



Landkreis
Biberach

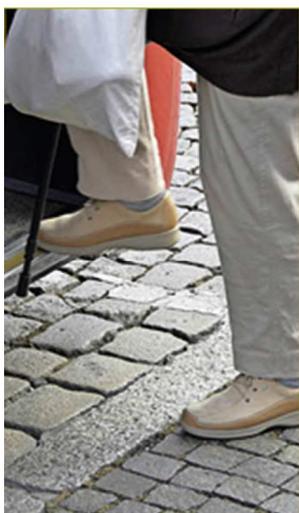


Nahverkehrsplan 4. Fortschreibung 2017

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge, die nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes vom Aufgabenträger – vom Landkreis – wahrgenommen wird. Im Nahverkehrsplan legt der Landkreis seine Zielvorgaben zum ÖPNV fest und gibt damit den Rahmen für die Ausgestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis vor. Der Nahverkehrsplan ist heute aufgrund der europa- und nationalrechtlichen Wettbewerbsregelungen nicht nur eine Rahmenplanung sondern auch maßgebliche Grundlage zur Einleitung von wettbewerblichen Verfahren zur Vergabe von Verkehrsleistungen sowie Beurteilungsmaßstab von Verkehrsangeboten im Rahmen von eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren im Sinne des Personenbeförderungsrechts. Der Nahverkehrsplan wird in aller Regel in einem Turnus von 5 Jahren fortgeschrieben.

Der Kreistag des Landkreises Biberach hat diesen Nahverkehrsplan am 25.10.2017 beschlossen.

Erstellt von Landkreis Biberach
Verkehrsamt
Rollinstraße 9
88400 Biberach



	Seite
1. Die rechtlichen Rahmenbedingungen	9
1.1 Europäisches Recht: EU-Verordnung Nr. 1370/2007	
1.2 Bundesrecht: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	
1.3 Landesrecht: ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG)	
1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	
2. Übergeordnete Planungen	12
2.1 Landesentwicklungsplan	
2.2 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg	
2.3 Regionalplan Donau-Iller	
2.4 Integraler Taktfahrplan des Landes Baden-Württemberg	
2.5 Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg	
3. Kommunale Grundsätze / Regelungen zur Finanzierung des ÖPNV und der Vergabe von Verkehrsleistungen	20
3.1 Beschlüsse des Kreistages	
3.2 Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten – Schülerbeförderungssatzung (SBS)	
3.3 Finanzierungsgrundsätze im ÖPNV	
3.4 Grundsätze für die Ausschreibung und Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen (öffentliche Dienstleistungsaufträge)	
4. Auf den straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr einwirkende Verkehre und Organisation im Landkreis	26
4.1 Schienengebundener öffentlicher Personenverkehr	
4.2 Motorisierter Individualverkehr	
4.3 Verkehrsverbund DING	
5. Verfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans	33
5.1 Aufstellung des Anhörungsentwurfs	
5.2 Aufstellung des Nahverkehrsplans	
6. Wesentliche Entwicklungen seit Erlass des Nahverkehrsplans	36
6.1 Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im März 2012	
6.2 Synchronisierung der Laufzeiten von Linienverkehren	
6.3 Übersicht Linienverkehrsgenehmigungen	
6.4 Schüler- und Ausbildungsverkehr	
7. Rahmendaten	40
7.1 Regionale Strukturdaten	
7.2 Einwohnerzahlen	
7.3 Berufspendler	
7.4 Schüler- und Ausbildungsverkehr	
8. Grundstruktur und Organisation des ÖPNV heute	57
8.1 Erschließungsfunktionen des ÖPNV (Überblick)	
8.2 Tarif	

9.	Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Biberach	61
9.1	Konkretisierung einzelner Ziele im SPNV	
9.2	Konkretisierung einzelner Ziele im ÖPNV	
9.3	Konkretisierung der Ziele im Schülerverkehr	
10.	Mindest- und Qualitätsstandards im ÖPNV	67
10.1	Mindeststandards der Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeit und Taktverkehre	
10.2	Stadtverkehr Biberach	
10.3	Grundsätzliche Bestimmungen zu den Mindestbedienungsstandards	
10.4	Feste und flexible Bedienformen	
10.5	Erschließung	
10.6	Reisezeit und Anschlussqualität (Umsteigezeiten)	
10.7	Fahrplanangebot und Vertaktung	
10.8	Tarifangebote	
11.	Qualitätsanforderungen unter Beachtung der vollständigen Barrierefreiheit	82
11.1	Fahrgastinformationssysteme	
11.2	Fahrpersonal und Betriebs- und Störungsmanagement	
11.3	Qualitätsstandards bzw. Anforderungen an die Fahrzeuge	
11.4	Qualitätsanforderungen an Haltestellen	
12.	Schwachstellenanalyse und Maßnahmen	92
12.1	Überblick Methodik	
12.2	Erschließung	
12.3	Erreichbarkeit	
12.4	Stadtverkehr Biberach	
13.	Prüfung gleichwertige Bedienung	100
14.	Linienbündelung	101
14.1	Methodik der Linienbündelung	
14.2	Kriterien der Linienbündelung	
14.3	Berücksichtigte Linien	
14.4	Linienbündel und Lose	
14.5	Vergleichsszenario zum heutigen BetreiberNetz	
14.6	Linienbündelung mit fünf Bündel	
14.7	Unterteilung der fünf Bündel in 11 Lose	
14.8	Kilometerleistung und Fahrzeugbedarf	
15.	Ausblick, Chancen und Risiken	113
15.1	Fahrgeldeinnahmen	
15.2	ÖPNV-Finanzierungsreform	
15.3	Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV	
15.4	Investitionen zur Attraktivitätssteigerung im ÖPNV	
15.5	Verkehrsverbund DING und Tarifmaßnahmen	
16.	Anlagen	118

