.3-3).

Der Gutachter empfiehlt ausdrücklich die Einrichtung der genannten Haltepunkte, die zu deutlichen Reisezeitgewinnen und attraktiven Direktverbindungen für Einpendler nach Aalen führen würden und geeignet sind den regionalen Pendlerverkehr zu entzerren. Wichtiges Erfolgskriterium für ÖV-Haltepunkte ist aber die Ausgestaltung. Neben einer barrierefreien Einbindung in die Umgebung (Zu-/Abgang), sind das tatsächliche Angebot wie auch die Aufenthaltsqualität entsprechend zu dimensionieren/gestalten.

3.4 Neugestaltung von Bushaltestellen

Laut EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs) umfasst die Mindestausstattung einer Haltestelle die Punkte Fahrgastinformation, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter sowie eine ausreichend dimensionierte Wartefläche (> 1,5qm pro Fahrgast). Um aber auch im Zuge der Neugestaltung von Bushaltestellen einen möglichst attraktiven ÖPNV anbieten zu können, sind möglichst umfassende Ausbaustandards in den Bereichen Fahrgastinformation, Barrierefreiheit, Sicherheit/Sicherheitsempfinden und Komfort zu definieren. Insgesamt ist eine Prioritätenliste Haltestellenausbau aufzustellen, die Reihenfolge und Ausbaustandard je Haltestelle festlegt.

Das ÖV-Vorbehaltsnetz ist geeignet, hier grundsätzliche Prioritäten zu setzen. Die konkreten Festsetzungen der Prioritätenliste sind aber nach der Bedeutung der einzelnen Haltestellen aufzustellen. Dazu werden gemäß dem aktuellen Nahverkehrsplan Ostalbkreis folgende Richtgrößen (Kategorien) auf Basis der Frequentierung der Haltestellen festgelegt:

> Kategorie 1:	
Wichtige Umsteigehaltestelle bzw. hoch frequentierte Haltestelle	> 500 Einsteiger pro Tag
> Kategorie 2:	
Zentralhaltestelle	200 - 500 Einsteiger pro Tag
> Kategorie 3:	
Ortshaltestelle	50 - 200 Einsteiger pro Tag
> Kategorie 4:	
Nebenthaltestelle	< 50 Einsteiger pro Tag

ANL. 3.4-1 Anlage 3.4-1 zeigt eine Übersicht der Ausstattungsmerkmale für den minimal anzustrebenden Ausbaustandard der genannten Kategorien auf Basis des aktuellen Nahverkehrsplans Ostalbkreis. 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 (z.B. Kasseler Sonderbord, welches bereits an einzelnen Haltestellen im Stadtgebiet verbaut wurde).

Die Reihenfolge, nach der die Haltestellen ausgebaut werden sollen, ergibt sich ebenfalls durch die Abstufung der einzelnen Kategorien bzw. wird sie durch die Frequentierung der jeweiligen Haltestelle innerhalb der Kategorie definiert. Je höher eine Haltestelle eingestuft werden kann bzw. je stärker eine Haltestelle innerhalb der Kategorie frequentiert wird, desto eher ist diese auszubauen.

Die Haltestellen ZOB, Gmünder Torplatz und Ellwanger Torplatz genießen grundsätzlich höchste Priorität (siehe Kapitel 2.2.2).

PLAN 3.2-1 Darüber hinaus sind je nach Ausbaustufe des Entwicklungskonzepts „Mobilitätsstationen“ (siehe Plan 3.2-1) die entsprechenden Haltestellen den jeweiligen Stationen zuzuordnen, mit höchster Priorität gemäß Kategorien-Einteilung auszubauen bzw. ist jeweilig eine attraktive, sichere und barrierefreie Verbindung zwischen Haltestelle und Mobilitätsstation einzurichten.

3.5 Einrichtung von Durchmesserlinien

Die Einrichtung von Durchmesserlinien eliminiert auf den entsprechenden Relationen nicht nur die Umstiegsnotwendigkeit, was zu schnelleren, sicheren und somit insgesamt attraktiveren Verbindungen führt, sondern trägt durch den Wegfall von unnötigen Mehrfachbedienungen der zentralen Innenstadt-Haltepunkte Gmünder Torplatz, ZOB und Ellwanger Torplatz beispielsweise auch zur verkehrlichen Entlastung des sensiblen Innenstadtbereichs bei (siehe Kapitel 2.2.2).

Auf ausgewählten, stark nachgefragten Relationen konnte festgestellt werden, dass der Anteil der Umstiegszeit im Zentrum an der jeweiligen Gesamtreisezeit durchschnittlich ein Viertel beträgt. In Kombination mit einem starken Anteil des Individualverkehrs auf den entsprechenden Relationen werden folgende direkten Durchmesserverbindungen in einer ersten Ausbaustufe empfohlen (siehe Kapitel 2.2.1):

- Oststadt < > ZOB < > Hüttfeld (< > Weststadt)
- Unterkochen < > ZOB < > Bereich Nordwest (u.a. Berufschulzentrum, Klinikum)

Ein konkreter Ansatzpunkt zur Umsetzung ist hierbei die Verknüpfung der Linien 72 (Oststadt) und 34 (Weststadt über Hüttfeld) bzw. der Linien 62 (Unterkochen) und 31 (Bereich Nordwest). Für die verbleibenden Radiallinien ist am ZOB unter Berücksichtigung von nachfragestarken Relationen zumindest ein Rendezvous-System vorzusehen, welches einen optimierten Umstieg zwischen den Linien gewährleistet.

Der Gutachter empfiehlt die genannten Durchmesserverbindungen als Beginn einer planerischen Entwicklung in Richtung der Ausweitung von Direktverbindungen zu sehen, und dementsprechend zukünftig die Einrichtung von weiteren Durchmesserlinien in Betracht zu ziehen.

3.6 Fahrgastinformation

Gemäß Kapitel 2.3.1 ist im Rahmen der Fahrgastinformation ein einheitliches Erscheinungsbild des „ÖPNV im Ostalbkreis“ mit Aalen als einem Kernpunkt anzustreben. Alle im Untersuchungsgebiet verkehrenden Stadt- und Regionallinien sind gebündelt mit maßgeschneiderten Medien im Corporate Design zu kommunizieren.

ANL. 3.6-1 In Anlage 3.6-1 sind Beispiele für ein gelungenes Corporate Design des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) bzw. des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zusammengestellt. Bei beiden Verbänden werden Logo und gestalterische Elemente bis in das Online-Angebot konsequent umgesetzt.

ANL. 3.6-2 Für Haltestellen, die von Linien mehrerer Verkehrsunternehmen bedient werden, ist ein Zusatzfahrplan mit den Abfahrten aller verkehrenden Linien in chronologischer Reihenfolge zu befürworten. In Anlage 3.6-2 ist ein solcher „Gesamtfahrplan“ beispielhaft für die Haltestelle Wöhrstraße in Aalen, Unterkochen abgebildet.

ANL. 3.6-3 Ebenfalls gemäß Kapitel 2.3.1 sind wichtige Haltestellen, aber auch „points of interest“ (z.B. Hochschule und Klinikum) mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) unter Verwendung von Echtzeitinformationen auszurüsten. Anlage 3.6-3 zeigt Beispiele, wie diese ausgestaltet sein können.

Der Gutachter begrüßt darüber hinaus die Einrichtung eines Fahrgast-Beirats durch den Landkreis im Jahre 2014, wie er auch im aktuellen Nahverkehrsplan Ostalbkreis gefordert wird. Der Fahrgastbeirat soll vor allem als Bindeglied zwischen den verschiedenen Partnern dienen, Impulse zu Verbesserungen setzen und als Ansprechpartner fungieren.

3.7 Barrierefreiheit

Der Abbau von Barrieren aller Art gegenüber dem ÖPNV ist nicht nur eine gesetzliche Vorgabe, sondern fördert die Nutzung des ÖPNV in hohem Maße, da alle Bevölkerungsgruppen perspektivisch gleichberechtigt Zugang zum Angebot erhalten. Barrierefreiheit ist somit auf baulich/technischer Ebene (Fahrzeuge, Haltestellen) herzustellen, wie auch hinsichtlich der Begreifbarkeit des Angebots, der Fahrgastinformation und der Kundenbedienung.

ANL. 3.7-1 Erster Ansatzpunkt auf baulich/technischer Ebene ist der konsequente Ausbau der aktuell größtenteils nicht barrierefreien Haltestellen. Gemäß einer Prioritätenliste (siehe Kapitel 3.4) sind die Haltestellen sukzessive mit geeigneten Bordsteinen (z.B. Kasseler Sonderbord), taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern auszustatten bzw. ist zu gewährleisten, dass Busse die Haltestellen bündig anfahren können und auch tun (Beispiele siehe Anlage 3.7-1). Darüber hinaus sind die Zu- und Abgänge der Haltestellen niveaugleich zu gestalten. Die eingesetzte Fahrzeugflotte ist sukzessive auf Niederflurfahrzeuge mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe und zuverlässiger optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung umzustellen. Ausnahmen können auf Schülerlinien bzw. auf Verstärkerkursen im Schülerverkehr gemacht werden.

ANL. 3.7-2 Eine barrierefreie Fahrgastinformation ist sowohl im Vorfeld der Fahrt (z.B. via internet oder Vorverkaufsstelle), als auch an Haltestellen und in Fahrzeugen, also im Verlauf der Nutzung des ÖPNV, vorzuhalten. Grundsätzlich sind die Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip anzubieten. Das heißt, zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden. Konkrete Beispiele sind optische bzw. akustische Haltestellenankündigungen in Fahrzeugen oder optische bzw. akustische Fahrtankündigungen (DFI) an Haltestellen (Beispiele siehe Anlage 3.7-2). Darüber hinaus sind die Fahrgastinformationen in gut lesbarer Schrift, Schriftgröße und leichter Sprache zu verfassen. An Haltestellen sind die Informationen zusätzlich in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

3.8 Mobilitätsverbund

Klassischerweise umfasst der Umweltverbund, der umweltfreundliche Gegenpol zum MIV, den Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehr. Zukünftig ist dieser Bereich weiter zu fassen. Der Begriff Mobilitätsverbund umschreibt das ganze Spektrum von öffentlichem und kollektivem Verkehr sowie (umweltfreundlicher) individueller Fortbewegung. Konzeptionell erfolgt eine Verknüpfung des Öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus, Taxi) mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (Car-sharing, Radleihsysteme, privates Car-Pooling) zu integrierter Mobilität aus einer Hand. Insgesamt ist der Mobilitätsverbund die organisatorische Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen zur Förderung von Inter- und Multimodalität mit einem Verkehrsverbund oder Verkehrsunternehmen als Koordinator.²

Durch die geplante Einrichtung von Mobilitätsstationen (siehe Kapitel 2.3.2 bzw. 3.2) wird dieser Entwicklung bereits Rechnung getragen, wobei gerade die perspektivische Einführung eines umfassenden „MobilitätsTickets“ zur Nutzung der verschiedenen Angebote als ein wichtiger Bestandteil zu sehen ist.

Im Folgenden werden zusätzlich die relevanten Punkte des ganzheitlichen Ansatzes herausgearbeitet.

² Gertz, Carsten (2013): Auf dem Weg zum Mobilitätsverbund. In: DER NAHVERKEHR; Heft 11/2013, S. 24

Als Haupttreiber der Entwicklung lassen sich vier Hauptfaktoren unterscheiden:³

> Technologische Entwicklung

(z.B. rasante Ausbreitung von Smartphones und Nutzung von Apps)

> Verändertes Mobilitätsverhalten

(z.B. Trend „Nutzen statt Besitzen“ oder stärkere Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Konsumverhalten, was beispielsweise zu einer höheren ÖV-Nutzung der jüngeren Erwachsenen führt)

> Neue Mobilitätsangebote

(z.B. Ausbreitung Radleihsysteme bzw. stations(un)gebundenes Carsharing)

> Veränderte Rahmensetzungen sowohl für die ÖV-Unternehmen als auch für die Automobilindustrie

(z.B. Fortsetzung der Kundenorientierung im ÖV oder die Einführung neuer Konzepte der Automobilindustrie, insbesondere im Zuge von Elektromobilität)

ANL. 3.8-1

Zusammenfassend wird der Mobilitätsverbund insgesamt von 5 Säulen getragen. Dies sind neben den 3 Säulen des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) der Bereich Car-/Bike-Sharing als 4. Säule sowie der Bereich Car-Pooling, also die flexible Bildung von Fahrgemeinschaften wie beispielsweise über die Plattform „www.flinc.org“, als 5. Säule (siehe Anlage 3.8-1).⁴

Flankierend dazu sind vier Infrastruktursysteme notwendig, die die Nutzung der Angebote überhaupt erst möglich machen:⁵

> Informationssystem:

Angebotsübergreifende Informationsplattform (internet, App), die multimodale Routenempfehlungen geben, aber auch als Buchungssystem dienen kann.

> Zugangssystem:

Perspektivisch Etablierung einheitlicher karten- bzw. smartphonebasierter Zugangssysteme, die somit lediglich einen Anmeldevorgang zur Nutzung aller Angebote erforderlich machen.

> Bezahlungssystem:

Aufbauend auf einheitlichem Zugangssystem Etablierung eines übergreifenden Bezahlungssystems, das gleichzeitig tariflich die verschiedensten Optionen zulässt.

³ Gertz, Carsten; Gertz, Elke (2012): Vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund: Die Vernetzung von inter- und multimodalen Mobilitätsdienstleistungen als Chance für den ÖV. Hintergrundpapier zur Entwicklung von Mobilitätsverbänden. Initiiert vom VDV-Verwaltungsrat Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen. Online abrufbar unter: www.vdv.de

⁴ Topp, Hartmut (2013): Öffentliches Auto und privater ÖPNV. In: DER NAHVERKEHR; Heft 6/2013, S. 11

⁵ Gertz, Carsten (2013): Auf dem Weg zum Mobilitätsverbund. In: DER NAHVERKEHR; Heft 11/2013, S. 25

> Haltestellen und Bahnhöfe als intermodale Schnittstellen:

Neben den „klassischen“ Verknüpfungen Park&Ride oder Bike&Ride führt die Verknüpfung mit Leihsystemen zu den angesprochenen Mobilitätsstationen.

Die Entwicklung eines Mobilitätsverbunds beinhaltet jedoch auch Kannibalisierungseffekte zwischen den einzelnen Elementen des Verbunds. Hinsichtlich dem ÖPNV bestehen Konkurrenzen vor allem gegenüber dem stationsungebundenen Car-Sharing und dem Car-Pooling. Insgesamt kann aber festgehalten werden, dass die Synergien zwischen den Elementen überwiegen. Der ÖPNV ist hierbei als Basis, Rückgrat und Motor des Mobilitätsverbunds zu verstehen. Die weiteren Elemente verstärken darüber hinaus allesamt die angestrebte umweltfreundliche Ausrichtung der allgemeinen Mobilität, im Rahmen derer perspektivisch möglichst viele Kunden auf die Nutzung eines privaten PKWs verzichten. So ersetzt beispielsweise ein Car-sharing-Auto mittlerweile zwischen vier und acht Privat-Autos.⁶

3.9 Tarifentwicklung

Wie in Kapitel 2.3.3 beschrieben, bestehen bezüglich des aktuellen Tarifangebots Defizite in den Bereichen Preis, Sortiment und Transparenz.

ANL. 3.9-1

Ein Preisvergleich ausgewählter, repräsentativer Fahrkarten des Einheitstarifs „OstalbMobil“ mit den Sondertarifen der Stadt Aalen (bzw. Schwäbisch Gmünd und Ellwangen) zeigt ebenfalls das höchste Preisniveau beim Tarif „OstalbMobil“ (siehe Anlage 3.9-1), wobei im Bereich der Sondertarife vielerlei Ausnahmen und Sonderregelungen gelten. Beispielsweise werden die Stadttarife im Gegensatz zum Tarif „OstalbMobil“ ausschließlich im Busverkehr und nicht in Zügen anerkannt. Fahrkarten des Haustarifs OVA wiederum sind neben dem Stadtgebiet Aalen auch von/bis Essingen und Bartholomä gültig, aber eben nur auf Linien des Omnibusverkehrs Aalen. Im Bereich der Tageskarten gibt es im Gegensatz zum Einheitstarif „OstalbMobil“ Angebote im Haustarif OVA und im Stadttarif Aalen, mit dem großen Unterschied, dass sich die räumliche Gültigkeit im Haustarif OVA, bei ansonsten vergleichbaren Leistungen, wiederum nur auf Linien des Omnibusverkehrs Aalen bezieht, und überdies die Fahrkarte doppelt so teuer ist (13 Euro gegenüber 6,50 Euro) als im Stadttarif Aalen. Das Preisniveau des Stadttarifs Schwäbisch Gmünd ist gegenüber dem Stadttarif Aalen tendenziell höher, das Preisniveau des Stadttarifs Ellwangen niedriger.

⁶ Topp, Hartmut (2013): Öffentliches Auto und privater ÖPNV. In: DER NAHVERKEHR; Heft 6/2013, S. 15 und 17

Insgesamt zeigt sich auch oder gerade bei genauerer Betrachtung eine komplexe Tariflandschaft, in der der (subventionierte) Stadttarif mit seinem niedrigen Preisniveau herausgestellt werden muss. Die Subventionierung des Stadttarifs untergräbt eine potenziell günstigere Preisgestaltung des homogeneren Tarifs „OstalbMobil“. Insofern empfiehlt der Gutachter mittel- bis langfristig vor allem die Reduzierung bzw. die Abschaffung des subventionierten Stadttarifs zugunsten eines sukzessive günstigeren und allgemein etablierten Einheitstarifs „OstalbMobil“. Hierdurch wird das Tarifangebot schlanker, somit transparenter, und die Preise können wettbewerbsfähiger gestaltet werden. Aufbauend darauf sind für den Tarif „OstalbMobil“ zur Abrundung des Sortiments neben der Einführung einer Tageskarte weitere innovative Kartenarten in Betracht zu ziehen (z.B. Ticket 60+ für Senioren oder Kurzstreckenticket für Gelegenheitsfahrer mit kurzem Reiseweg). Darüber hinaus kann durch die Etablierung einer „Bestpreisabrechnung“ mit Hilfe des angestrebten Mobilitätstickets (siehe Kapitel 2.3.2) die Tarif-Systematik weiter vereinfacht und zusätzliches Vertrauen bei den Kunden gewonnen werden.

3.10 Förderung des Mobilitätsverbundes als kommunale verkehrspolitische Aufgabenstellung

Der ÖPNV ist Basis, Rückgrat und Motor des Mobilitätsverbundes und sollte deshalb die Rolle des Integrators und Organizers übernehmen. Der Nahverkehrsplan Ostalbkreis regelt hierbei die Daseinsvorsorge und garantiert beispielsweise eine flächige Grundbedienung.⁷

Eine Beeinflussung des Modal Split zugunsten des Mobilitätsverbundes ist jedoch nur durch die intensive Förderung des ÖV und der weiteren Elemente auch außerhalb der Aufgabenträgerschaft zu erreichen. Insofern ist es notwendig auch auf kommunaler Ebene finanzielle Mittel sowie personelle Ressourcen, die sich explizit um die gewünschte Entwicklung kümmern, vorzuhalten (beispielsweise im Rahmen der in Gründung befindlichen Verbundgesellschaft, siehe Kapitel 2.4 und 3.1).

Insgesamt ist auf kommunaler Ebene die Förderung des Mobilitätsverbundes als verkehrspolitische Aufgabenstellung stärker anzunehmen, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

⁷ Topp, Hartmut (2013): Öffentliches Auto und privater ÖPNV. In: DER NAHVERKEHR; Heft 6/2013, S. 17

4 ZUSAMMENFASSUNG ÖPNV

Zur Förderung des ÖPNV und der Elemente des Mobilitätsverbundes bzw. um das Ziel wesentlicher modaler Verlagerungen vom MIV zum Mobilitätsverbund zu erreichen, und somit die Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr zu vermindern, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

4.1 Organisatorische Maßnahmen

- Vorbehaltsnetz ÖPNV
- Einführung eines Carsharing-Konzepts, darauf aufbauend Verknüpfung des ÖPNV mit Car- und Bike-Sharing
- Einführung eines umfassenden Mobilitätstickets
- Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements
- Verbesserung Busvorrechteigungs-/beschleunigungsmaßnahmen
- Verbesserung Anschlusssicherung
- Pflege und Ausbau eines RBL bzw. ITCS
- Ausbau Wilhelm-Merz-Straße als starke Achse des Umweltverbundes

4.2 Maßnahmen im Angebot

- Einrichtung von Durchmesserlinien
- Einrichtung Rendezvous-System ZOB
- Weitere Vereinheitlichung/Verdichtung des Gesamtangebots bei gleichzeitigem Abbau von Parallelverkehr
- Verbesserung Anschluss-Situation Bus < > Bahn am ZOB/Hauptbahnhof Aalen
- Einrichtung Schwachverkehrskonzept
- Direkte Anfahrt des Hochschul-Campus Burren
- Angebot SPNV- und Regionalverkehr pendlergerecht optimieren/ausbauen

4.3 Maßnahmen Fahrgastinformation

Etablierung einheitlicher, hochwertiger, barrierefreier und maßgeschneiderter Medien der Fahrgastinformation (u.a.):

- Gesamt-Liniennetzplan

- Haltestellenübersichtspläne für komplexe Haltestellen
- Haltestellenumgebungspläne für Haltestellen mit erwähnenswerter Umgebung
- Einheitliche Haltestellenausstattung
- Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Echtzeitinformationen
- Einheitliche und umfassende ÖV-App
- Veröffentlichung von Informationen in Fahrzeugen

4.4 Infrastrukturelle Maßnahmen

- Ausbau der Haltestellen in den Bereichen Barrierefreiheit, Sicherheit, Komfort und Fahrgastinformation gemäß Prioritätenliste
- Hoch- und gleichwertiger Ausbau der drei zentralen Innenstadt-Haltestellen Gmünder Torplatz, ZOB und Ellwanger Torplatz
- Zusammenlegung bzw. Ergänzung von Haltestellen
- Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen
- Einrichtung von Mobilitätsstationen bzw. eines Mobilitätscenters
- Vollständige Umstellung Fahrzeugflotte auf Barrierefreiheit

4.5 Tarifliche Maßnahmen

- Reduzierung bzw. Abschaffung des Stadttarifs zugunsten Einheitstarif „Ostalb-Mobil“
- Einführung weiterer innovativer Fahrkartenarten zur Abrundung des Sortiments
- Etablierung einer „Bestpreisabrechnung“ mit Hilfe des Mobilitätstickets

4.6 Verkehrspolitische Maßnahmen

- Stärkere Kooperation Verkehrsunternehmen, z.B. im Rahmen der in Gründung befindlichen Verbundgesellschaft
- Stärkere Wahrnehmung der Förderung des Mobilitätsverbundes als kommunale verkehrspolitische Aufgabenstellung

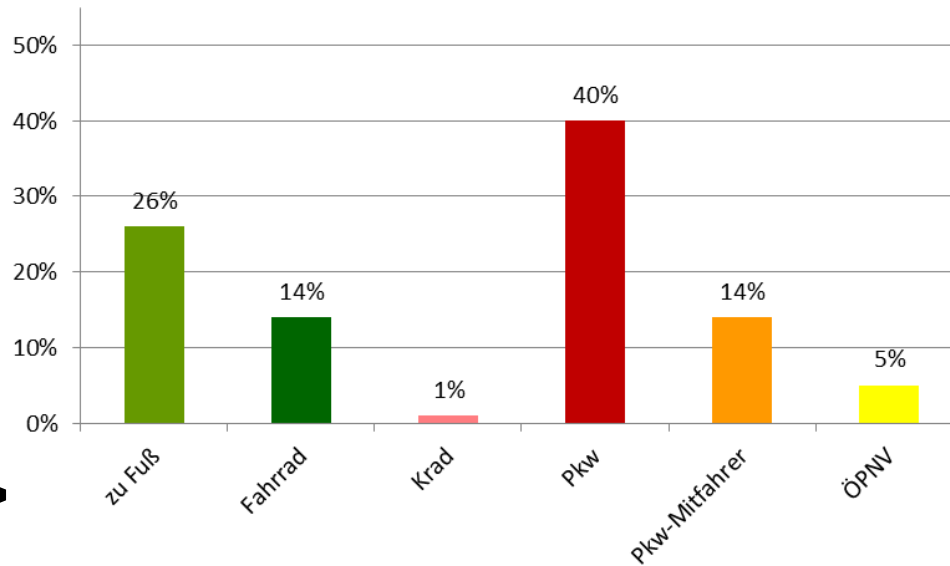
Eine Prioritätenreihung bzw. die Darstellung bestehender Abhängigkeiten erfolgt im Zusammenhang mit der Beschreibung des Realisierungskonzepts.

ANLAGEN

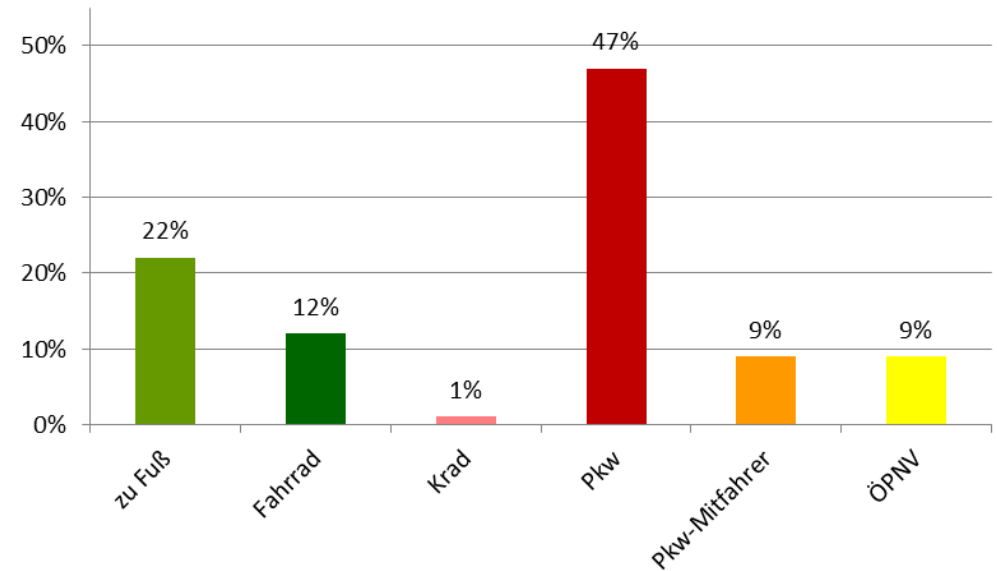
Verkehrsverhalten

Entwicklung des Modal Split seit 1993

1993



2013



MIV 55%
Umweltverbund 45%

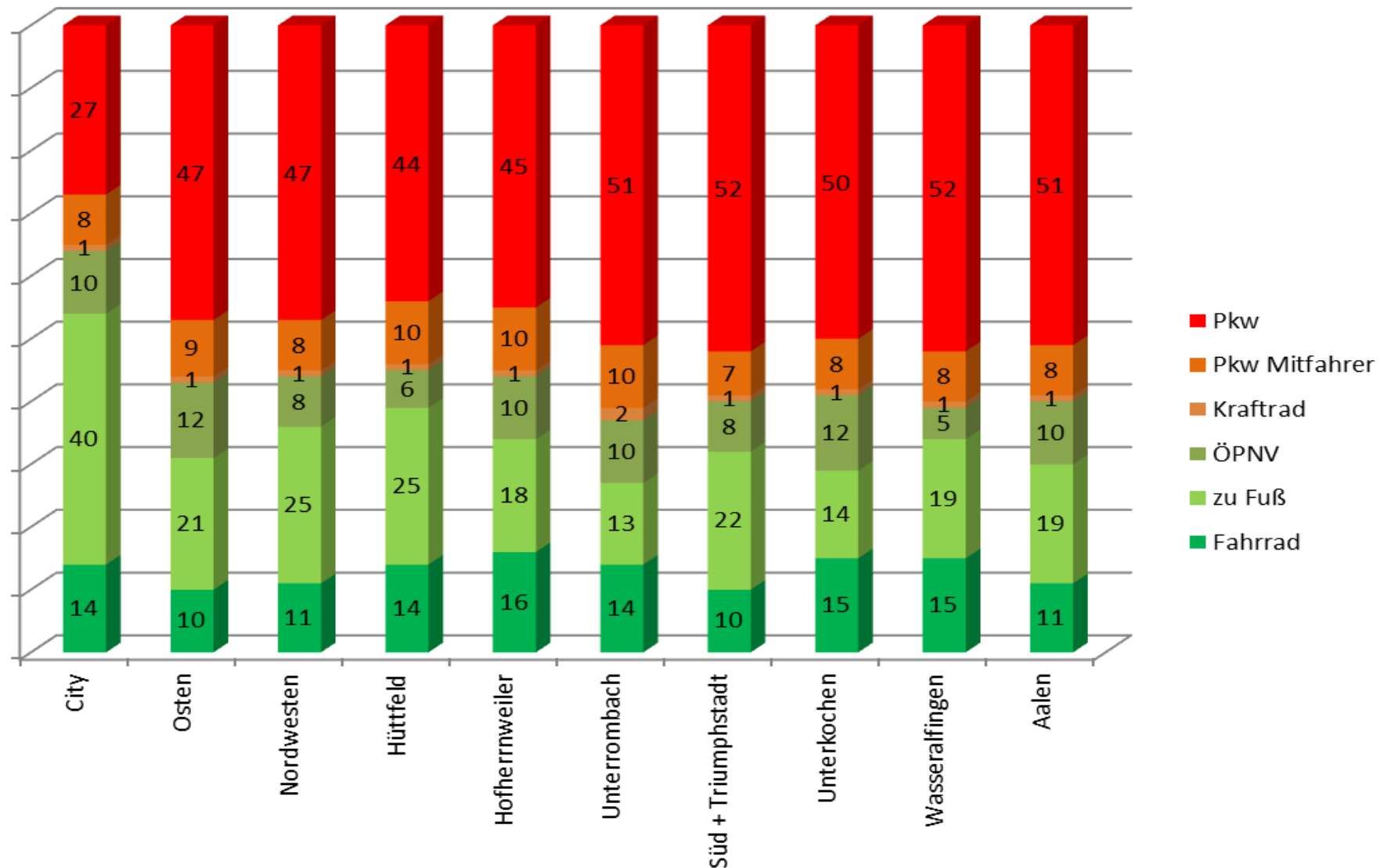
MIV 57%
Umweltverbund 43%

Anlage 1.1-1

Vergleichbare Ausdehnung ohne außenliegende Stadtteile (z.B. Fachsenfeld, Dewangen, Ebnat, Waldhausen)

Verkehrsverhalten

Modal Split der Bezirke

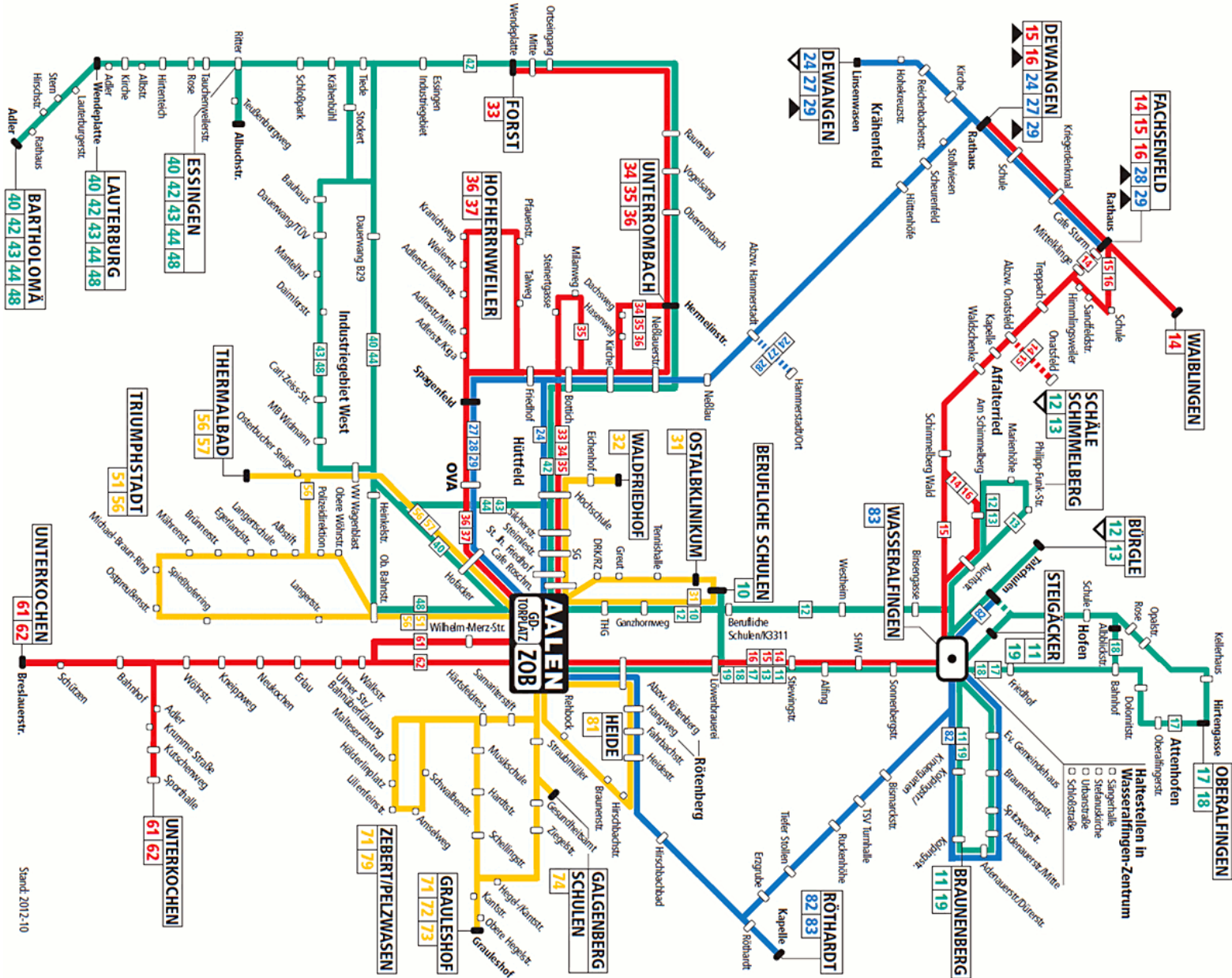


Anlage 1.1-2



Anlage 1.2-1

Linienetzplan Aalen, Fa. OVA

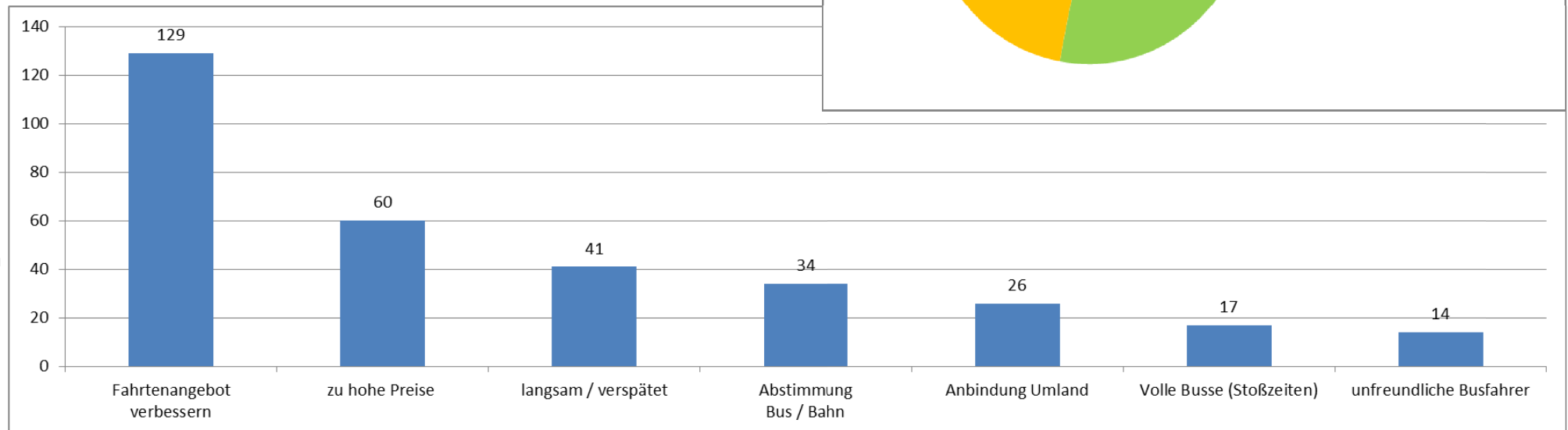


Anlage 1.2-2

Stand: 2012-10

Haushaltsbefragung ÖPNV

321 von 1045

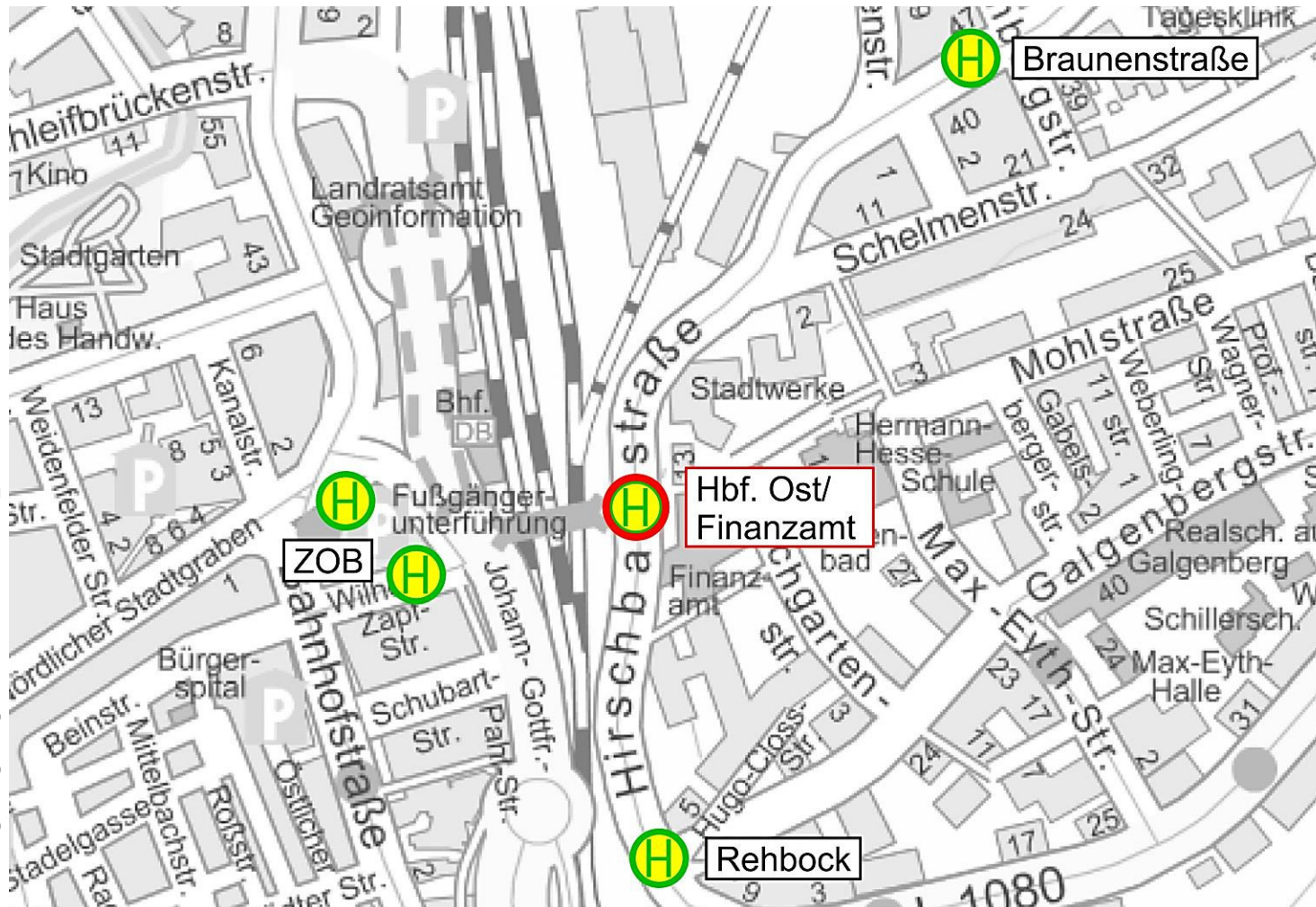


Anlage 1.2-3

Unbefriedigende Haltestellensituation

Beispiel fehlende Haltestelle im Bereich Hauptbahnhof - Ost

- Zusätzliche Anbindung an Hbf. Aalen bzw. an Finanzamt und Hallenbad für Linien von/nach Osten

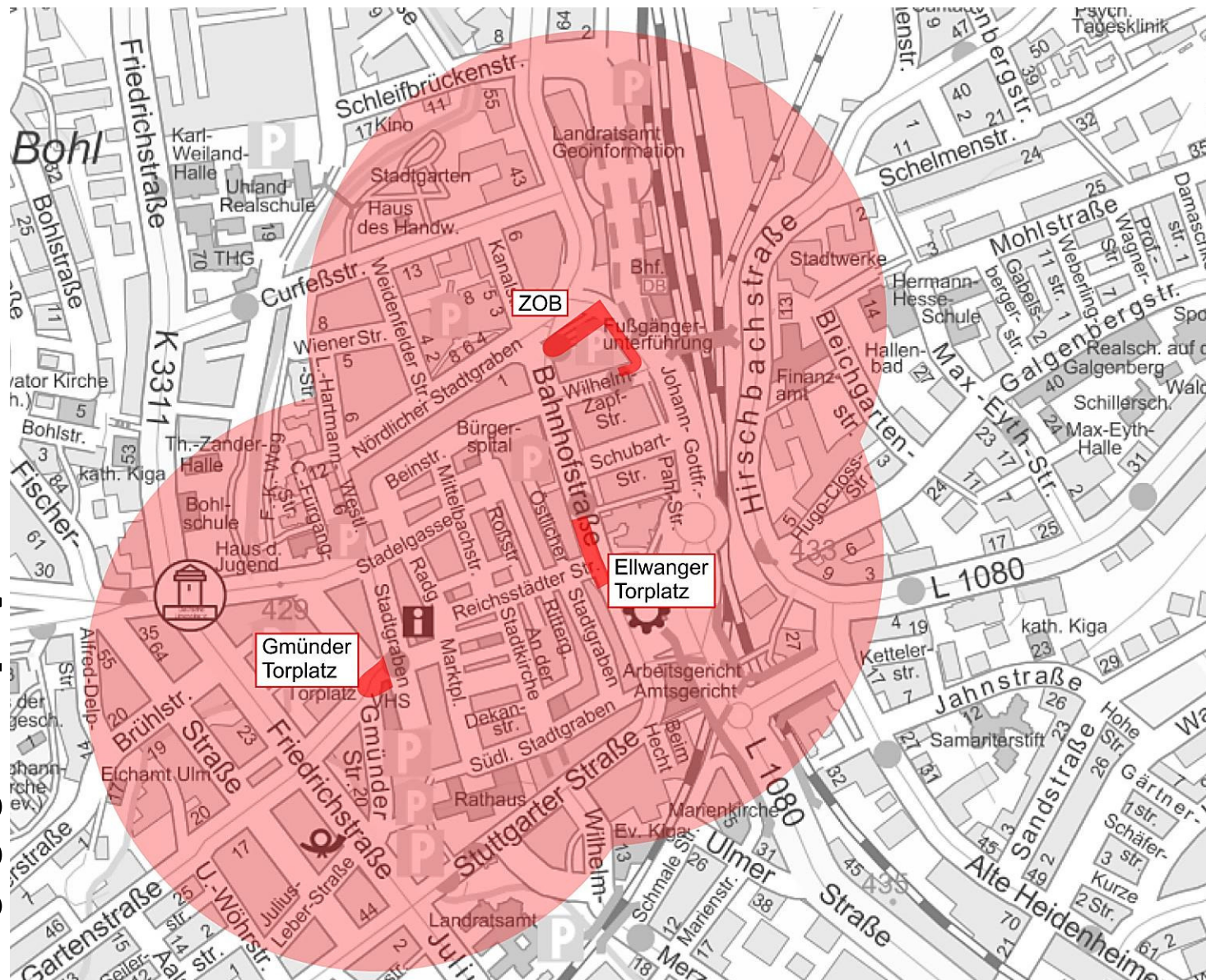


neue Haltestelle



ausgewählte Haltestellen

Übersicht zentrale Innenstadt-Haltestunkte: Gmünder Torplatz, ZOB und Ellwanger Torplatz