Abbildungsverzeichnis

Abbildung	Inhalt	Seite
1	Schaubild über den Ablauf des zweistufigen Verfahrens (Genehmigungs- und Vergabewettbewerb)	10
2	Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg	19
3	Finanzierungsgrundsätze im Schülerverkehr und ÖPNV	22/23
4	Regio-S-Bahn, Darstellung des S-Bahnnetzes	28
5	Modal Split im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs	29
6	PKW-Bestand je 1000 Einwohner im Landkreis Biberach	30
7	Linienverkehrsgenehmigungen im Landkreis Biberach	37/38
8	Die Siedlungsstruktur im Landkreis Biberach	40
9	Entwicklungsachsen und zentrale Orte in der Region Donau-Iller	40
10	Entwicklung der Einwohnerzahl nach Altersgruppen im Landkreis Biberach	41
11	Städte und Gemeinden im Landkreis Biberach	42
12	Darstellung der Pendlerströme mit mehr als 50 Pendlern in eine Richtung	43
13	Modellrechnung zur Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen und privaten Schulen in Baden-Württemberg bis zum Schuljahr 2020/21	45
14	Übersicht der Schularten und Schüler im Landkreis Biberach	45
15	Darstellung der kategorisierten Weite der Schülerwege zu den Schulstandorten	46
16	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf die Schulstandorte im Landkreis Biberach	47
17	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Biberach	47
18	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Laupheim	48
19	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Riedlingen	48
20	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Ochsenhausen	49
21	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Bad Schussenried	49
22	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Schemmerhofen	50
23	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Bad Buchau	50
24	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Schwendi	51
25	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Erolzheim	51
26	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Kirchdorf	52

27	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Langenenslingen	52
28	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Reinstetten	53
29	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Uttenweiler	53
30	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Eberhardzell	54
31	Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort Rot an der Rot	54
32	Schulstandorte der Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren (SBBZ) im Landkreis Biberach	55
33	Schulstandorte SBBZ und Wohnplätze der Schüler bezogen auf den Schulstandort Biberach	56
34	Fahrscheinprodukte und deren Nachfrage im Verkehrsverbund DING	61
35	Die Linien- und Verbindungsstruktur im Landkreis Biberach	65
36	Übersicht der Hauptachsen im Landkreis Biberach	68
37	Übersicht der Hauptverbindungen im Landkreis Biberach	68
38	Übersicht der Nebenverbindungen im Landkreis Biberach	68/69
39	Übersicht der Linien des Stadtverkehrs Biberach	69
40	Angebots- und Mindestbedienungsstandard auf den Hauptachsen	70
41	Angebots- und Mindestbedienungsstandard auf den Hauptverbindungen	70/71
42	Angebots- und Mindestbedienungsstandard auf den Nebenverbindungen	71
43	Busliniennetz im Stadtbereich Biberach	72
44	Angebots- und Bedienungsstandard im Stadtverkehr Biberach	73
45	Angebots- und Mindestbedienungsstandard Stadtverkehre	73
46	Übersicht der flexiblen Bedienformen und der Grundlagen	77
47	Einzugsbereiche der Haltestellen	78
48	Maximale Beförderungszeiten	79
49	Anschlusszeiten(Umsteigewartezeiten)	80
50	Anforderungen an Fahrgastinformationssysteme	82/83
51	Anforderungen an das Fahrpersonal	83
52	Anforderungen an das Verkehrsunternehmen	84
53	Qualitätsstandards bzw. Anforderungen an die Fahrzeuge	85
54	Kategorien der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau	86
55	Anforderungen an die Haltestellen unter Beachtung der vollständigen Barrierefreiheit	87/88
56	Frist zum barrierefreien Ausbau der kategorisierten Haltestellen im Landkreis Biberach	89
57	Übersicht über den Ausbauzustand der Haltestellen im Landkreis Biberach (Beispiele)	90/91
58	Analyse der Erschließung mit Haltestellen im nördlichen Landkreis Biberach	93
59	Analyse der Erschließung mit Haltestellen im östlichen	93

	Landkreis Biberach	
60	Analyse der Erschließung mit Haltestellen im südlichen Landkreis Biberach	94
61	Analyse der Erschließung mit Haltestellen im südlichen Landkreis, Schwachstelle in Bad Schussenried	94
62	Analyse der Erschließung mit Haltestellen im westlichen Landkreis Biberach	95
63	Analyse der Erreichbarkeit der Kleinzentren im Landkreis Biberach mit dem ÖPNV	96
64	Analyse der Erreichbarkeit der Untertzentren im Landkreis Biberach mit dem ÖPNV	97
65	Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren im Landkreis Biberach mit dem ÖPNV	98
66	Analyse der Erreichbarkeit der Oberzentren bezogen auf den Landkreis Biberach mit dem ÖPNV	99
67	Analyse der Bedienungsstruktur im Landkreis Biberach mit dem ÖPNV	100
68	Nutzwertbasiertes Verfahren zur Linienbündelung	104
69	Linienbündelungskonzept mit Zuordnung der Linien	105
70	Netzdarstellung der fünf Linienbündel im Landkreis Biberach	107
71	Netzdarstellung der fünf in 15 Lose aufgeteilten Linienbündel	108
72	Linienbündel 1 mit Synchronisationszeitpunkt	108/109
73	Linienbündel 2 mit Synchronisationszeitpunkt	109
74	Linienbündel 3 mit Synchronisationszeitpunkt	110
75	Linienbündel 4 mit Synchronisationszeitpunkt	111
76	Linienbündel 5 mit Synchronisationszeitpunkt	111
77	Kilometerleistung der fünf Linienbündel	112
78	Überblick über die Finanzierungsinstrumente im ÖPNV	113
79	Anlage 1 Haltestellenverzeichnis mit Kategorisierung	118
80	Anlage 2, Regionalnetzplan DING	150