 Haltestelleneinzugsbereich
300m Radius

Anlage 2.2-3

Anbindung Hauptbahnhof Aalen über ZOB

Verknüpfung Bus → Bahn am Hbf. Aalen (inklusive Schienenverbindungen gemäß Stadtbezirk)

Mo. - Fr. / Schule (6-23 Uhr)
Übergang: min. 5 Minuten
max. 15 Minuten

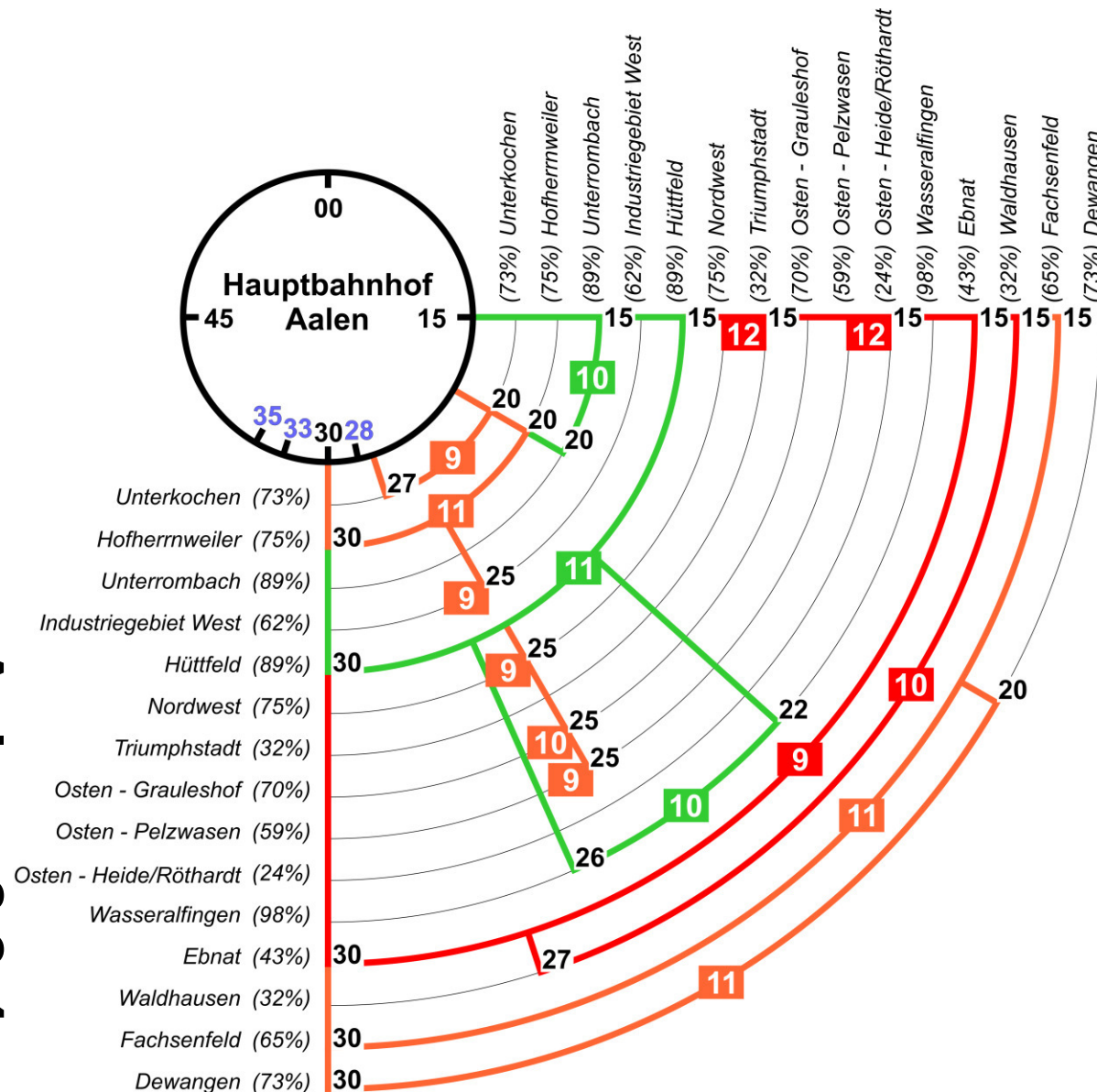
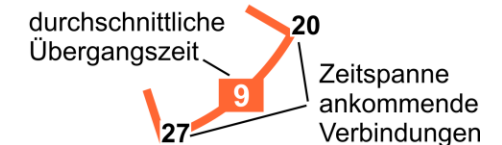
Abgehende SPNV-Verbindungen im 1h-Takt ab Hbf. Aalen (zur Minute):

- 28** Wasseralfingen - (Hofen -) Ellwangen (- Nürnberg)
- 33** (Unterkochen -) Heidenheim - Ulm
- 35** Wasseralfingen - Nördlingen - Donauwörth
- 35** (Mögglingen -) Schwäbisch Gmünd - Stuttgart

Verknüpfungsqualität:

Anbindungen gewährleistet zu:

- 76 - 100 %
- 51 - 75 %
- 25 - 50 %
- (%) exakter Wert



- **Anschluss-Situationen Bus auf Bahn mehrheitlich verbesserungswürdig**
- **Insbesondere Verbindungen aus Richtung Härtsfeld, Triumphstadt und Heide/Röthardt**

Anlage 2.2-4

Anbindung Hauptbahnhof Aalen über ZOB

Verknüpfung Bahn → Bus am Hbf. Aalen (inklusive Schienenverbindungen gemäß Stadtbezirk)

Mo. - Fr. / Schule (5-24 Uhr)
Übergang: min. 5 Minuten
max. 15 Minuten

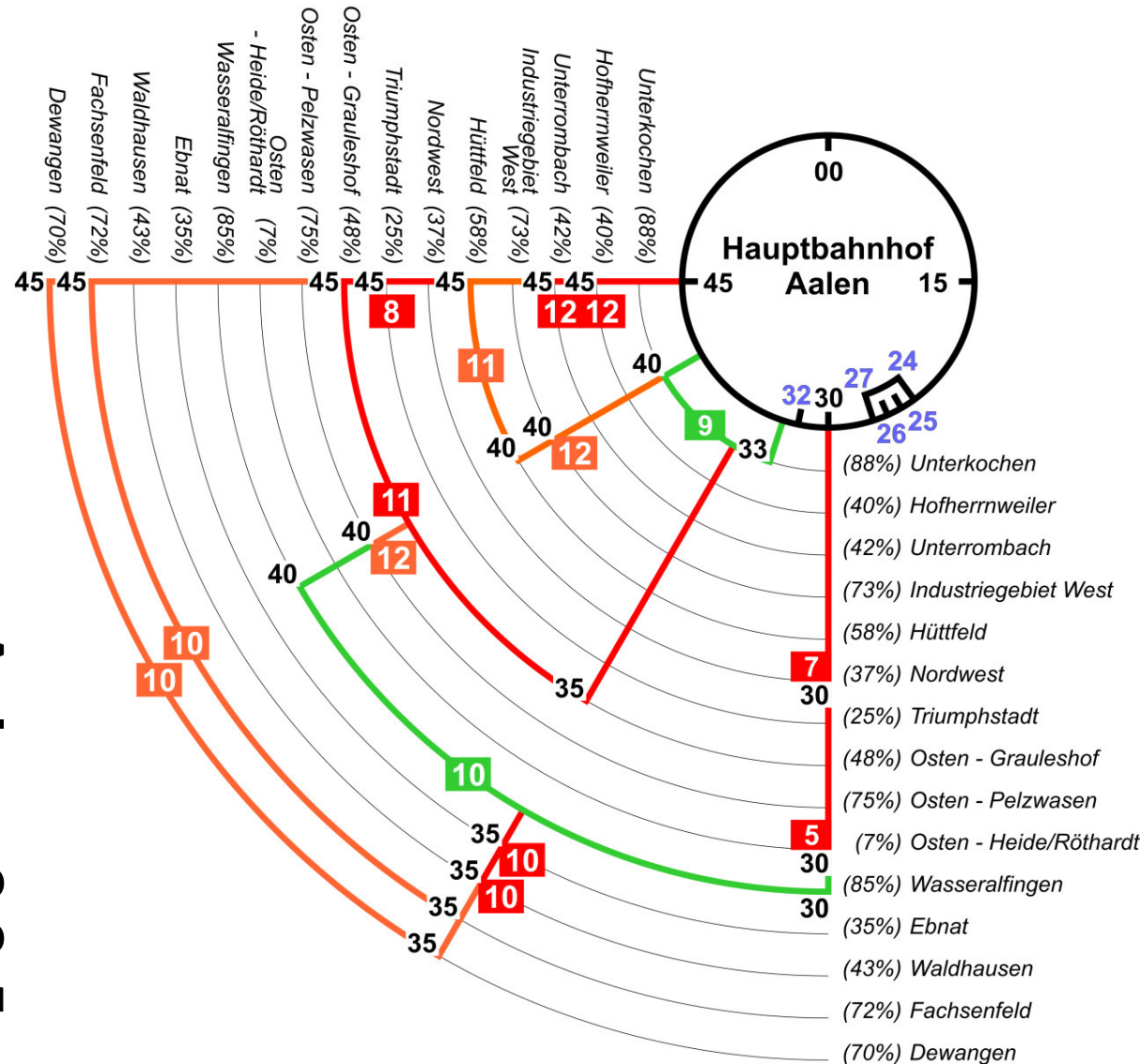
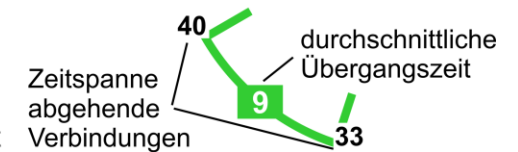
Ankommende SPNV-Verbindungen im 1h-Takt Hbf. Aalen an (zur Minute):

- 32** (Nürnberg -) Ellwangen - (Hofen -) Wasseralfingen
- 24-27** Ulm - Heidenheim (- Unterkochen)
- 26** Donauwörth - Nördlingen - Wasseralfingen
- 25** Stuttgart - Schwäbisch Gmünd (- Mögglingen)

Verknüpfungsqualität:

Anbindungen gewährleistet zu:

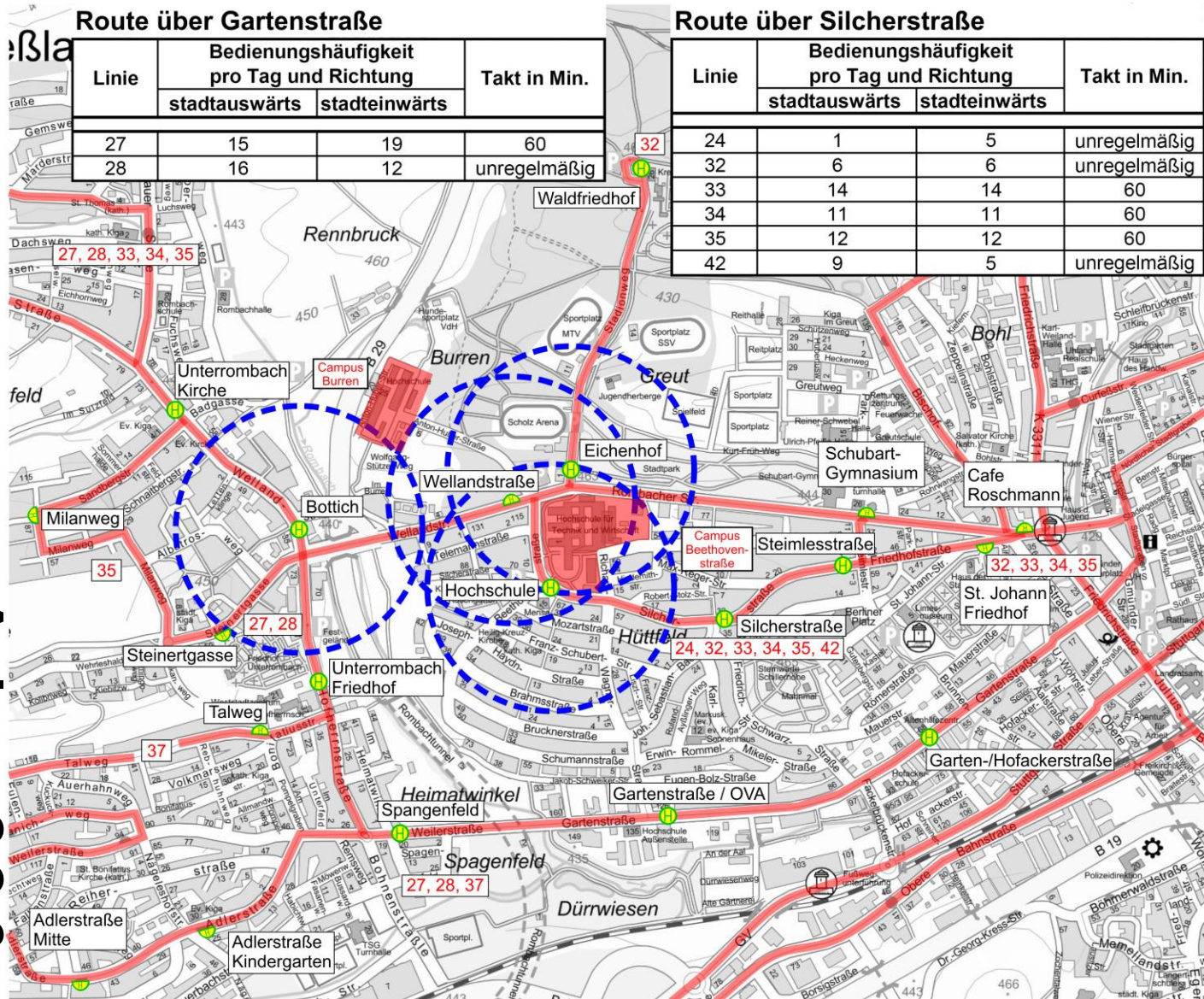
- 76 - 100 %
 - 51 - 75 %
 - 25 - 50 %
- (%) exakter Wert



Anlage 2.2-5

- **Anschluss-Situationen Bahn auf Bus mehrheitlich verbesserungswürdig**
- **Insbesondere Verbindungen in Richtung Ebnat, Triumphstadt und Heide/Röthardt**

Erschließung der Hochschule Aalen durch den ÖPNV (Mo-Fr an Schultagen) im Status Quo



- Standorte Hochschule Aalen
- Linienwege Bus
- ⊕ Zweirichtungshaltestelle
- ⊖ Einrichtungshaltestelle
- ⊕ Einzugsgebiet der Haltestellen 300m

Erste Fahrt:

5:16 Uhr, Linie 24, Richtung ZOB

Letzte Fahrt:

23:35 Uhr, Linie 42, Richtung Essingen

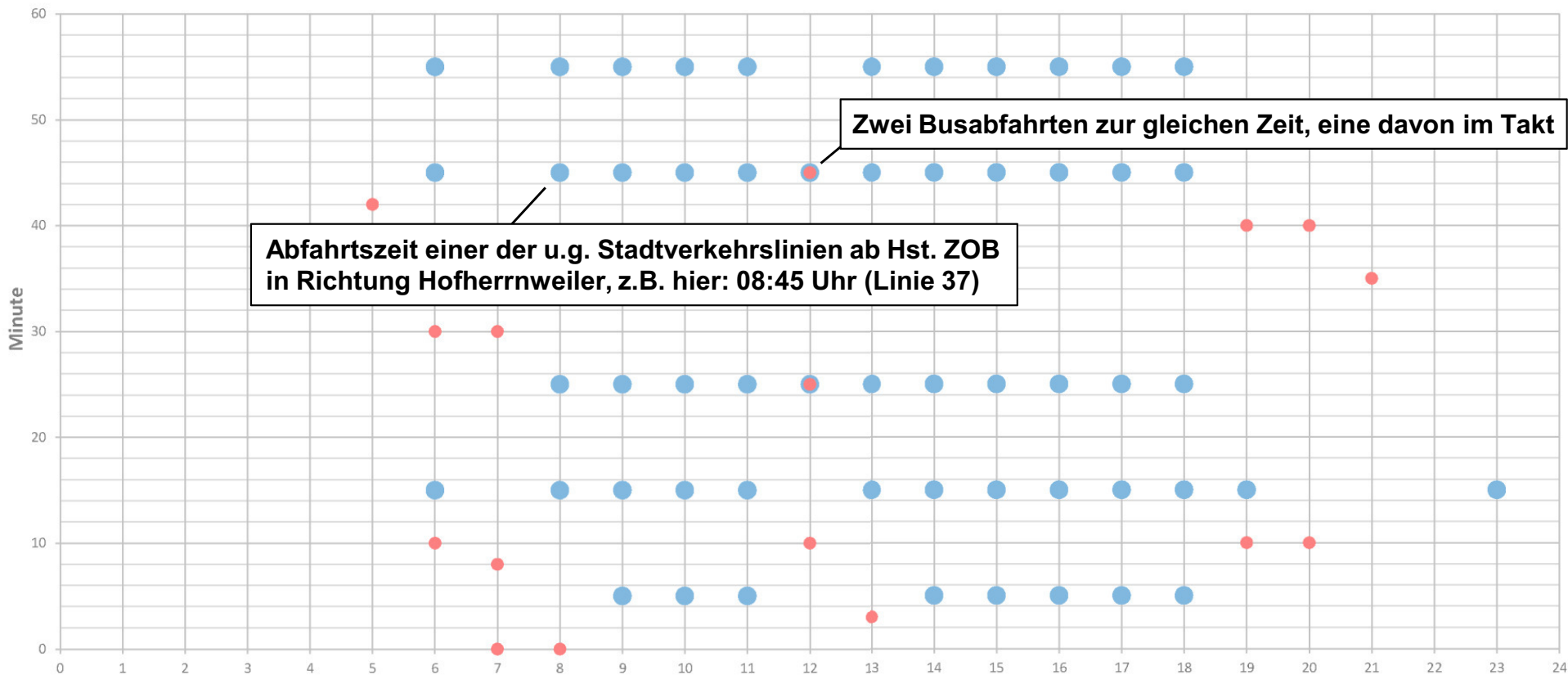
Anlage 2.2-6

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Hofherrnweiler

Referenz- / Start- Haltestelle

Zwei Busabfahrten zur gleichen Zeit, eine davon im Takt

Abfahrtszeit einer der u.g. Stadtverkehrslinien ab Hst. ZOB in Richtung Hofherrnweiler, z.B. hier: 08:45 Uhr (Linie 37)



(hptsl. stündlich) wiederkehrende Abfahrtszeiten zur selben Minute

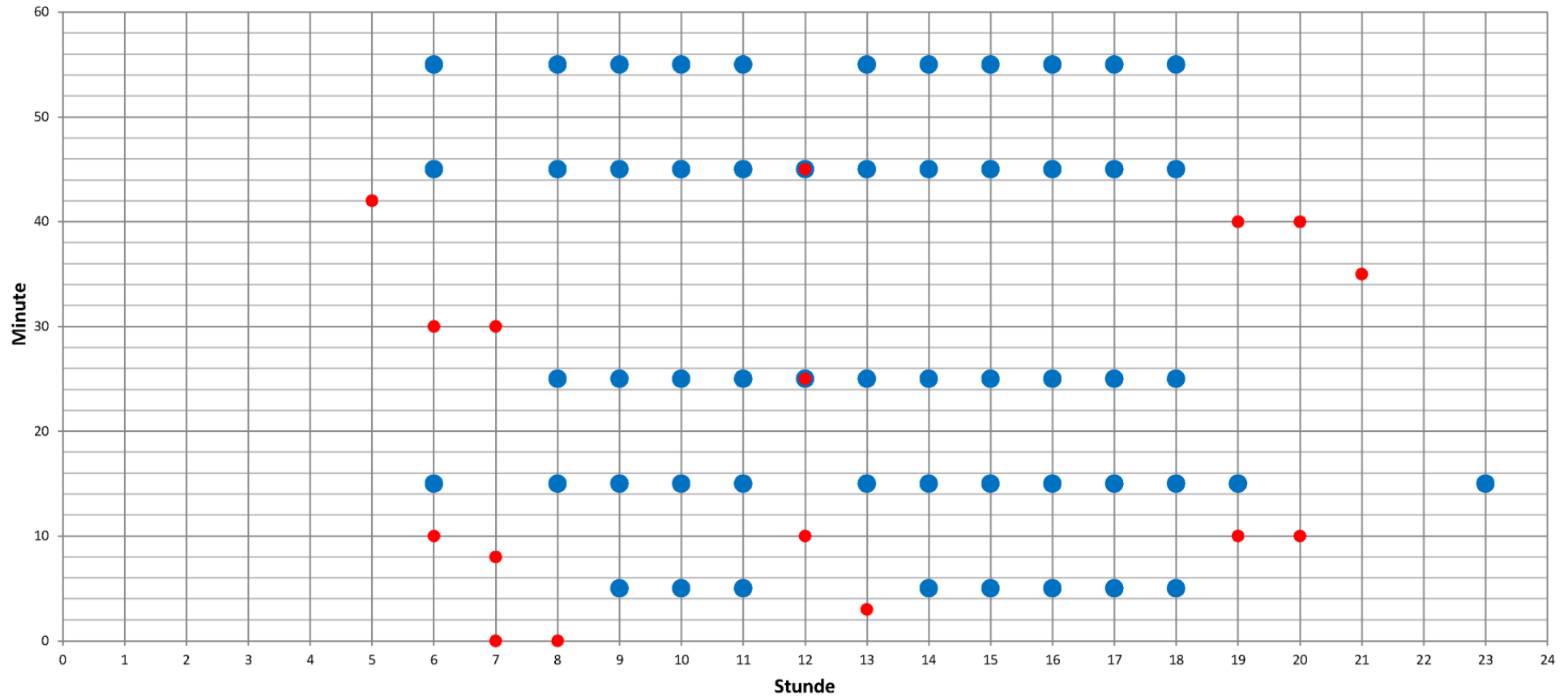
Legende		Stadtverkehr/Regionalverkehr <u>im Takt</u>
		Stadtverkehr/Regionalverkehr <u>nicht im Takt</u>
		mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
		Bahn
	2x	Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien Stadtverkehr OVA 27-29, 36, 37