Vorbemerkung

Der Landkreis ist Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zur Sicherstellung und Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Personenverkehrsleistungen legt er den Rahmen dazu in seinem Nahverkehrsplan fest.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen, die Mindestbedienung im ÖPNV sowie eine Verkehrsanalyse mit einer Verkehrsprognose. Ferner werden Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV festgelegt. Eine große Herausforderung dabei ist, frühzeitig und lokal auf den gesellschaftlichen Megatrend hin zu mehr Mobilität zu reagieren und den Rahmen dafür zu schaffen. Der Megatrend zu mehr Mobilität ist nicht nur Motor und Antrieb für die Industrie, die Wirtschaft, Bildung und das Freizeitverhalten, sondern er tangiert alle Lebenslagen. Die Mobilität soll multimodal und multifunktional möglich sein. Beim multimodalen Verkehr wird nach individuellen Kriterien für jeden beliebigen Weg das jeweils geeignete Verkehrsmittel genutzt. So werden zum Beispiel je nach Wetter, Zeitbedarf und Strecke ganz unterschiedliche Verkehrsmittel wie das Auto, bzw. das Fahrrad und der ÖPNV benutzt oder es wird zu Fuß gelaufen. Dabei werden von den Verkehrsteilnehmern oft nicht eigene Fahrzeuge verwendet, sondern es wird gerne auf Bike- oder Carsharing-Fahrzeuge sowie auf Mitfahrzentralen zurückgegriffen. Organisiert, gebucht und bezahlt werden soll das Ganze über eine multifunktionale Karte oder mittels Handy. Dabei gilt, dass die gesamte Angebotspalette für den Kunden individuell kombinierbar, transparent und finanziell attraktiv sein soll.

Der Schülerverkehr ist nach wie vor das Rückgrat des ÖPNV. Die zurückgehenden Schülerzahlen, die freie Schulwahl und die sich verändernden Schullandschaften sind eine große Herausforderung für den ÖPNV.

Eine weitere Herausforderung für den ÖPNV ist die Gebietsstruktur. In ländlich strukturierten Gebieten wird es zunehmend schwieriger werden, bei zurückgehenden Schülerzahlen ein Grundangebot auch in nachfrageschwachen Zeiten oder bei geringer Auslastung aufrecht zu erhalten oder anbieten zu können. Hierzu können und müssen flexible Bedienformen einen Lösungsansatz bieten.

Der ÖPNV soll grundsätzlich von allen Menschen gleichermaßen benutzt werden können. Der Zugang soll auch für Menschen mit sensorischen und /oder motorischen Einschränkungen barrierefrei möglich sein. Daher sollen die Haltestellen und die eingesetzten Fahrzeuge in Kombination einen barrierefreien Zugang ermöglichen.

Der Nahverkehrsplan muss mit seinen Rahmenvorgaben auch die Grundlagen für einen fairen Wettbewerb im ÖPNV festlegen. Hierzu sind die Mindeststandards und die Anforderungen an den ÖPNV mit der erforderlichen Genauigkeit auszugestalten und zu definieren.

Der Landkreis reagiert mit diesem Nahverkehrsplan auf die genannten Herausforderungen, indem er den Rahmen und die Mindeststandards für den straßengebundenen Personennahverkehr für die nächsten 5 Jahre festlegt.

1. Die rechtlichen Rahmenbedingungen

1.1 Europarecht, Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die EU-Verordnung Nr.1370/2007 ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Sie regelt den Marktzugang im ÖPNV und dessen beihilferechtskonforme Finanzierung.

Mit der EU-Verordnung wurde ein Paradigmenwechsel im ÖPNV eingeleitet, hin zu mehr Wettbewerb und zu mehr Transparenz bei der Finanzierung des ÖPNV. Die wettbewerblichen Verfahren müssen offen, transparent, diskriminierungsfrei und fair durchgeführt werden. Zur beihilferechtlich konformen Bezuschussung des ÖPNV - zur Bestellung eines ÖPNV-Angebots, stellt die EU-Verordnung mit einer „Allgemeinen Vorschrift“ und dem „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ zwei Instrumente zur Verfügung.

1.2 Bundesrecht, Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz ist nach einem mehrjährigen Prozess an die Vorgaben der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 angepasst und zum 01.01.2013 in Kraft getreten. Die wesentlichen Inhalte sind:

- ☒ die Personenbeförderung ist grundsätzlich konzessioniert und damit genehmigungspflichtig

- ☒ die Genehmigung wird dem Unternehmer nur auf Zeit erteilt, diese orientiert sich an den Abschreibungszeiten für Busse, an den gesetzlichen Bestimmungen und den Vorgaben des Nahverkehrsplans bzw. eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

- ☒ an die Genehmigungen sind Pflichten gebunden, u. a. die Betriebs- und die Beförderungspflicht

- ☒ der Aufgabenträger (Landkreis) ist im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge dafür zuständig, dass eine **ausreichende Bedienung** der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt ist. Der Landkreis definiert dazu Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots sowie dessen Umweltqualität in seinem Nahverkehrsplan

- ☒ der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Daher ist im Nahverkehrsplan aufzuzeigen, wie bis zum 1. Januar 2022 im öffentlichen Personennahverkehr eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden kann. Die Zielerreichung und eventuelle Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan zu definieren

- ☒ bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Unternehmen frühzeitig zu beteiligen und Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste vertreten und Fahrgastverbände anzuhören. Ihr Interesse ist angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (die Beteiligung der Gemeinden ist nicht im PBefG, sondern im ÖPNVG des Landes geregelt)
- ☒ die Entscheidung, welcher Unternehmer den Verkehr genehmigungsrechtlich ausführen darf, ist ein zweistufiges Verfahren (siehe Abbildung 1). Für die gewerberechtliche Linienverkehrsgenehmigung ist das Regierungspräsidium und für das wettbewerbliche Verfahren der Aufgabenträger zuständig, wobei eigenwirtschaftliche Verkehre (Verkehre ohne Zuschüsse durch den Aufgabenträger) einen im Personenbeförderungsgesetz definierten gesetzlichen Vorrang haben
- ☒ bei wettbewerblichen Verfahren sind die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 maßgebend.

Schaubild über den Ablauf des zweistufigen Verfahrens:

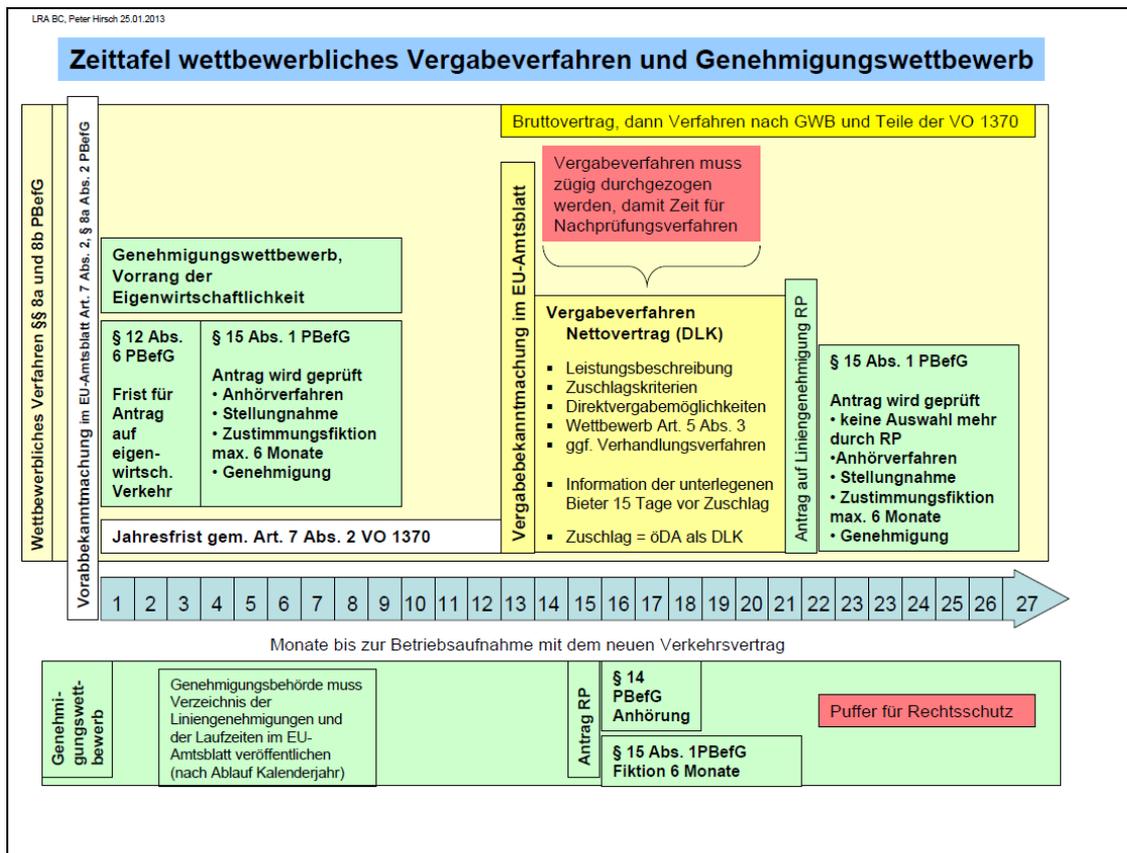


Abbildung 1, Quelle Verkehrsamt PH

1.3 Landesrecht, Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

Das ÖPNVG Baden-Württemberg vom 8. Juni 1995 ist noch nicht an das neue Personenbeförderungsgesetz und an die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 angepasst. Wesentliche Inhalte sind:

- ☒ öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Land im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen

- ☒ die Planungen für den öffentlichen Personennahverkehr sind mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen

- ☒ die Aufgabenträger sollen die in § 4 ÖPNVG genannten Leitlinien bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs beachten

- ☒ die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge

- ☒ die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat das Land und für den öffentlichen Personennahverkehr die Stadt- und Landkreise

- ☒ die Aufgabenträger sollen zur Abstimmung der Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenarbeiten

- ☒ Verkehrskooperationen und Verkehrsverbünde sind zur Gestaltung eines attraktiven und einheitlichen Tarifangebots im Rahmen eines integrierten Verkehrsangebotes anzustreben

- ☒ die Aufgabenträger haben für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser muss mindestens beinhalten:
 - Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV
 - Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
 - Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV (Verkehrsprognose)
 - Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV
 - Aussagen über die zeitlichen Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV

- ☞ bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Gemeinden, der örtliche Träger für die Regionalplanung, die Straßenbaulasträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen, die Genehmigungsbehörde sowie Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte anzuhören

- ☞ sofern Gemeinden in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist ihr Einvernehmen für den Inhalt des Nahverkehrsplans bezogen auf das betroffene Verkehrsgebiet erforderlich

- ☞ der Nahverkehrsplan ist dem Regierungspräsidium anzuzeigen.