Im o.g. Untersuchungskorridor verkehrende Linien

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Hofherrweiler



Legende



Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt



Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt



mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt



Bahn

2x

Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

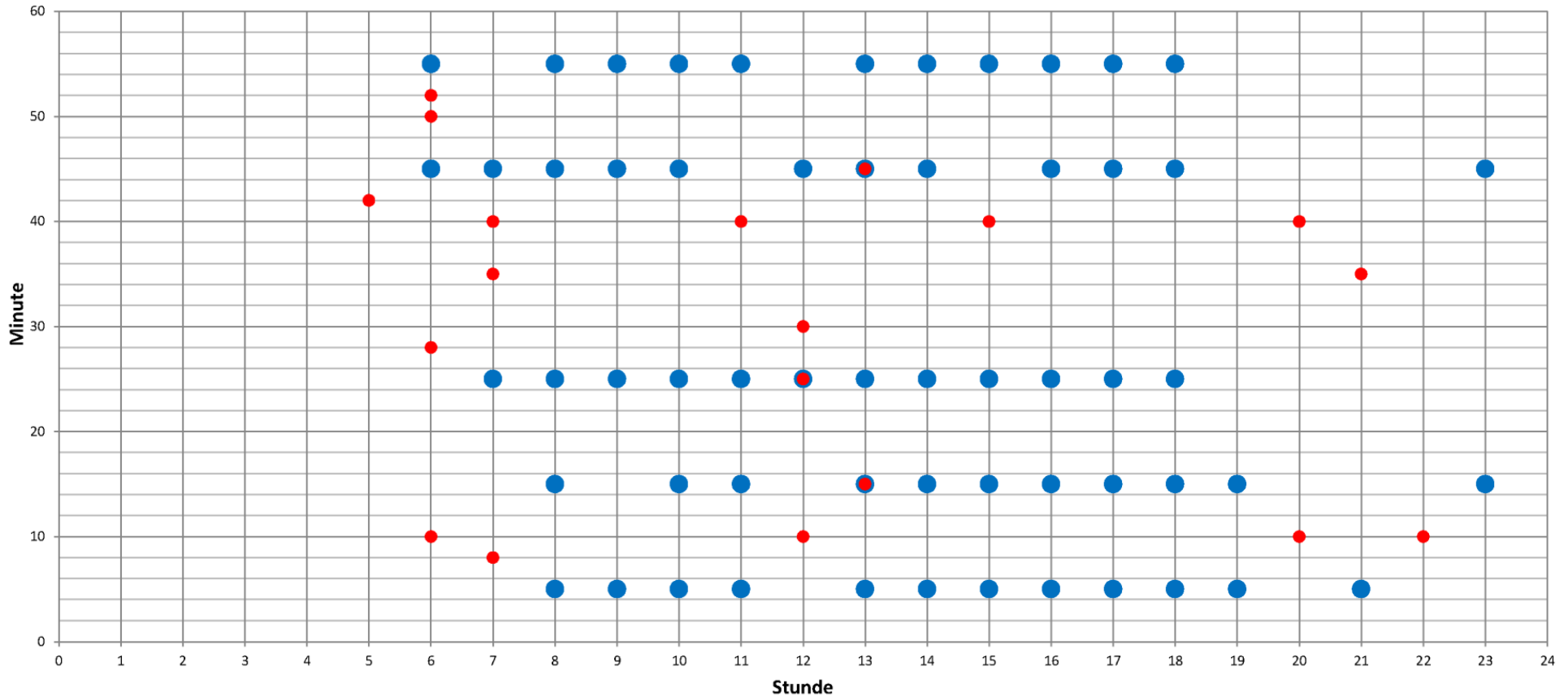
Linien

Stadtverkehr

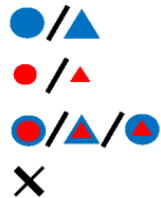
OVA 27-29, 36, 37

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Unterrombach



Legende



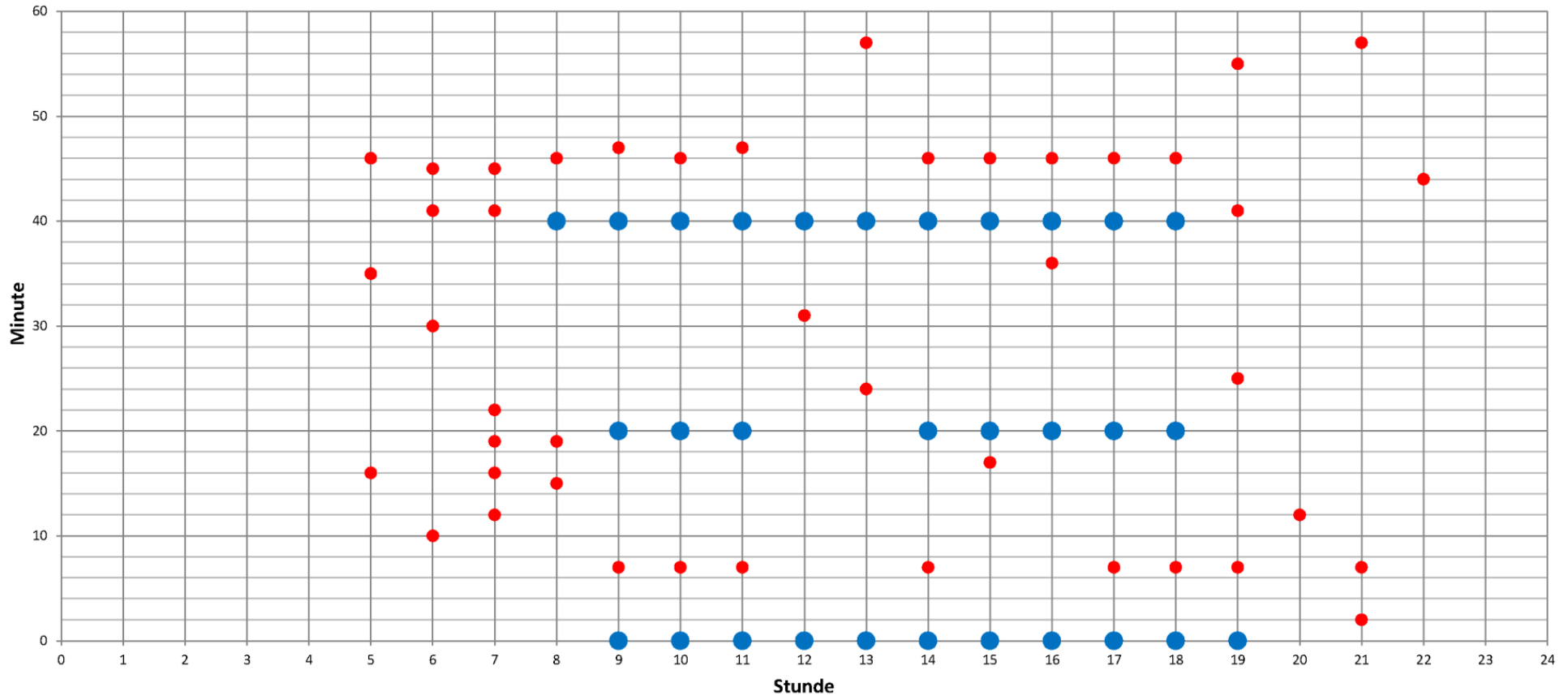
- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

Stadtverkehr OVA 24, 27-29, 33-36, 42

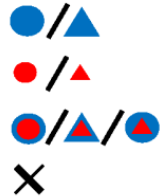
Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Hofherrnweiler, Spagenfeld nach Aalen, Zentrum



Anlage 2.2-9

Legende



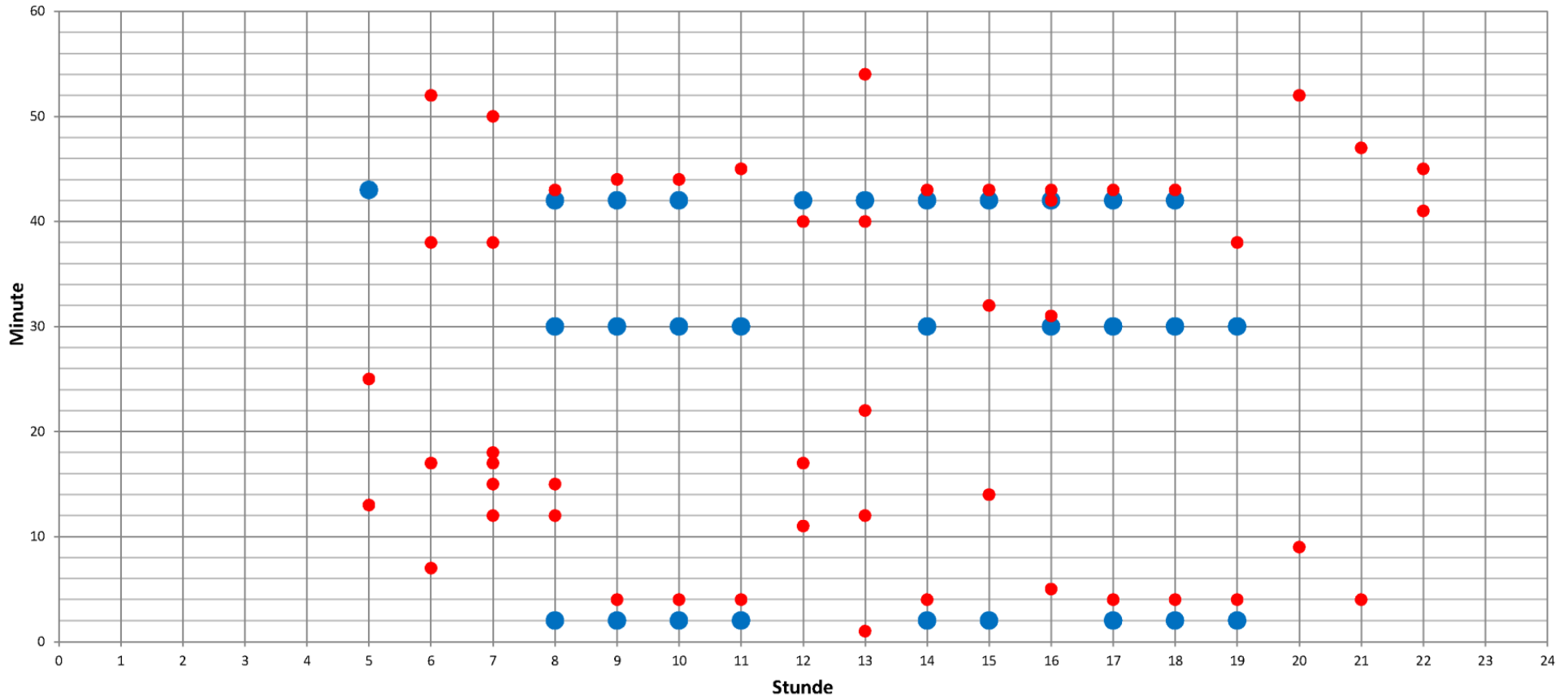
- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- 2x Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

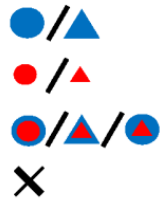
Stadtverkehr OVA 27, 28, 36, 37, 42

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Unterrombach, Kirche nach Aalen, Zentrum



Legende



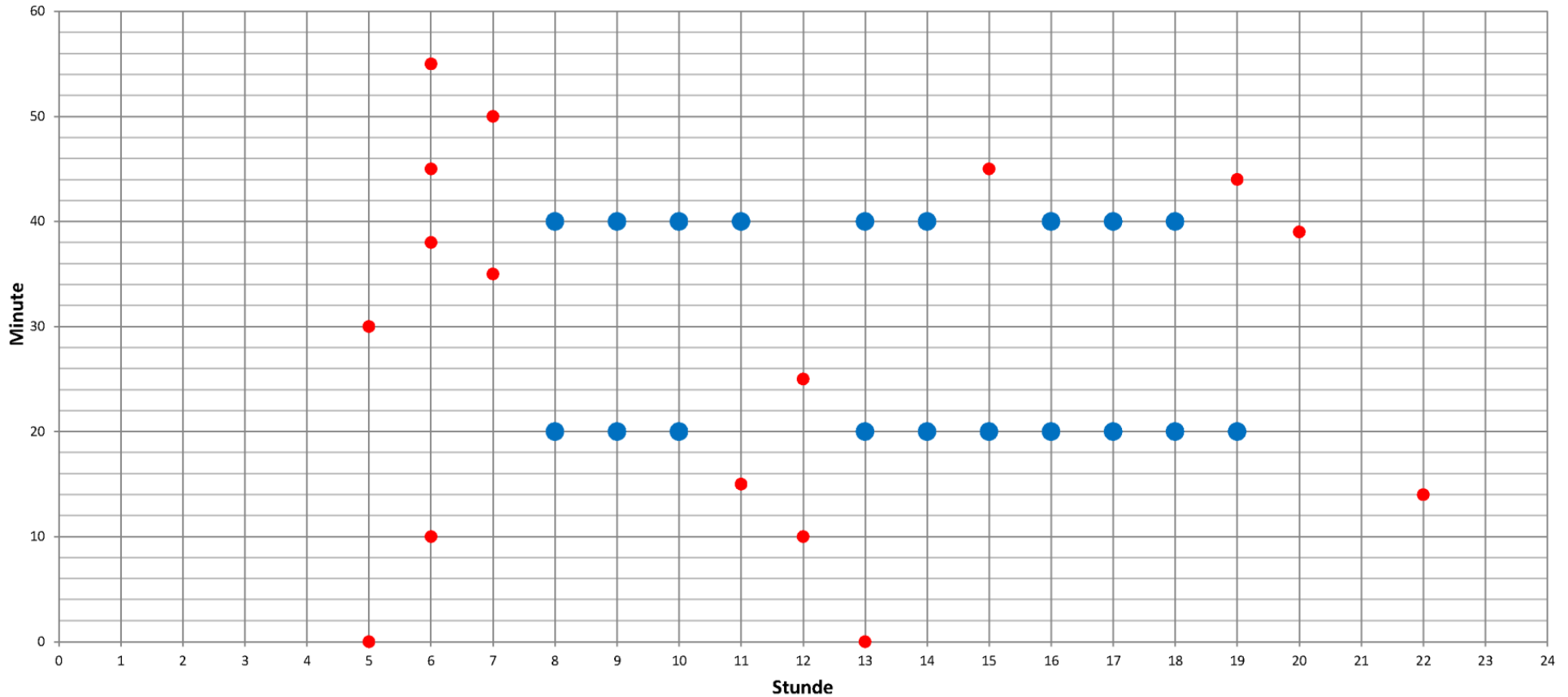
- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- 2x Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

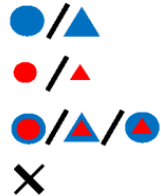
Stadtverkehr OVA 24, 27, 28, 33-36, 42

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtzeiten/Taktlagen von Wasseralfingen, Sängerrhalle nach Fachsenfeld



Legende



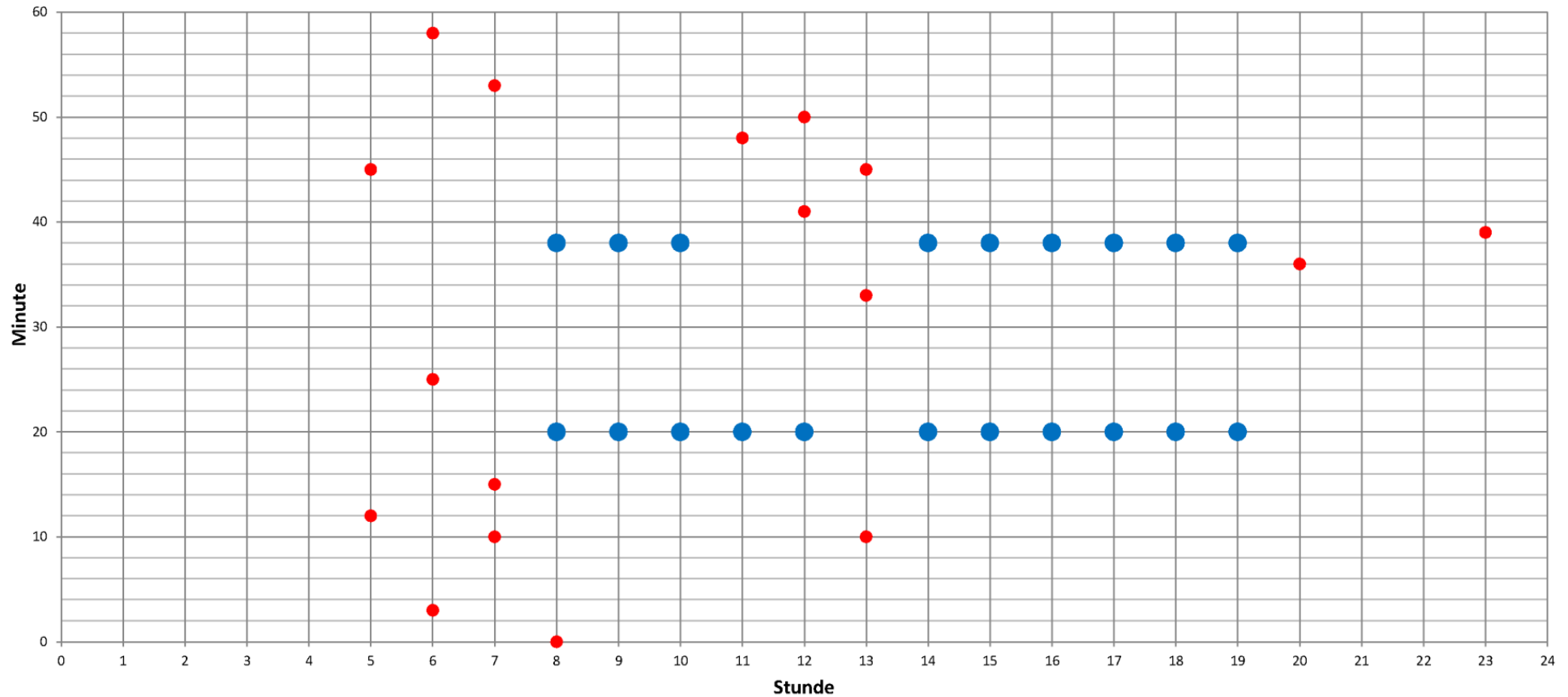
- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- 2x Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

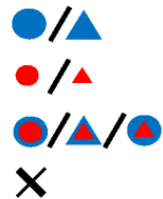
- Stadtverkehr OVA 14-16, 24, 28, 29
- Regionalverkehr
- SPNV

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Fachsenfeld, Rathaus nach Wasseralfingen



Legende



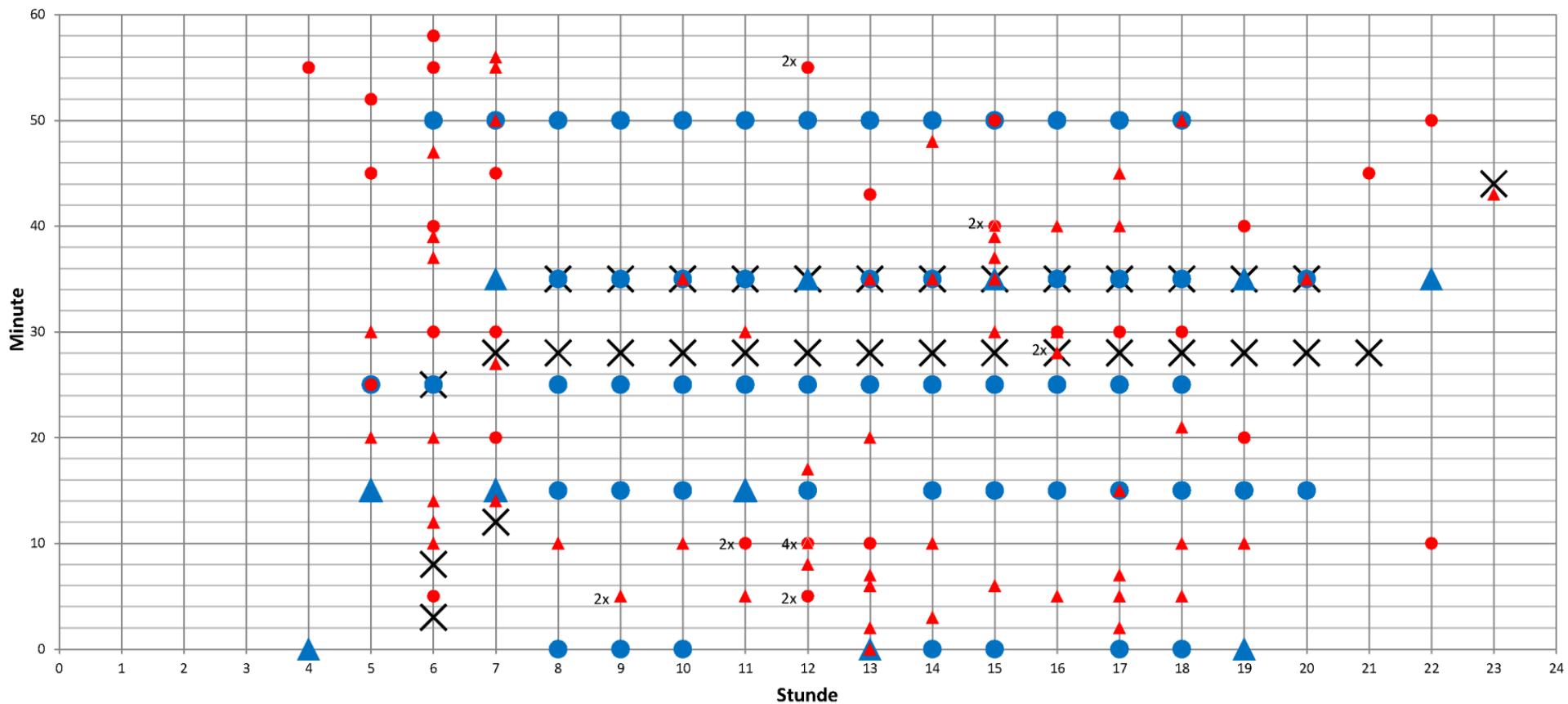
- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- 2x Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

- Stadtverkehr OVA 14-16, 24, 28, 29
- Regionalverkehr
- SPNV






Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Wasseralfingen



Anlage 2.2-13

Legende

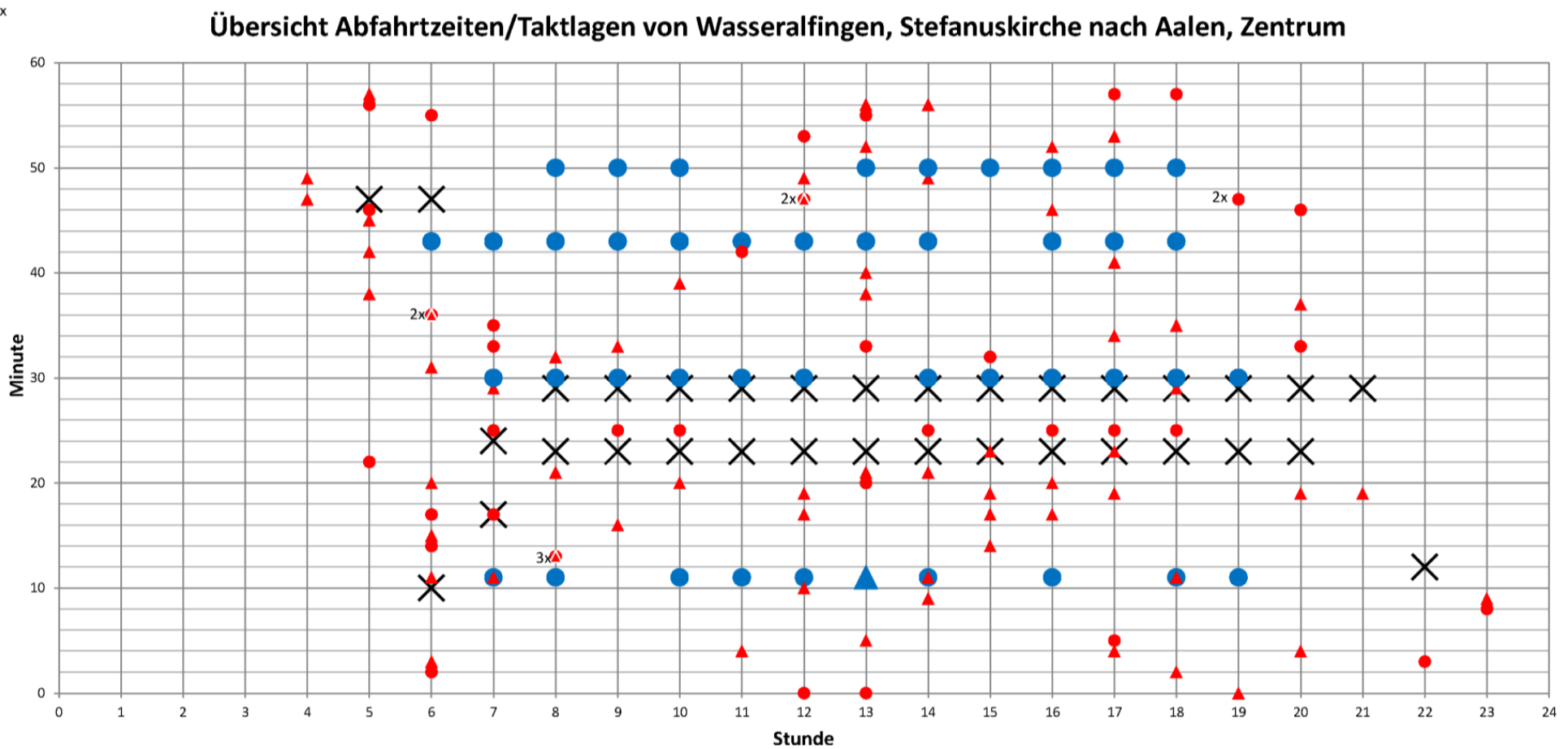
-  Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
-  Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
-  mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
-  Bahn
-  Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

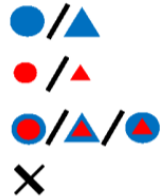
- Stadtverkehr OVA 11-19
- Regionalverkehr FBO 7696, 7866, 7846A
- SPNV 786, 995

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Wasseralfingen, Stefanuskirche nach Aalen, Zentrum



Legende



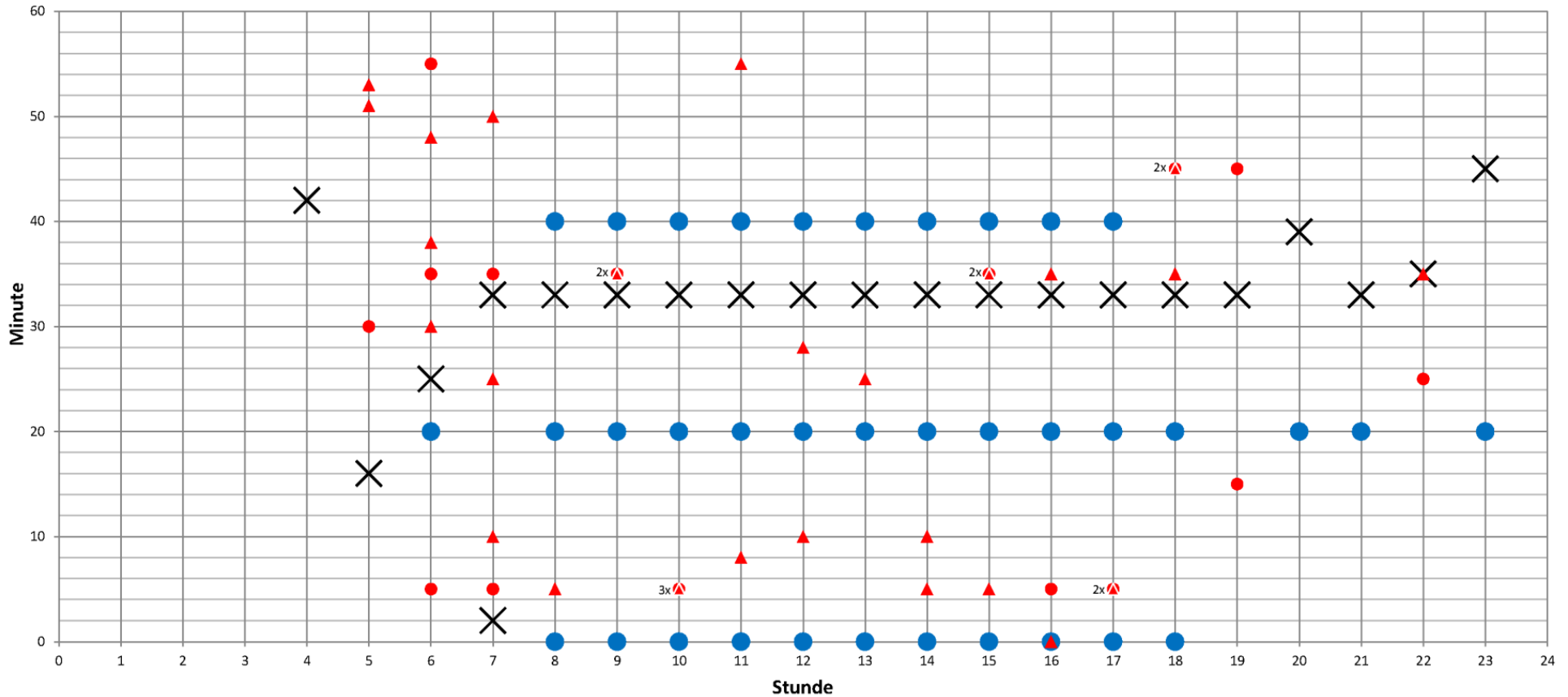
- / ▲ Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- / ▲ Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- / ▲ / ● / ▲ mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- × Bahn (Referenzhaltestelle Wasseralfingen Bahnhof)
- 2x Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

- Stadtverkehr OVA 11, 13-19
- Regionalverkehr FBO 7696, 7698, 7866, 7846A
- SPNV 786, 995

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von ZOB nach Unterkochen



Legende

- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

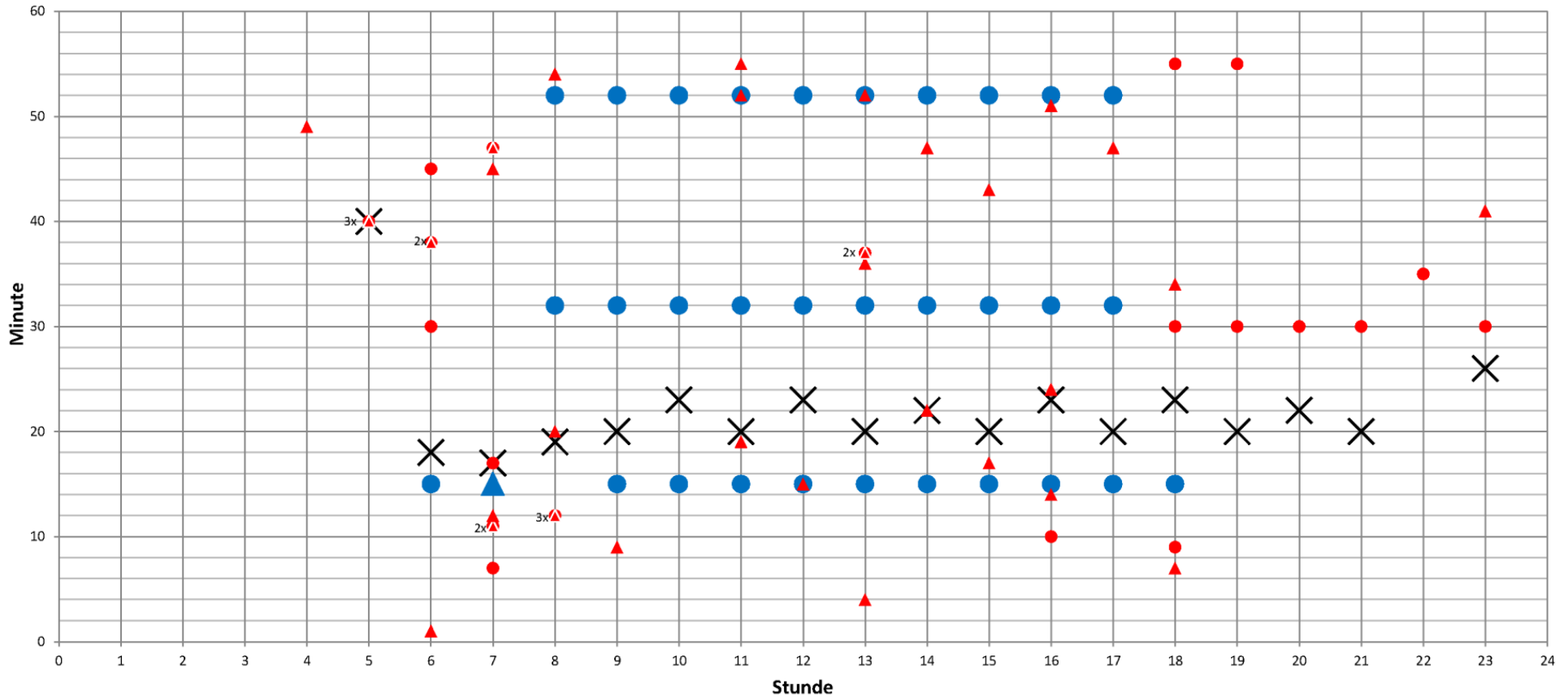
- Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
- Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
- mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
- Bahn
- Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

Linien

- Stadtverkehr
OVA 61 + 62
B+S 103
- Regionalverkehr
B + S 106
FBO 7518
- SPNV
757

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Übersicht Abfahrtszeiten/Taktlagen von Unterkochen, Bahnhof nach Aalen, Zentrum



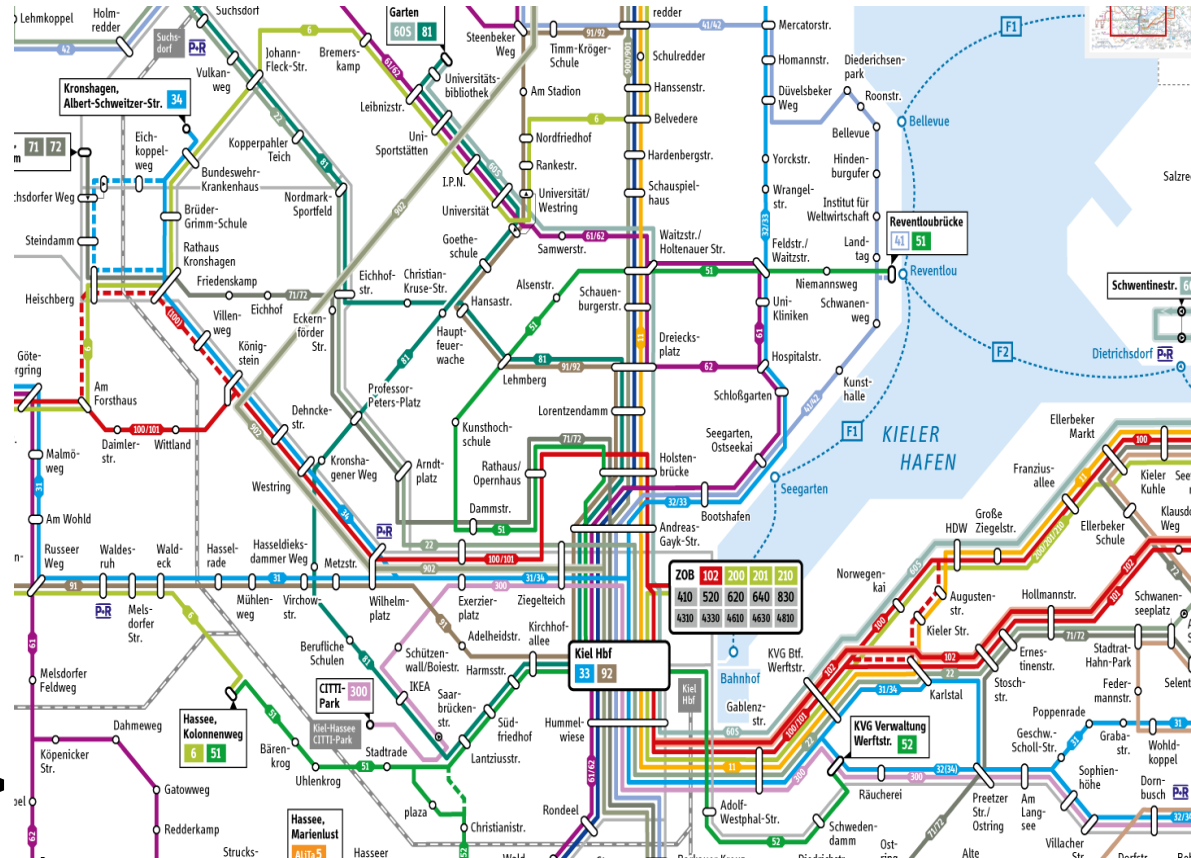
Anlage 2.2-16

Legende	
	Stadtverkehr/Regionalverkehr im Takt
	Stadtverkehr/Regionalverkehr nicht im Takt
	mehrere Busabfahrten zur gleichen Zeit und im Takt
	Bahn
2x	Anzahl Busfahrten zur gleichen Zeit

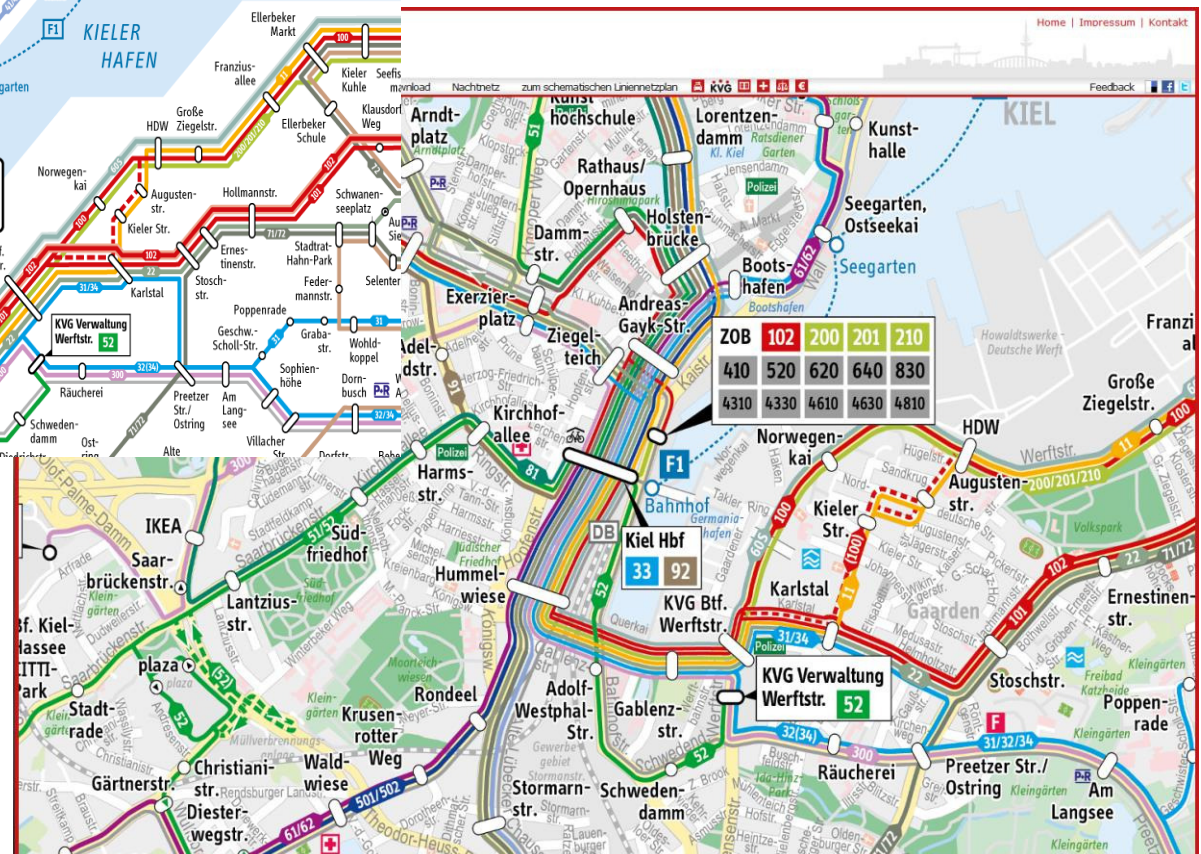
Linien	Stadtverkehr	OVA 61 + 62 B+S 103
	Regionalverkehr	B + S 106 FBO 7518
	SPNV	757

Abfahrtszeiten für Montag bis Freitag an Schultagen

Beispiele transparenter Fahrgastinformation

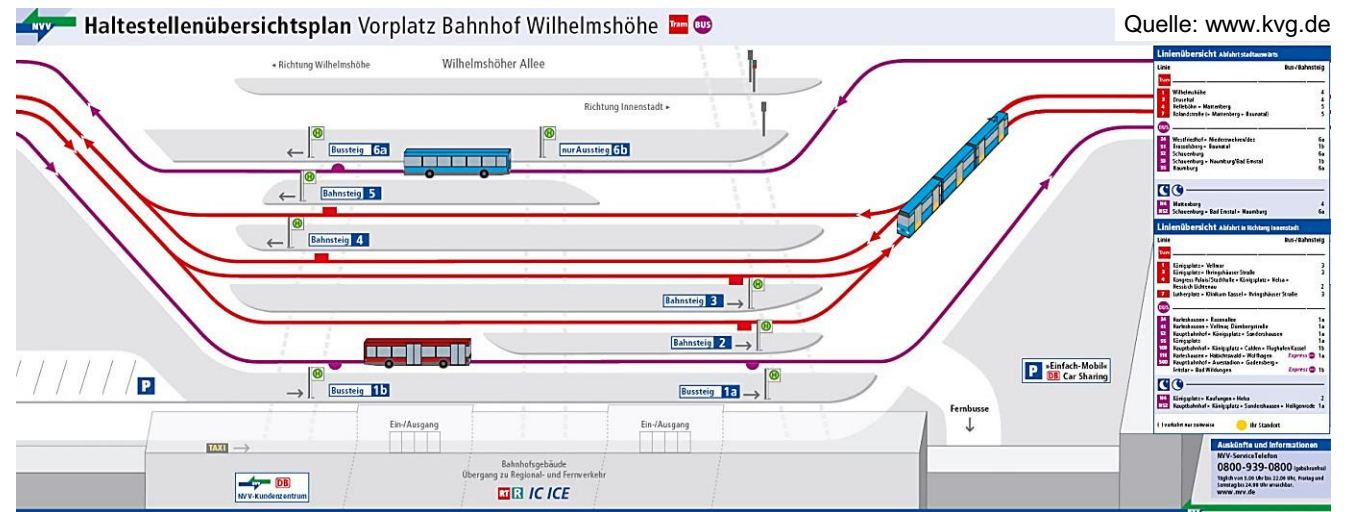


- 1 Gesamt-Liniennetzplan (Beispiel Kiel)
- für Internet: interaktiv



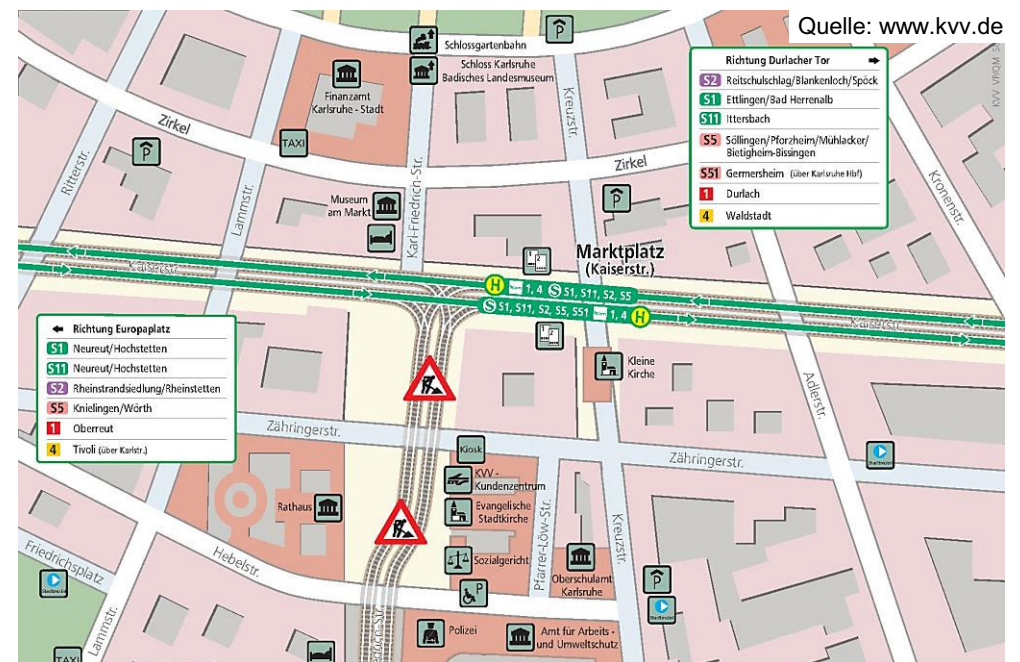
Beispiele transparenter Fahrgastinformation