1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Das Behindertengleichstellungsgesetz vom 1. Mai 2002 nennt u. a. Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Wesentliche Inhalte sind:

- ☞ die Herstellung einer Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr ist zu gewährleisten

- ☞ dies bedeutet, dass bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltende Lebensbereiche barrierefrei so ausgebaut sein müssen, dass sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise und ohne besondere Erschwernis sowie grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein müssen.

2. Übergeordnete Planungen

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplans sind die übergeordneten Rahmenpläne wie z.B. der Landesentwicklungsplan, der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg und der Regionalplan des Regionalverbandes Donau-Iller zu berücksichtigen.

2.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg von 2002 gibt unter Beachtung der bundes- und landesrechtlichen Regelungen die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Landesentwicklung vor. Es werden dabei Raumstrukturen und Räume festgelegt und Anforderungen definiert. Zum öffentlichen Verkehr wird folgendes ausgesagt:

„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt. Dabei ist den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen Rechnung zu tragen. Auf eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung und Verknüpfung der Verkehrssysteme ist hinzuwirken. Durch raumordnerische Festlegungen soll im Personenverkehr die Nutzung der Schiene und des öffentlichen Personenverkehrs, im Güterverkehr eine Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße gefördert werden“.

Auszüge aus dem Landesentwicklungsplan bezogen auf den Landkreis Biberach:

- ☞ zum Ländlichen Raum im engeren Sinne gehören im Landkreis Biberach alle Gemeinden

- ☞ die Städte Biberach, Laupheim und Riedlingen sind Mittelzentren

- ☞ Landesentwicklungsachsen im Landkreis sind
 - Ulm (/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß (- Bad Waldsee)
 - Ulm (/Neu-Ulm) - Ehingen (Donau) - Riedlingen (- Herbertingen)
 - (Reutlingen/Tübingen -) Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)

- ☞ landesentwicklungspolitisches Leitziel ist, die spezifischen Potenziale und Qualitäten des Ländlichen Raums so zu fördern und zu nutzen, dass sich der Ländliche Raum als eigenständige Kraft im großräumigen Standortwettbewerb behaupten und profilieren kann, dazu gehört:
 - in den verdichteten Räumen ist der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen
 - in den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden
 - die zentralörtliche Gliederung in Oberzentren und Mittelzentren mit Mittelbereichen sowie in den Regionalplänen festgelegte Unterzentren und Kleinzentren sollen die dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur festigen und die angestrebte Siedlungsentwicklung unterstützen und koordinieren

- zentrale Orte sind als Standorte von Einrichtungen zur überörtlichen Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sowie als Schwerpunkte von Arbeitsplätzen zu erhalten, in ihrer Leistungsfähigkeit weiterzuentwickeln und als Ziel- und Verknüpfungspunkte des Verkehrs zu sichern und auszubauen
 - zentralörtliche Einrichtungen sollen, in den als zentrale Orte ausgewiesenen Gemeinden grundsätzlich in den Siedlungs- und Versorgungskernen mit günstiger Anbindung, an den Nahverkehr gebündelt angeboten werden
- ☞ zum Schienenfernverkehr (Zuständigkeit liegt beim Bund)
- das Land ist bedarfsgerecht in die nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetze für den Personen- und Gütertransport einzubinden
 - der Fernverkehr der Bahn ist durch Ausbau und Neubau weiterer Strecken und Streckenabschnitte zu verbessern. Dazu zählt unter anderem die Attraktivitätssteigerung der Strecke Ulm - Friedrichshafen - Lindau als weitere Zulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale der Schweiz
- ☞ zum Schienenregional- und Nahverkehr (Zuständigkeit liegt beim Land)
- die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist, insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahnen des Bundes, durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern
 - zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs ist der geplante integrale Taktverkehr zügig in allen Teilen des Landes einzuführen
 - in den verdichteten Räumen ist der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen. In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden.

2.2 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg

Der Generalverkehrsplan BW (GVP) legt die Grundlagen und Ziele der Verkehrspolitik des Landes BW fest.

Das Leitmotiv des GVP ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, um Mobilität zu sichern und „steht für den Anspruch der Verkehrspolitik des Landes, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit ökologischer Verantwortung und sozialer Gerechtigkeit zu verbinden“. Es deckt sich mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit bei der räumlichen Entwicklung des Landes.

Verkehrspolitische Entscheidungen sollen auch zukünftigen Generationen die Chancen auf ein Leben in Wohlstand, intakter Umwelt und sozialer Gerechtigkeit wahren.

Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt. Das Leitmotiv konkretisiert sich in den drei Säulen:

1. Verkehr und Gesellschaft
2. Verkehr und Umwelt
3. Verkehr und Wirtschaft

Die Mobilitätsansprüche der Menschen und der Wirtschaft sind unter Wahrung wirtschaftlicher und sozialer Belange mit den Zielen einer hohen Umweltqualität in Einklang zu bringen.

Auszüge aus dem GVP bezogen auf den Landkreis:

- ☞ Verkehr im Ländlichen Raum: die Gewährleistung eines gut ausgebauten Straßennetzes und eines flexiblen Grundangebots im ÖPNV ist auch dort für die Bevölkerung und für die Wirtschaft unverzichtbar
- ☞ die Wechselwirkungen zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung weisen große Handlungspotenziale auf. Vor allem eine geeignete Funktionsmischung zwischen Wohnen und Arbeiten, die vornehmliche Konzentration der weiteren Siedlungsentwicklung auf Achsen mit leistungsfähigen Schienenverkehren und die Förderung von Haltestellen und Taktverkehren im ÖPNV entlang bestehender und geplanter Siedlungsachsen sind Ansätze für eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs und die mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen
- ☞ demografischer Wandel und Schülerverkehr: Der demografische Wandel kann zu einer Verschiebung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV führen. Die Entwicklung kann in ländlichen Räumen und in Ballungsräumen unterschiedlich verlaufen. Die Anforderungen an die Haltestellendichte, den Fahrplan, den Komfort, die Sicherheit und die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher Verkehrsmittel steigen. Einflussfaktoren sind die zunehmende Zahl älterer Menschen sowie Änderungen bei den Schülerzahlen, den Schulstandorten und bei den schulorganisatorischen Abläufen. Die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Schulstandorten / der Schulorganisation und dem ÖPNV müssen zukünftig stärker beachtet werden. Zwischen Schulen, Schulträgern, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV sind engere Abstimmungen zur Schülerbeförderung notwendig
- ☞ Neu- und Ausbauten im Schienenverkehr: Die Einbindung des Landes in das deutsche und europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz wird durch die Realisierung verschiedener Neu- und Ausbauten im Schienennetz verbessert. Die Elektrifizierung des Streckennetzes wird fortgeführt. Durch diese Vorhaben steht auch dem Schienenpersonennahverkehr eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung
- ☞ Angebot Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Der Schienenpersonennahverkehr soll auch zukünftig das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienung im Land bilden und bereitstellen

- ☞ Der vertaktete Schienenpersonennahverkehr bildet auch zukünftig den Kern einer leistungsfähigen und attraktiven Nahverkehrsbedienungsform im Land

- ☞ Weiterentwicklung des SPNV: Das Land plant, vorrangig Lücken im landesweiten Angebot zu schließen und Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Dabei bildet das bestehende Angebot die Basis für weitere Verbesserungen. Wesentliche Elemente für die Bestimmung des zukünftigen Bedarfs an SPNV-Leistungen sind insbesondere die demografische Entwicklung im Land und eine ausgewogene räumliche Verteilung des Verkehrsangebots. Das Land wird in seinen weiteren Planungen aber auch berücksichtigen, dass durch Änderungen der Verkehrsströme und die erfolgreiche Entwicklung des SPNV in den letzten Jahren neue verkehrliche Bedürfnisse entstanden sind, denen Rechnung zu tragen ist (Zielkonzeption 2025 des Landes)

- ☞ ein wichtiger Meilenstein für den landesweiten SPNV ist die Realisierung des Bahnprojekts Ausbau Stuttgart–Ulm und Stuttgart 21

- ☞ integraler Taktfahrplan: Am Grundsatz und der Fortentwicklung eines integralen Taktfahrplans für Baden-Württemberg (ITF) wird festgehalten (Zielkonzept 2025 des Landes)

- ☞ Regionalexpress-Verkehre: Auf Strecken, die heute mit dem Regionalexpress bedient werden, soll die Angebotsqualität beibehalten werden. Der Regionalexpress verkehrt mindestens zweistündlich als schnelle Ergänzung zum Basissystem mit weniger Halten und ggf. beschleunigter Führung im Zulauf auf die Zentren. Im Einzugsbereich der Ober- und Mittelzentren im Land soll dabei auch in den späten Abendstunden eine stündliche Bedienung sichergestellt sein (Zielkonzept 2025 des Landes)

- ☞ Elektrifizierung von Strecken: Die Streckenelektrifizierung im Land soll fortgeführt werden, um den Anteil der elektrischen Traktion im Personen- und Güterverkehr weiter steigern zu können. Die Elektrifizierung der Südbahn ist ein wichtiger Teil der Elektrifizierungsoffensive des Landes

- ☞ Innovationsförderung: Das Land wird auch zukünftig Innovationen im ÖPNV fördern. Sie können die Bereiche Technik, Vertrieb, Verkehrsangebot, Information und Marketing betreffen

- ☞ Schaffung von umfangreicher Barrierefreiheit im ÖPNV auf Grund des demografischen Wandels, zum Beispiel in Form von höhengleichen Einstiegen, Rampen und Aufzügen, optischen und akustischen Fahrgastinformationen und einfachen Tarifen

- ☞ flexible Bedienungsformen im ÖPNV: Alternative, bedarfsorientierte Bedienungsformen in Schwachlastzeiten zur Kostenverbesserung im ÖPNV sollen angestrebt werden. Dies kann sich auf Fahrzeuggröße, Linienführung und Haltestellen sowie Fahrzeiten beziehen.

2.3 Regionalplan Donau-Iller

Der Regionalplan wurde im Jahr 1987 von der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Donau-Iller beschlossen und zwischenzeitlich vier Mal, letztmalig in 2009 fortgeschrieben.

Er ist ein langfristiges Entwicklungskonzept für die Region Donau-Iller, dessen Ziele für alle öffentlichen Planungsträger verbindlich sind.