- Haltestellenübersichtspläne bei komplexen Haltestellen (Beispiel Kassel)
- Erstellung beispielweise für ZOB und Gmünder Torplatz



Anlage 2.3-2

- Haltestellenumgebungspläne bei Haltestellen mit erwähnenswerter Umgebung (Beispiel Karlsruhe)



Beispiele transparenter Fahrgastinformation

- Einheitliche Haltestellen-Ausstattung mit Fahrgastinformations-Materialien
 - Bestenfalls immer Fahrplan, Liniennetzplan und Tarif aller verkehrenden Linien
 - Bündelung Aushang-Fahrpläne



Anlage 2.3-3

(Beispiel Haltestelle Wöhrstraße,
AA-Unterkochen)

(Beispiel Nürtingen)

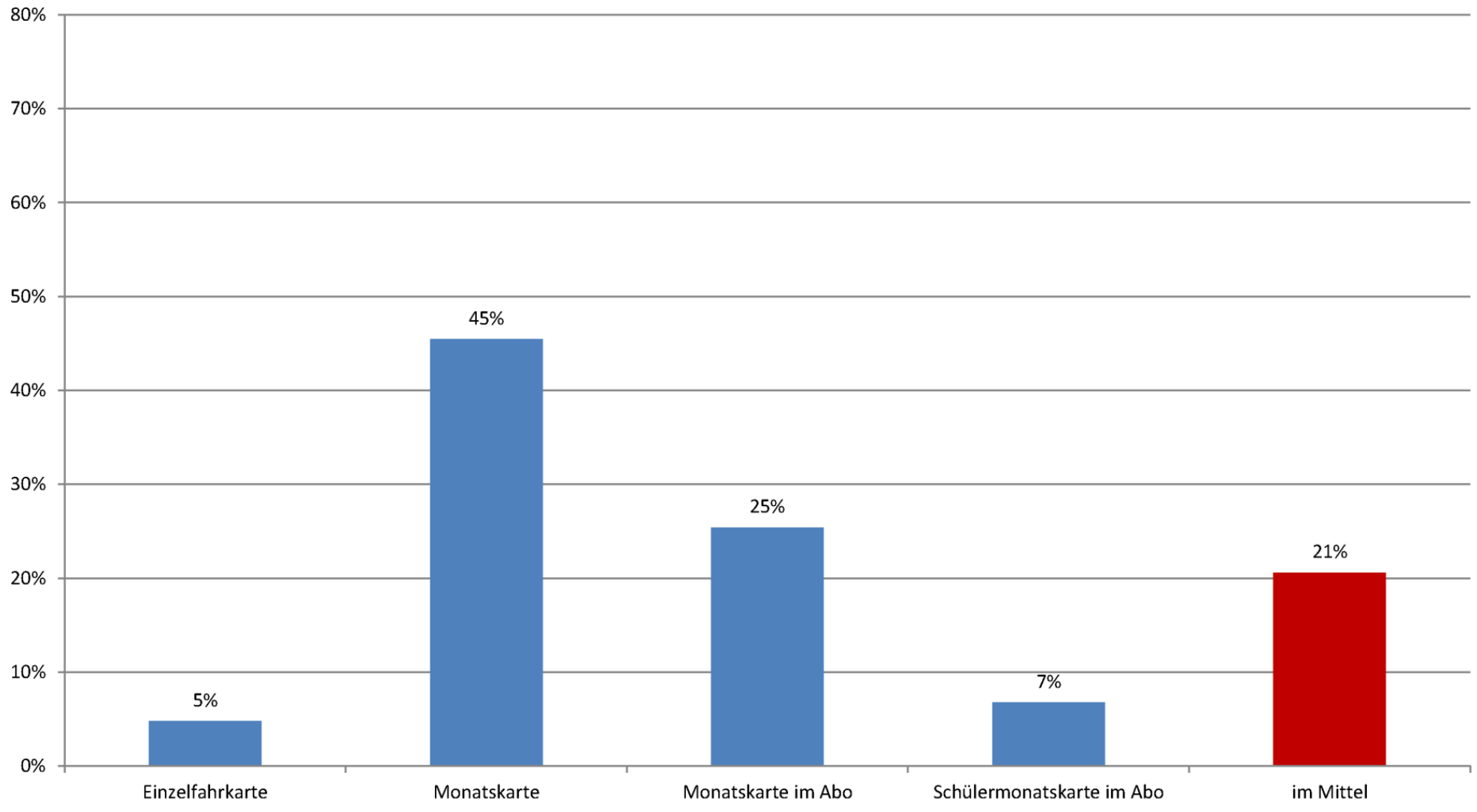
Beispiel einer geplanten Mobilitätsstation in Offenburg



André Stocker Design, 2013

Preisdifferenz ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten - Fahrt Stadtteil 1. Ring > Zentrum

(Bsp. Unterrombach > Zentrum; Differenz im Vergleich zum Mittelwert Preise OG und FN, Stand August 2014)

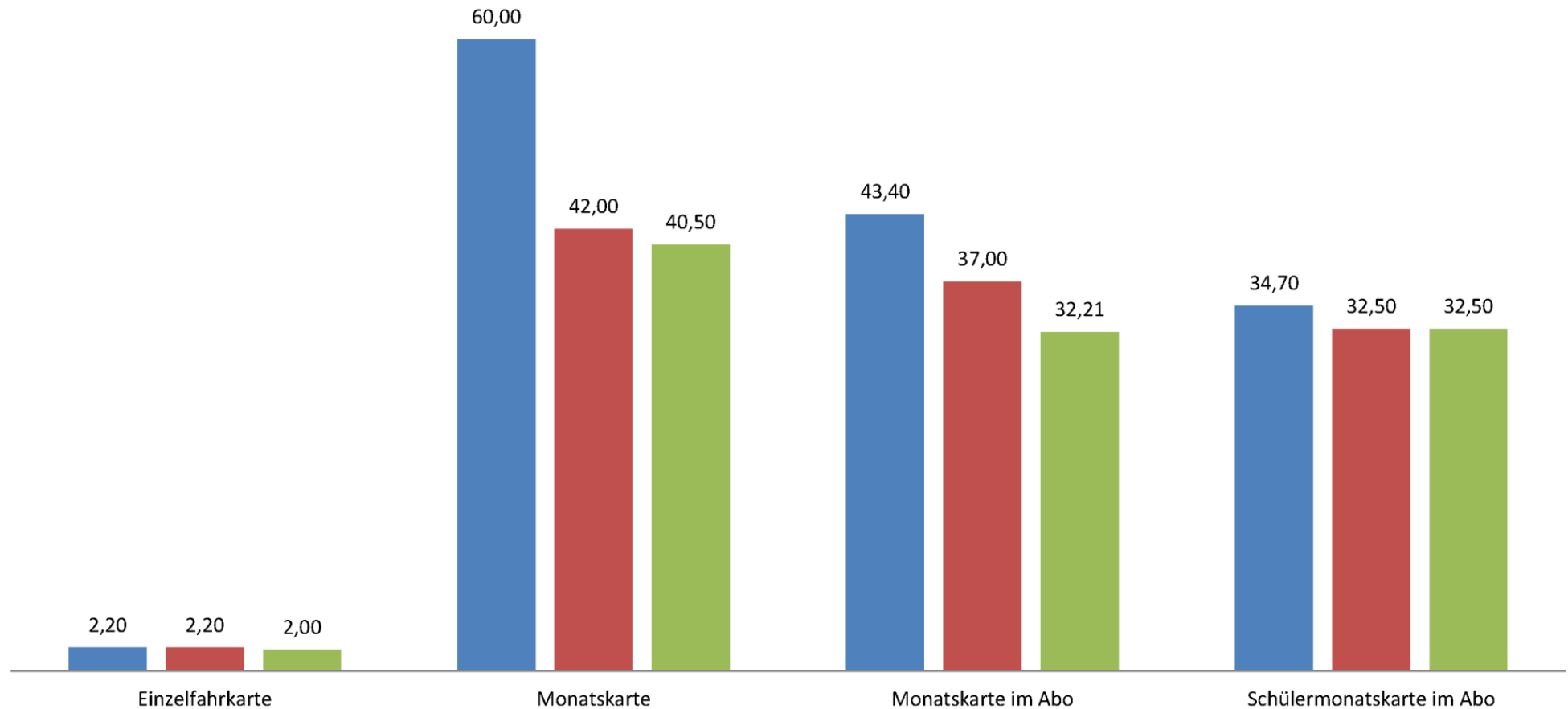


Anlage 2.3-5

Preisvergleich ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten - Fahrt Stadtteil 1. Ring > Zentrum

(Bsp. Unterrombach > Zentrum; Stand August 2014, in Euro)

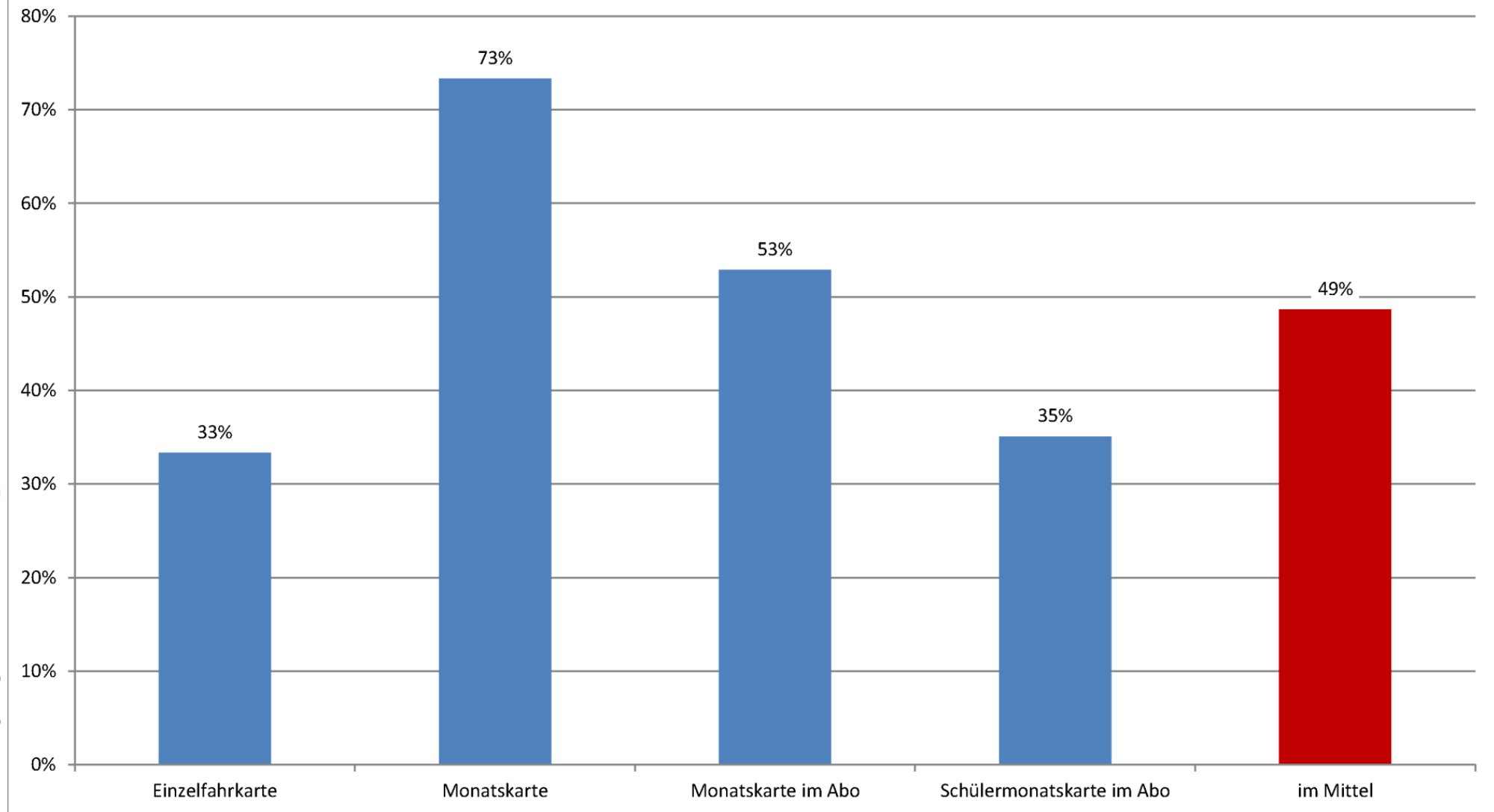
■ Aalen (OstalbMobil) ■ Offenburg (TGO) ■ Friedrichshafen (bodo)



Anlage 2.3-6

Preisdifferenz ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten - Fahrt außenliegender Stadtteil > Zentrum

(Bsp. Dewangen > Zentrum; Differenz im Vergleich zum Mittelwert Preise OG und FN, Stand August 2014)

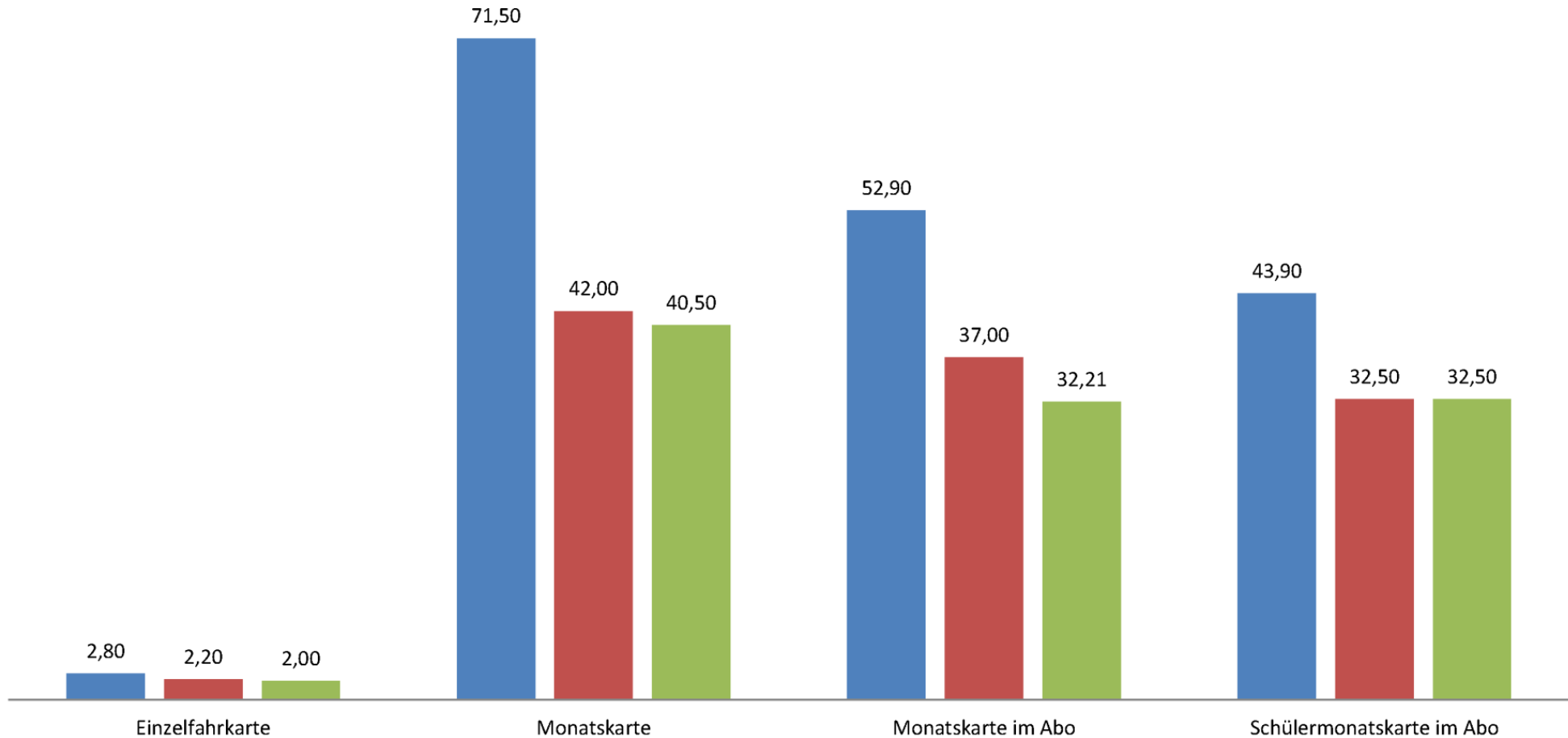


Anlage 2.3-7

Preisvergleich ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten - Fahrt außenliegender Stadtteil > Zentrum

(Bsp. Dewangen > Zentrum; Stand August 2014, in Euro)

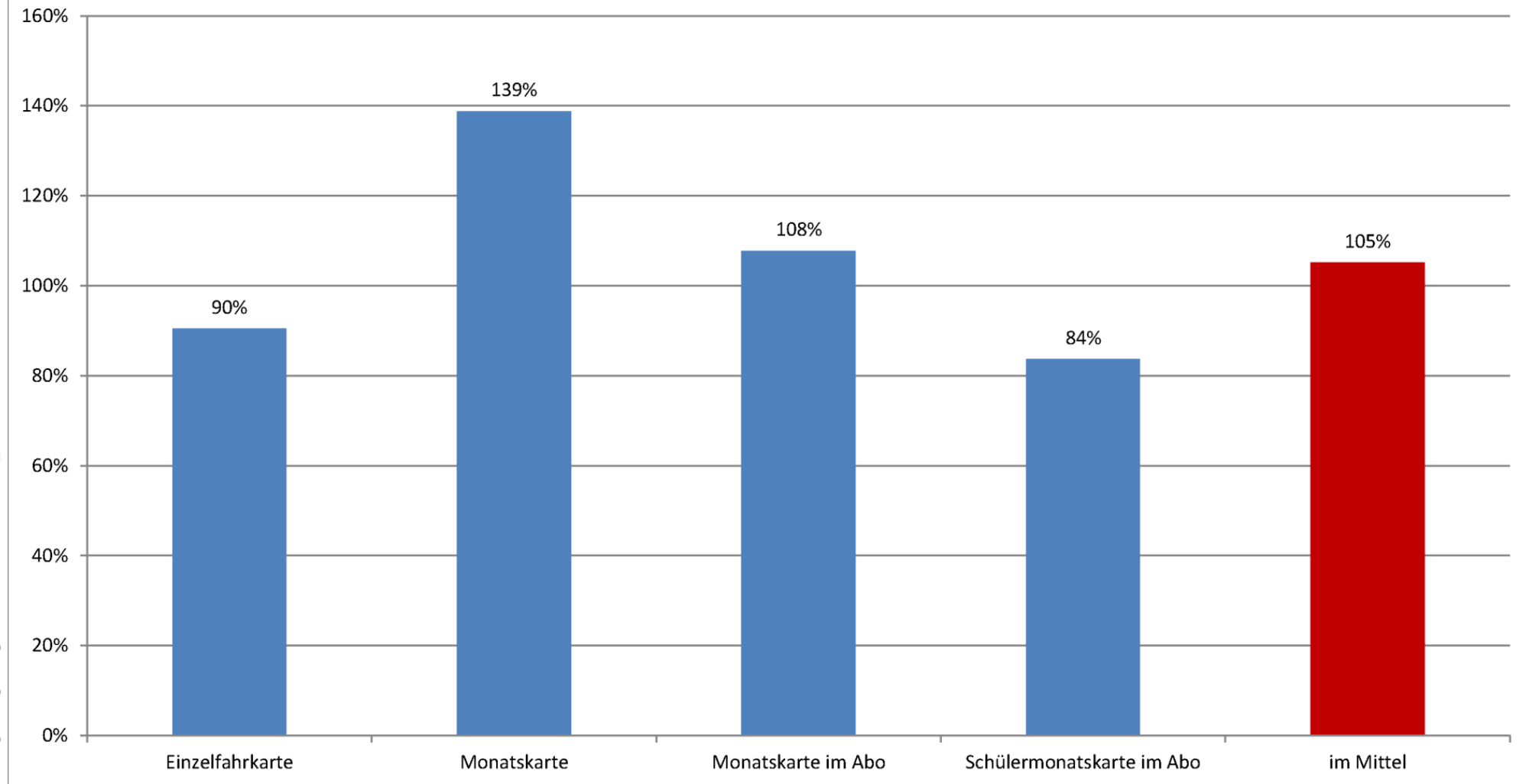
■ Aalen (OstalbMobil) ■ Offenburg (TGO) ■ Friedrichshafen (bodo)



Anlage 2.3-8

Preisdifferenz ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten - Fahrt außenliegender Stadtteil > außenliegender Stadtteil (max. Ausdehnung)

(Bsp. Ebnat > Fachsenfeld; Differenz im Vergleich zum Mittelwert Preise OG und FN, Stand August 2014)

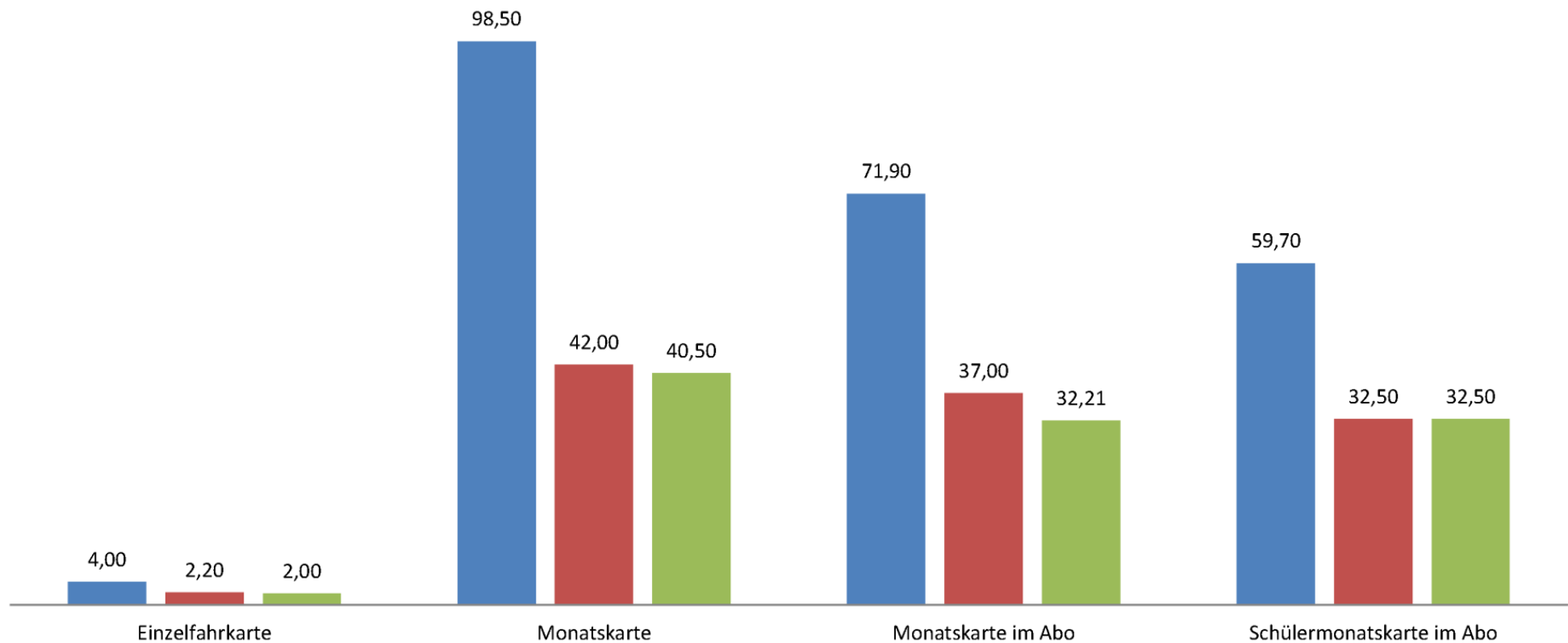


Anlage 2.3-9

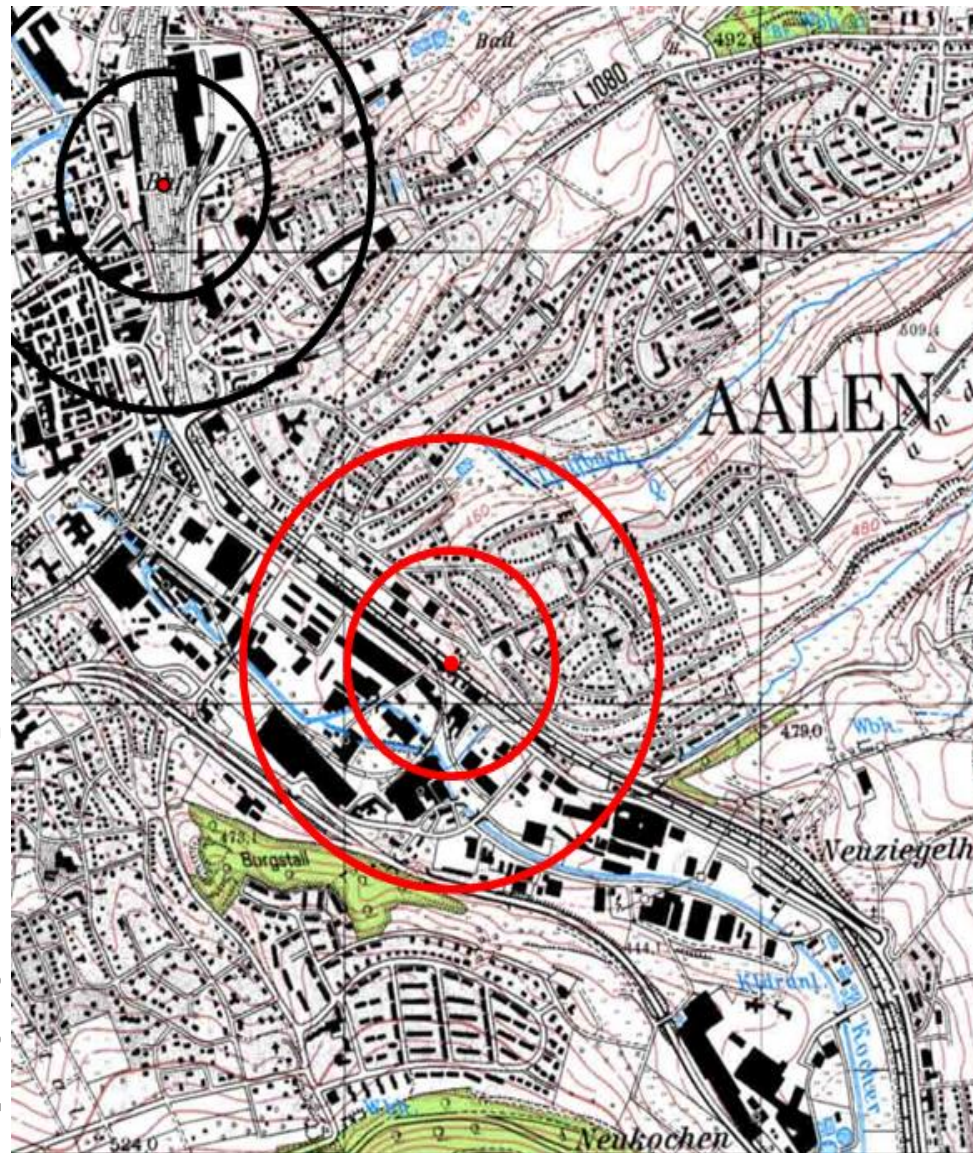
Preisvergleich ÖV-Tarife Aalen mit vergleichbaren Städten - Fahrt außenliegender Stadtteil > außenliegender Stadtteil (max. Ausdehnung)

(Bsp. Ebnat > Fachsenfeld; Stand August 2014, in Euro)

■ Aalen (OstalbMobil) ■ Offenburg (TGO) ■ Friedrichshafen (bodo)

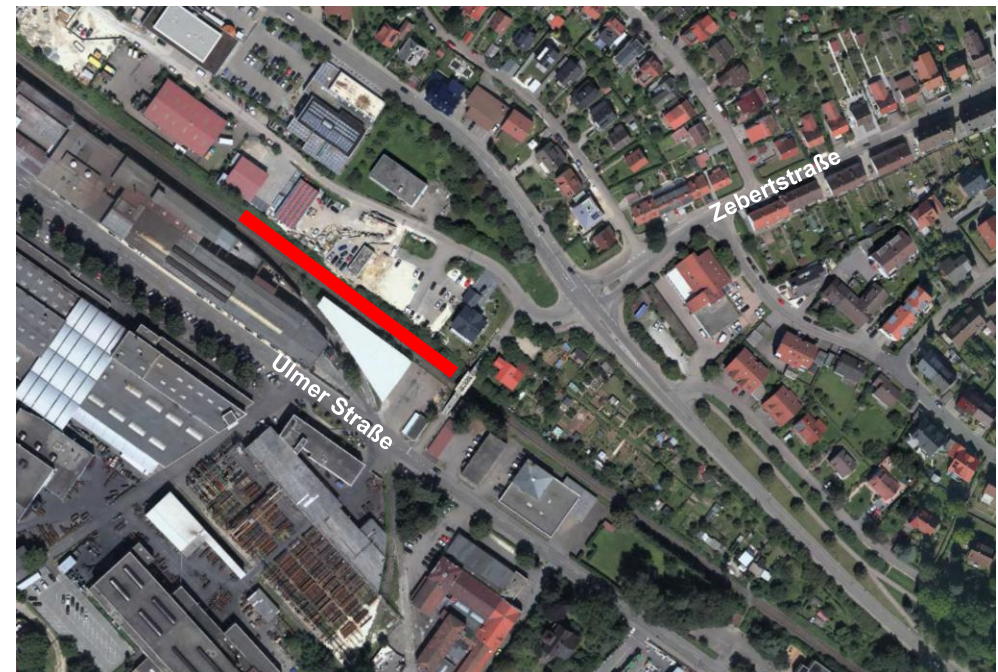


Lage und Einzugsgebiet neuer Stationen Aalen – Ulm (4760 KBS 757)



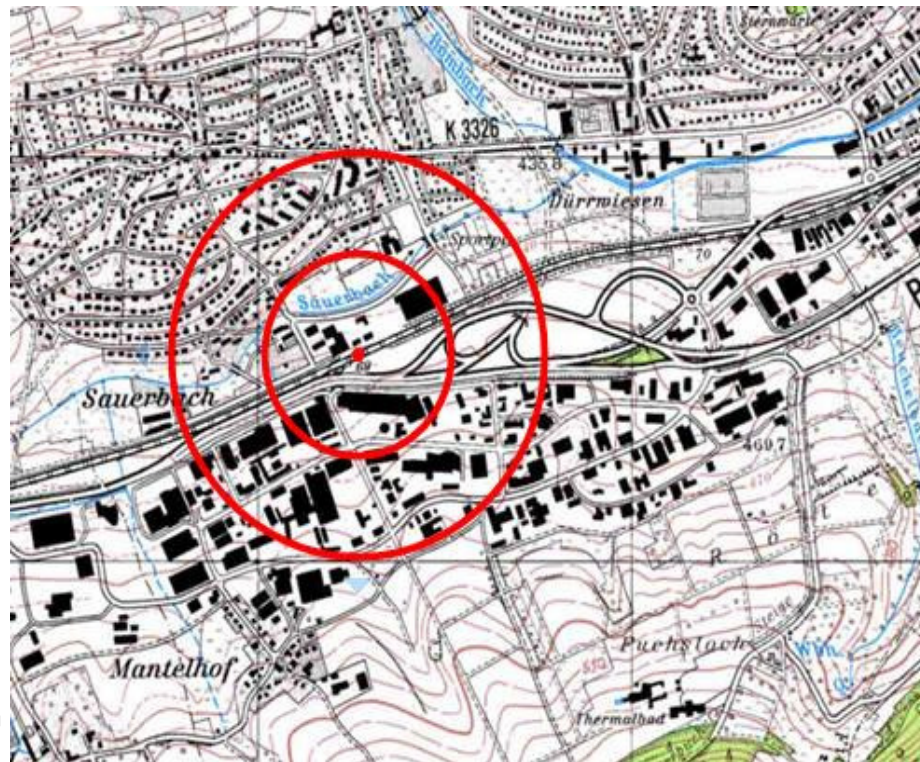
Aalen Süd

- Ca. km 1,3
- An bestehendem Fußgängersteg (ohne Rampen)



Anlage 3.3-1

Lage und Einzugsgebiet neuer Stationen Stuttgart – Aalen (4710 KBS 786)



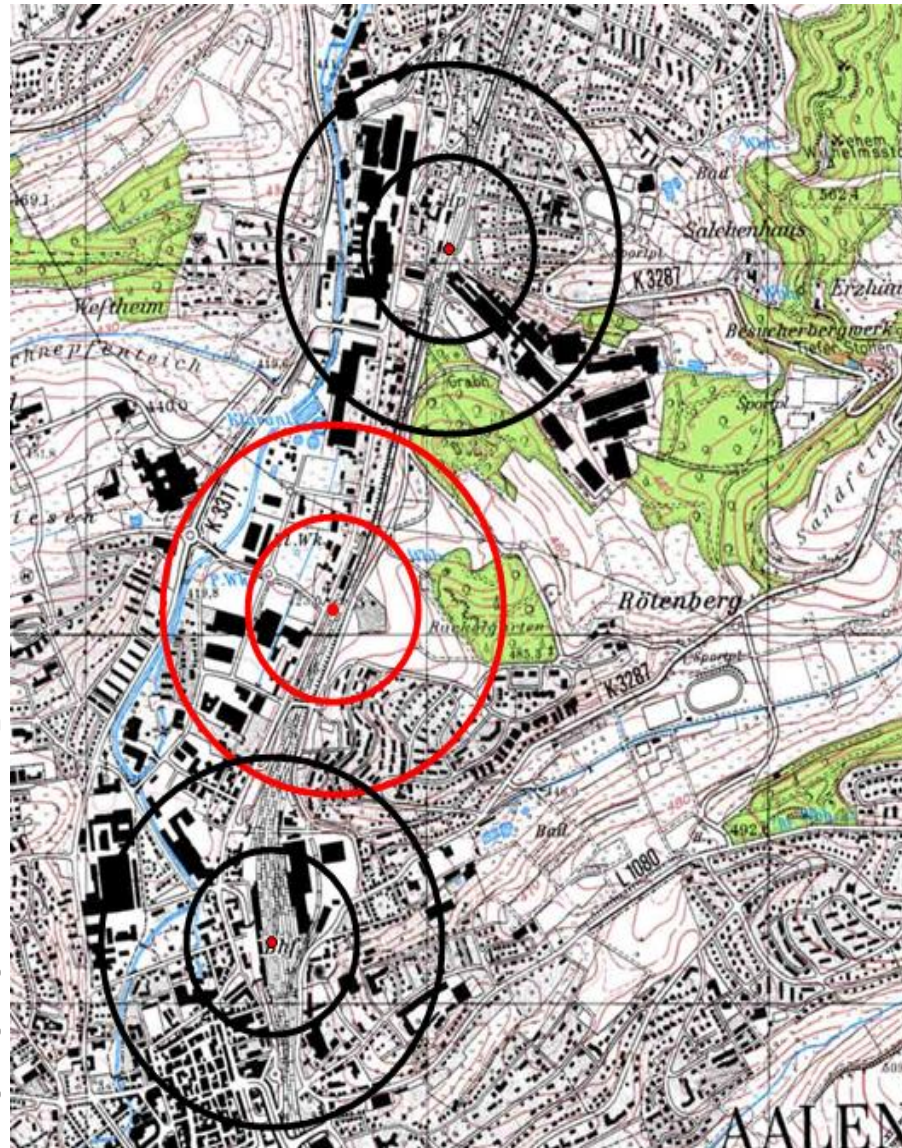
Aalen West

- Ca. km 69,0
- Westlich der Unterführung
- Anbindung Hofherrnweiler und Industriegebiet



Anlage 3.3-2

Lage und Einzugsgebiet neuer Stationen Aalen – Nördlingen (4710 KBS 995)



Aalen Lederhosen

- Ca. km 73,0
- Nördlich der Überführung auf Höhe der Willy-Brandt-Straße
- Anbindung „Technische Schule“
- Anpassung der östlichen Abstellgleise notwendig (Eine Achse entfällt abschnittsweise)



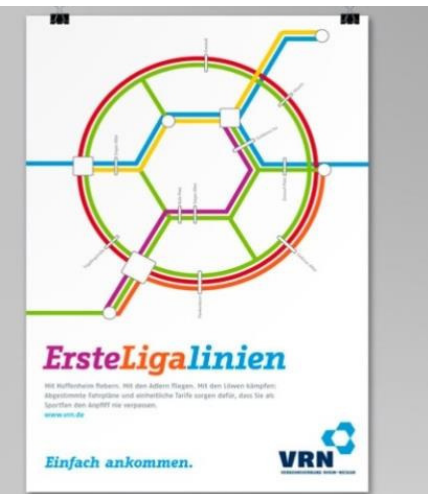
Anlage 3.3-3

Ausstattungsmerkmale von Haltestellen je Kategorie

(auf Basis aktueller Nahverkehrsplan Ostalbkreis)

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild (Basisvariante)			X	X
Einheitliches Haltestellenschild aufgewertet	X	X		
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan je Linie	X	X	X	X
Einheitlicher haltestellenbezogener Gesamtfahrplan über alle Linien	X	X	X	
Erhöhter Bordstein (Kassler Sonderbord)	X	X	X	
Papierkorb	X	X	X	
Wetterschutz	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	
Sitzgelegenheit	X	X	X	
ÖPNV-Informationen (Gesamtlinienplan, Fahrpreise)	X	X	X	
Übersichts-/Umgebungsplan, Infovitrine	X	X		
Fahrradabstellanlage	X	X		
Uhr	X			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	(X)			

Beispiele Corporate Design des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) bzw. des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN)



Anlage 3.6-1

Haltestelle Unterkochen, Wöhrstraße; Richtung Aalen, ZOB; Montag – Freitag

Abfahrt	Linie	Ankunft	Betreiber
04:50	7518	Aalen ZOB 05:00	Regiobus Stuttgart
05:41	103	Aalen ZOB 05:48	Beck & Schubert
05:41	106	Aalen ZOB 05:49	Beck & Schubert
05:45	62	Aalen ZOB 05:52	OVA
06:02	7518	Aalen ZOB 06:12	Regiobus Stuttgart
06:20	62	Aalen ZOB 06:30	OVA
06:35	62	Aalen ZOB 06:45	OVA
06:39	106	Aalen ZOB 06:47	Beck & Schubert
06:39	103	Aalen ZOB 06:47	Beck & Schubert
06:50	62	Aalen ZOB 07:00	OVA
07:12 S	106	Aalen ZOB 07:21	Beck & Schubert
07:13	62	Aalen ZOB 07:25	OVA
07:13 S	106	Aalen ZOB 07:22	Beck & Schubert
07:15 F	7518	Aalen ZOB 07:25	Regiobus Stuttgart
07:17 F	106	Aalen ZOB 07:25	Beck & Schubert
07:21 S	7518	Aalen ZOB 07:35	Regiobus Stuttgart
07:23	62	Aalen ZOB 07:35	OVA
07:46	7518	Aalen ZOB 07:56	Regiobus Stuttgart
07:48	106	Aalen ZOB 07:57	Beck & Schubert
07:48 F	103	Aalen ZOB 07:57	Beck & Schubert
07:53	62	Aalen ZOB 08:05	OVA
08:13	106	Aalen ZOB 08:22	Beck & Schubert
08:18	62	Aalen ZOB 08:25	OVA
08:26 S	7518	Aalen ZOB 08:35	Regiobus Stuttgart
08:38	62	Aalen ZOB 08:45	OVA
08:55	7518	Aalen ZOB 09:04	Regiobus Stuttgart
08:58	62	Aalen ZOB 09:05	OVA
09:10	106	Aalen ZOB 09:19	Beck & Schubert
09:21	61	Aalen ZOB 09:35	OVA
09:38	62	Aalen ZOB 09:45	OVA
09:58	62	Aalen ZOB 10:05	OVA
10:21	61	Aalen ZOB 10:35	OVA
10:38	62	Aalen ZOB 10:45	OVA
10:58	62	Aalen ZOB 11:05	OVA
11:20	7518	Aalen ZOB 11:30	Regiobus Stuttgart
11:21	61	Aalen ZOB 11:35	OVA
11:38	62	Aalen ZOB 11:45	OVA
11:52 F	7518	Aalen ZOB 12:02	Regiobus Stuttgart
11:53 S	106	Aalen ZOB 12:01	Beck & Schubert
11:56 S	7518	Aalen ZOB 12:06	Regiobus Stuttgart
11:58	62	Aalen ZOB 12:10	OVA
12:16 S	7518	Aalen ZOB 12:25	Regiobus Stuttgart
12:21	61	Aalen ZOB 12:35	OVA
12:38	62	Aalen ZOB 12:45	OVA
12:58	62	Aalen ZOB 13:05	OVA
13:10 S	7518	Aalen ZOB 13:20	Regiobus Stuttgart
13:21	61	Aalen ZOB 13:35	OVA
13:37 S	7518	Aalen ZOB 13:48	Regiobus Stuttgart

Abfahrt	Linie	Ankunft	Betreiber
13:38	62	Aalen ZOB 13:45	OVA
13:38	106	Aalen ZOB 13:45	Beck & Schubert
13:50 F	7518	Aalen ZOB 14:00	Regiobus Stuttgart
13:53 S	7518	Aalen ZOB 14:03	Regiobus Stuttgart
13:58	62	Aalen ZOB 14:05	OVA
14:21	61	Aalen ZOB 14:35	OVA
14:23 S	106	Aalen ZOB 14:30	Beck & Schubert
14:38	62	Aalen ZOB 14:45	OVA
14:48 S	7518	Aalen ZOB 14:57	Regiobus Stuttgart
14:58	62	Aalen ZOB 15:05	OVA
15:18	103	Aalen ZOB 15:24	Beck & Schubert
15:18 F	106	Aalen ZOB 15:26	Beck & Schubert
15:21	61	Aalen ZOB 15:35	OVA
15:38	62	Aalen ZOB 15:45	OVA
15:44	7518	Aalen ZOB 15:55	Regiobus Stuttgart
15:58	62	Aalen ZOB 16:05	OVA
15:59 F	103	Aalen ZOB 16:06	Beck & Schubert
16:11 S	103	Aalen ZOB 16:19	Beck & Schubert
16:15	7518	Aalen ZOB 16:29	Regiobus Stuttgart
16:21	61	Aalen ZOB 16:35	OVA
16:25	7518	Aalen ZOB 16:39	Regiobus Stuttgart
16:38	62	Aalen ZOB 16:45	OVA
16:45 F	103	Aalen ZOB 16:51	Beck & Schubert
16:52 S	7518	Aalen ZOB 17:00	Regiobus Stuttgart
16:57 F	7518	Aalen ZOB 17:05	Regiobus Stuttgart
16:58	62	Aalen ZOB 17:05	OVA
17:21	61	Aalen ZOB 17:35	OVA
17:38	62	Aalen ZOB 17:45	OVA
17:48	7518	Aalen ZOB 17:57	Regiobus Stuttgart
17:58	62	Aalen ZOB 18:05	OVA
18:08	7518	Aalen ZOB 18:18	RBS
18:10	103	Aalen ZOB 18:15	Beck & Schubert
18:21	61	Aalen ZOB 18:35	OVA
18:35	62	Aalen ZOB 18:45	OVA
18:35	7518	Aalen ZOB 18:45	Regiobus Stuttgart
19:00	62	Aalen ZOB 19:10	OVA
19:35	61	Aalen ZOB 19:50	OVA
20:00	62	Aalen ZOB 20:10	OVA
20:35	62	Aalen ZOB 20:45	OVA
21:35	62	Aalen ZOB 21:45	OVA
22:33 W	7518	Aalen ZOB 22:40	Regiobus Stuttgart
22:40	62	Aalen ZOB 22:50	OVA
23:35	62	Aalen ZOB 23:45	OVA
23:42	7518	Aalen ZOB 23:50	Regiobus Stuttgart
00:08 Fr	106	Aalen ZOB 00:14	Beck & Schubert