Auszüge aus dem Regionalplan mit Bedeutung für den Landkreis:

- ☞ der Öffentliche Personennahverkehr muss insbesondere im ländlichen Raum verbessert werden

- ☞ Sicherstellung der Erreichbarkeit der zentralen Orte in einem zumutbaren Zeitaufwand

- ☞ im Ländlichen Raum eine Mindestbedienung gewährleisten

- ☞ den Nahverkehr zwischen den Nahverkehrsräumen und über die Landesgrenzen hinaus verbessern

- ☞ Ausgestaltung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Region soll unter Beachtung der Zielsetzungen und gemäß den Grundsätzen der Nahverkehrsprogramme von Baden-Württemberg und Bayern erfolgen. Dabei soll die Einrichtung einer Verkehrsgemeinschaft bzw. eines Verkehrsverbundes in Teilräumen der Region angestrebt werden

- ☞ das Angebot im Schienennetz soll weiterentwickelt und verbessert werden

- ☞ die Leistungsfähigkeit der Verbindung der Region Donau-Iller zu den benachbarten Verdichtungsräumen soll erhöht werden

- ☞ Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau von Schienenstrecken.

2.4 Integraler Taktfahrplan des Landes Baden-Württemberg

Für den Schienenpersonennahverkehr ist im Land Baden-Württemberg der sogenannte „Integrale Taktfahrplan“ (ITF) eingeführt.

Der ITF sieht vor, dass auf einer Strecke (zwischen zwei Knotenbahnhöfen) ein Nahverkehrszug in folgendem Takt fährt:

- ☞ montags bis freitags zwischen 6 und 21 Uhr im Stundentakt

- ☞ Samstag vormittags von 6 bis 13 Uhr je nach Nachfrage im Stunden- oder 2-Stundentakt

- ☞ Samstag nachmittags von 13 bis 21 Uhr im 2-Stundentakt

- ☞ sonn- und feiertags von 7 bis 21 Uhr im 2-Stundentakt

Das System Integraler Taktfahrplan basiert auf aufeinander abgestimmten Taktfahrplänen, die in sogenannten „Knotenbahnhöfen“ untereinander verknüpft werden. Diese Vernetzung der Verkehrsmittel gewährleistet beste Umsteigemöglichkeiten bei optimierten Umsteigezeiten. Außerdem bietet der ITF eine möglichst hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der Verkehrsmittel für den Fahrgast. Das Ziel ist es, im ÖPNV eine dem Individualverkehr vergleichbare Mobilität zu gewährleisten (Quelle: NVBW).

Das ITF-System ist auf allen Schienenstrecken im Landkreis Biberach seit vielen Jahren umgesetzt und ist darüber hinaus in den Hauptverkehrszeiten verstärkt bzw. durch ein zusätzliches Regionalbahnsystem wie zum Beispiel auf der Südbahn ergänzt und verbessert.

Das Land als zuständiger Aufgabenträger ist für die Verkehrs- und Fahrplanangebote zuständig.

Der Landkreis übt durch Einzelgespräche und bei den jährlichen Fahrplankonferenzen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) seinen Einfluss auf die Verkehrs- und Fahrplanangebote aus.

Ziel des Landkreises Biberach ist es, in der Partnerschaft mit den angrenzenden Landkreisen, das SPNV-Angebot auf den bestehenden Schienenstrecken zu verbessern. Der Landkreis ist Mitglied beim Interessenverband Südbahn, der Interessengemeinschaft Donaubahn und beim Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller.

2.5 Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Im Zielkonzept 2025 hat das Land im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie seine Vorstellungen zum Angebotskonzept und Angebotsstandard für den landesbestellten SPNV definiert. Leitbild ist eine Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2030. Um dieses Ziel zu verfolgen, sieht das Angebotskonzept 2025 folgende Hauptstrategien vor:

- 🚂 einen landesweiten Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr als Mindeststandard
- 🚂 eine über den Mindeststandard hinausgehende Angebotsverdichtung soll sich an Nachfrage und Potenzial differenzierter Standardklassen orientieren
- 🚂 das Mindestangebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen komplettiert (dort wo es keine Schienenverbindung gibt, schafft das Regio-Buskonzept des Landes eine vom Land mitfinanzierte Möglichkeit)
- 🚂 Sicherung bestehender Angebote
- 🚂 Erweiterung des Streckennetzes und zusätzliche Haltestellen
- 🚂 Auszüge aus dem Konzept (Angebotsklassen und Expresslinien)