S = an Schultagen
 F = an schulfreien Tagen
 W = nicht an Heiligabend und Silvester
 Fr = nur freitags

Beispiele Anzeige von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI)



Elmshorn



Anlage 3.6-3



ZOB Coburg



München - Anzeige in geschlossenen Räumen

Beispiele barrierefreier Haltestellen mit taktilen Leitstreifen



Creative Commons

Anlage 3.7-1

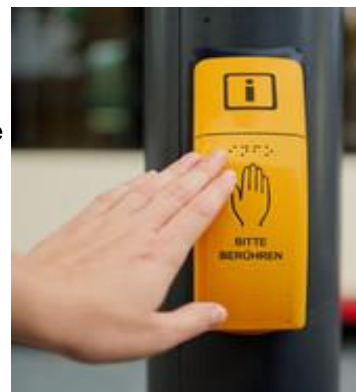
Beispiele optischer / akustischer Haltestellenankündigungen in Fahrzeugen bzw. akustischer Fahrtankündigungen an Haltestellen



Elektronische
Fahrtverlaufsanzeiger

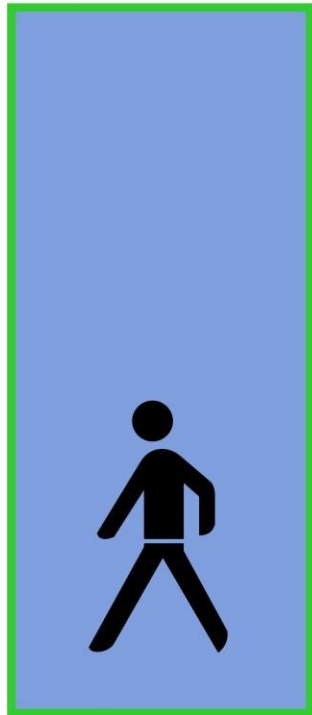
Anlage 3.7-2

Sprachauskunft an Haltestellen für Blinde oder Kunden mit Seh- / Leseschwäche

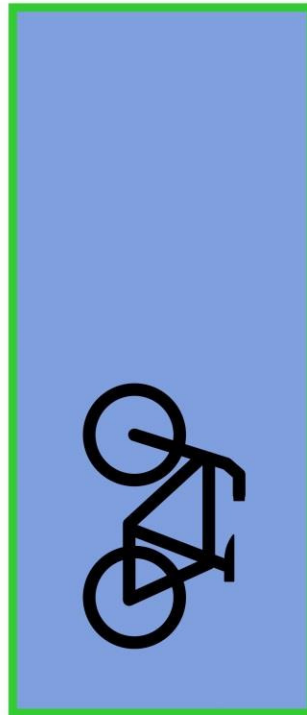


Mobilitätsverbund

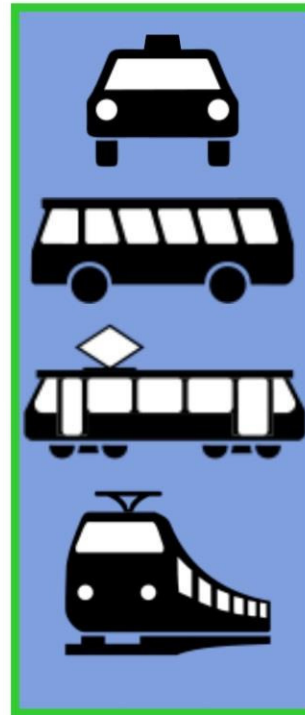
klassischer Umweltverbund



Fußverkehr



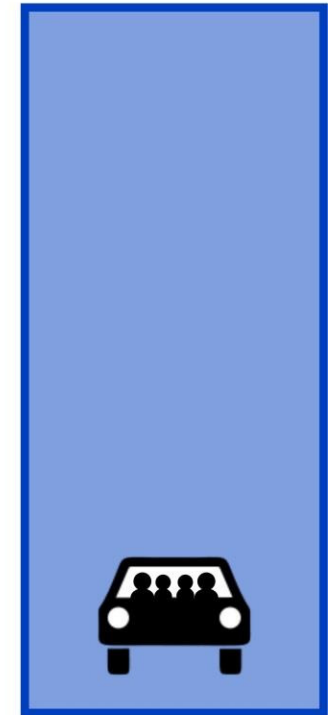
Radverkehr



ÖPNV



Car-/Bike-Sharing

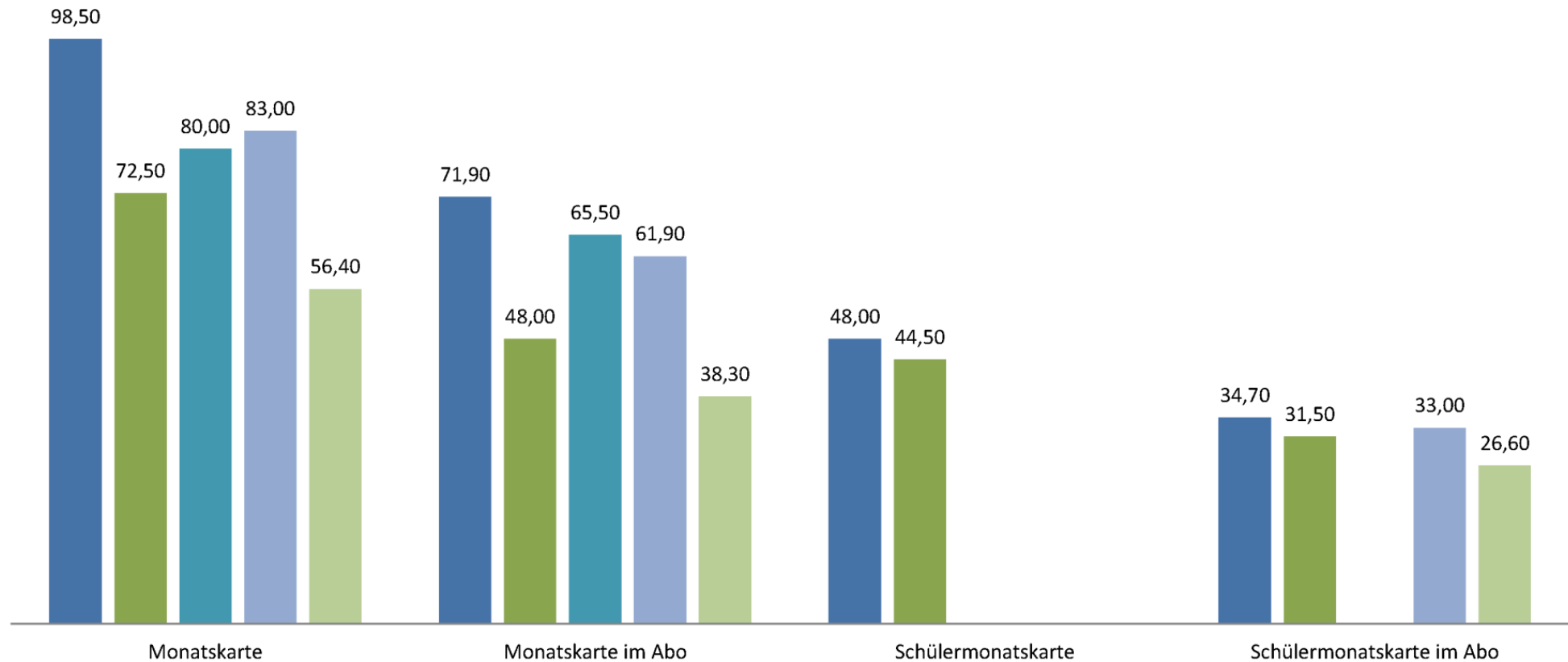


Car-Pooling

Anlage 3.8-1

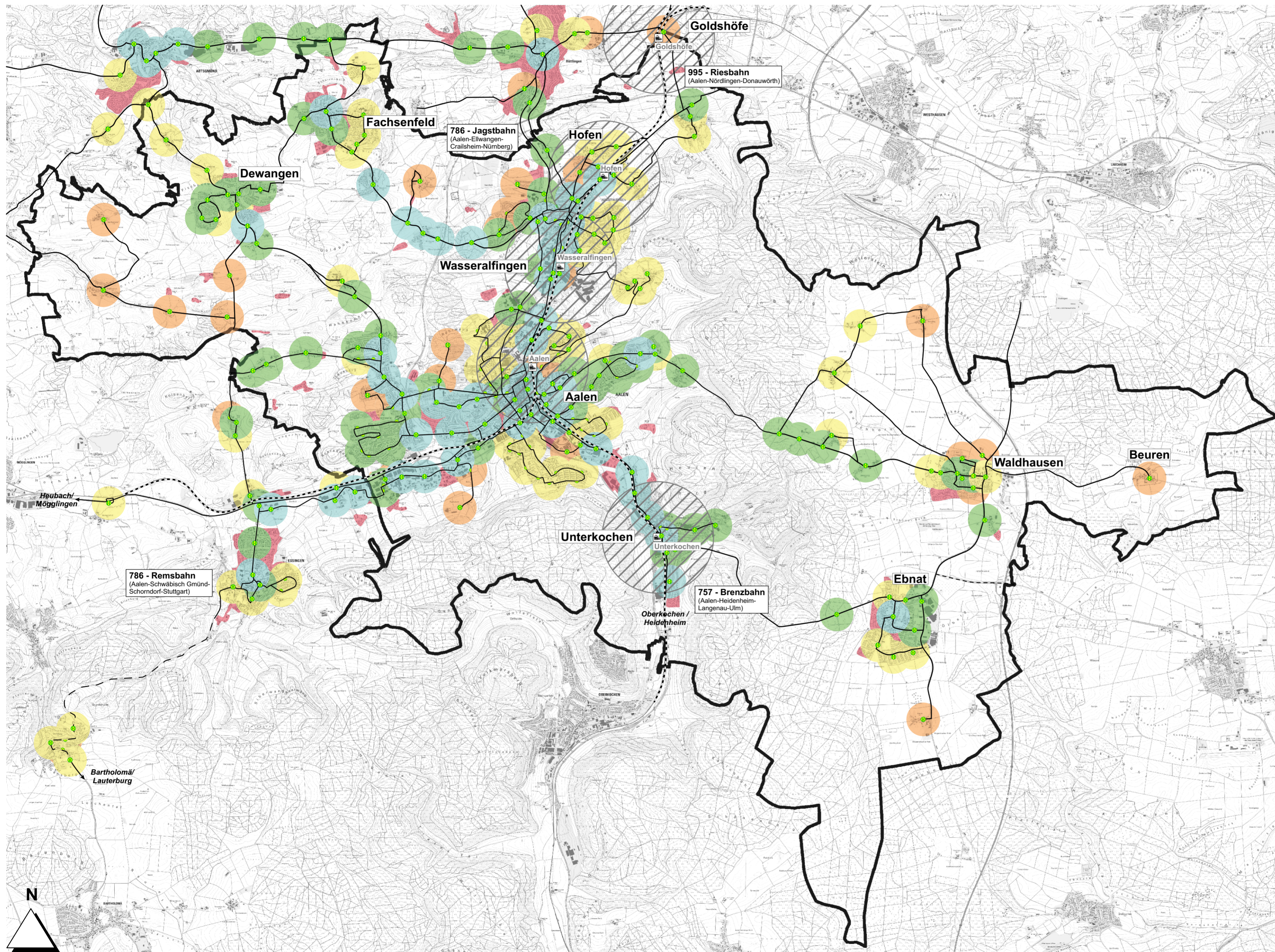
Preisvergleich OstalbMobil mit Sondertarifen Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen (vergleichbare Relationen; Stand August 2014, in Euro)

■ OstalbMobil ■ Stadttarif Aalen ■ Haustarif OVA ■ Stadttarif Schwäbisch Gmünd ■ Stadttarif Ellwangen



Anlage 3.9-1

PLÄNE



Stadt Aalen

Räumliche und zeitliche Erschließungsqualität (Bestand)

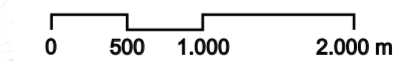
Montag bis Freitag (an Schultagen)
Busfahrplan 2014
Zugfahrplan 2014

Hin- und Rückrichtung

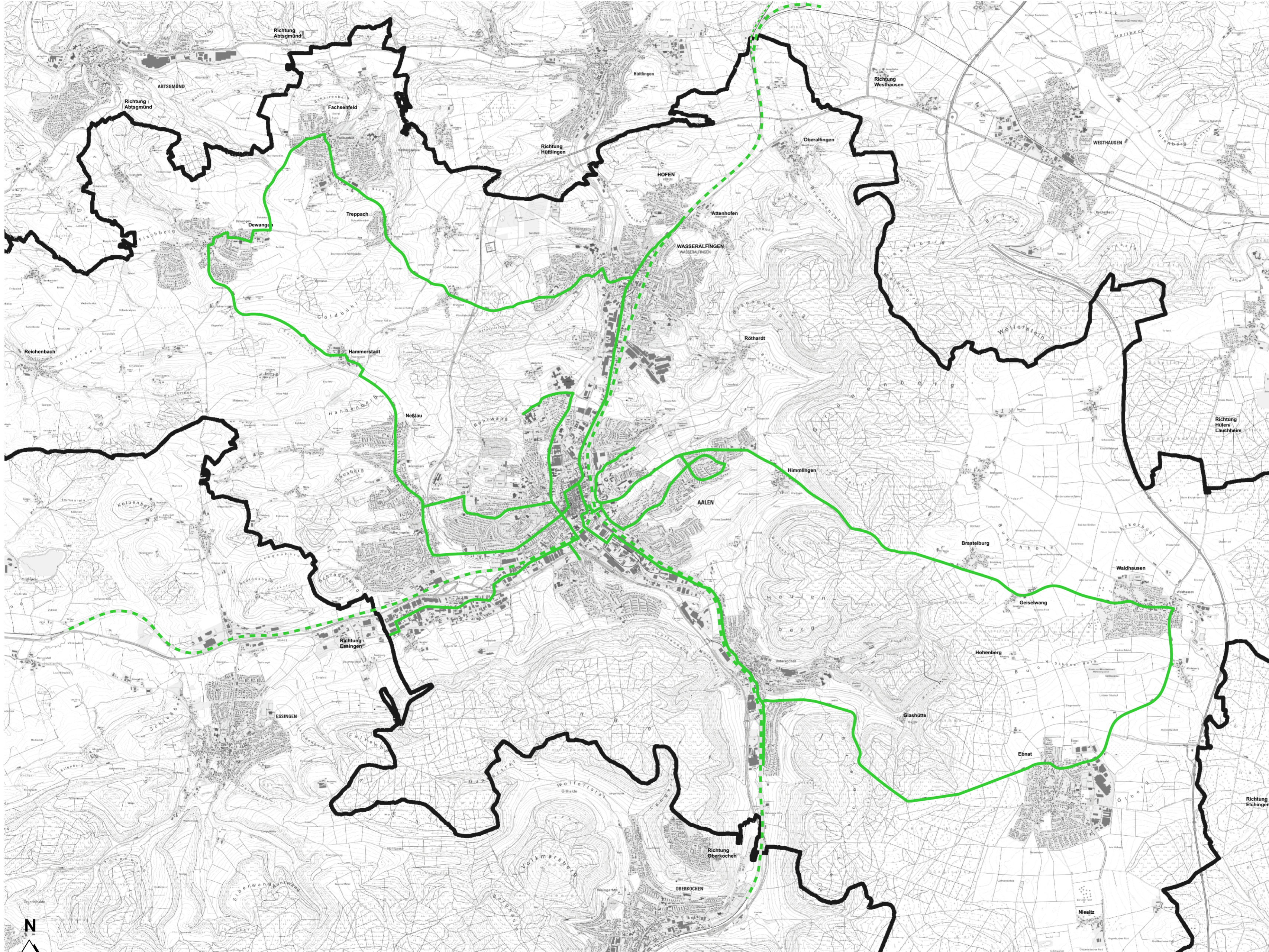
- bestehende Haltepunkte
- Einzugsgebiet 1.000 m
- 1 - 15 Bushalte/Tag
- 16 - 35 Bushalte/Tag
- 36 - 70 Bushalte/Tag
- >71 Bushalte/Tag
- Bushaltestellen
- Defizite
- Untersuchungsgebiet
- Haltestelleneinzugsgebiet 300 m

Kartengrundlage:
Landesamt für Geoinformation und
Landesentwicklung Baden-Württemberg 2014

Maßstab: 1:50.000



Plan 1.2-1

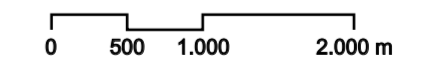


Stadt Aalen
Vorbehaltssystem ÖV

- ÖV-Vorbehaltssystem
- - - SPNV

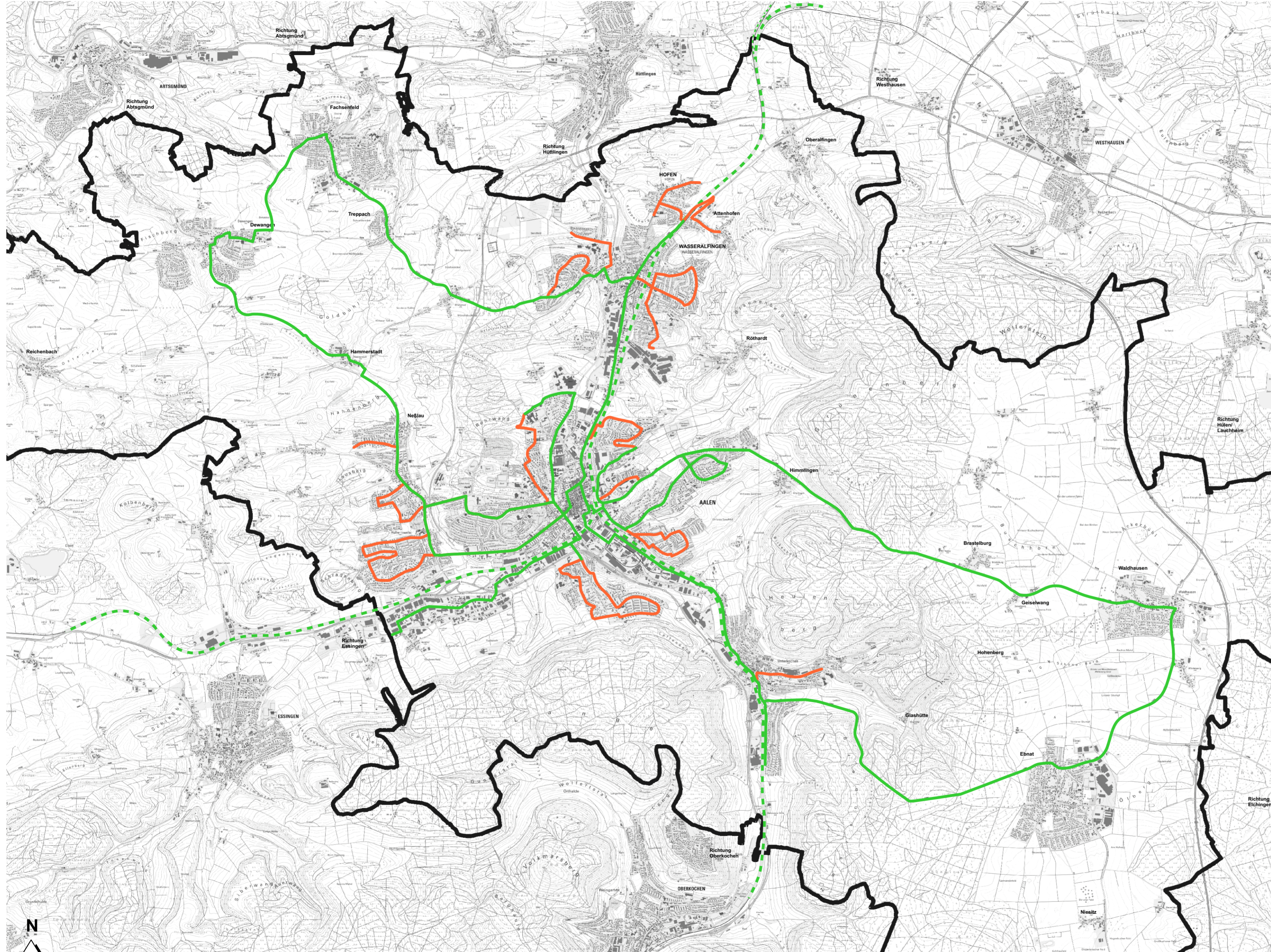
Kartengrundlage:
Landesamt für Geoinformation und
Landesentwicklung Baden-Württemberg 2014

Maßstab: 1:50.000



Plan 2.1-1



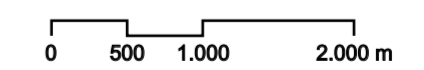


Stadt Aalen
Vorbehaltsnetz ÖV

- ÖV-Vorbehaltsnetz
- Netzergänzung
- - - SPNV

Kartengrundlage:
Landesamt für Geoinformation und
Landesentwicklung Baden-Württemberg 2014

Maßstab: 1:50.000



Plan 2.1-2