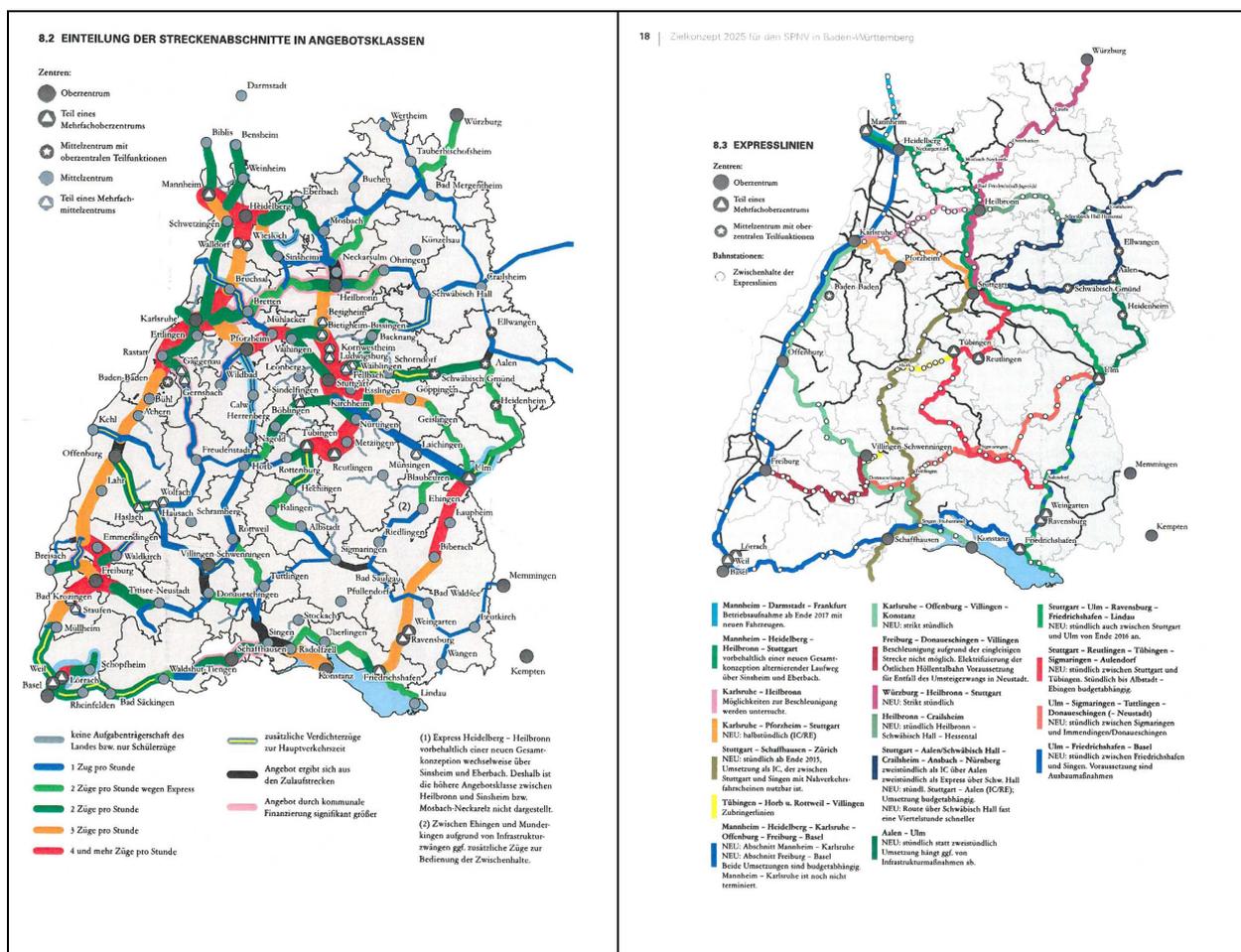


Abbildung 2, Quelle Land-Baden-Württemberg, Zielkonzept 2025

3. Kommunale Grundsätze / Regelungen zur Finanzierung des ÖPNV und der Vergabe von Verkehrsleistungen

Der Landkreis führt die freiwillige Aufgabe einer Daseinsvorsorge zur Sicherstellung der Bevölkerung mit einer ausreichenden Bedienung an Verkehrsleistungen im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit aus.

Ziel des Landkreises ist es, für die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen ein Grundangebot im gesamten Landkreis sicherzustellen und soweit leistbar, auch dauerhaft zu finanzieren. Dabei kann es durchaus Unterschiede im Verkehrsangebot bei eher städtisch geprägten Regionen zu rein ländlich geprägten Regionen geben. Verkehrsleistungen, die über das Grundangebot des Landkreises hinausgehen, werden grundsätzlich möglich sein, sofern die betroffene Region/Gemeinde sich an der Finanzierung dieses zusätzlichen Verkehrsangebots beteiligt, bzw. die Kosten trägt.

Der Landkreis regelt sein finanzielles Engagement im ÖPNV unter Beachtung der Bundes- und Landesbestimmungen und den kommunalen Regelwerken grundsätzlich in den jährlichen Haushaltsplänen.

3.1 Beschlüsse des Kreistages

- ▶ 18. Juni 1985, Richtlinie zur Bestimmung des Begriffs „Besondere Gefahr“ auf dem Schulweg (Ausnahmeregelung von der Mindestentfernung gemäß der Schülerbeförderungssatzung)

- ▶ 11. Dezember 2001, Vertrag zwischen dem Landkreis, der Stadt Biberach und den Stadtwerken Biberach (Zustimmung zur Finanzierung) – dieser Vertragsentwurf ist auch auf andere Gemeinden entsprechend anzuwenden, die im ÖPNV mit dem Landkreis zusammenarbeiten (Kostenteilung bei Zusammenarbeit, in der Regel 50:50)

- ▶ 12. Mai 2005, Subventionierung öffentlicher Personennahverkehrskurse: Vom Landkreis werden Kurse nicht mehr subventioniert, wenn sie nicht durchschnittlich von 5 Personen genutzt werden oder der Zuschussanteil pro Fahrgast 10,00 Euro übersteigt. Der Durchschnitt für Fahrten an Schultagen ist durch Zählung an mindestens 3 Schultagen oder in den Ferien an mindestens 2 Tagen zu ermitteln. Umlaufbedingte Leerfahrten dürfen auch unter diesem Durchschnitt liegen. Unberührt bleibt die Mindestbedienung im Verhältnis 1-1-1 (morgens-mittags-abends) an Werktagen
 - die Definition einer durchschnittlichen Nutzung von 5 Personen bezieht sich auf die gleiche Zeitlage und das gleiche Ziel

Die in dieser Ziffer genannten kommunalen Regelungen und Beschlüsse sind im Lichte der nachfolgenden Regelungen der Ziffern 3.2 und 3.3 zukünftig auszulegen bzw. werden durch diese fortgeschrieben.

3.2 Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten – Schülerbeförderungssatzung (SBS)

- Den Schulträgern obliegt grundsätzlich die Organisation und Durchführung der Schülerbeförderung. Der Landkreis erstattet - nach Abzug eines Eigenanteils - die notwendigen Schülerbeförderungskosten gegenüber den Schulträgern entsprechend seiner Schülerbeförderungssatzung als Schulwegkostenträger (§ 18 FAG). Nicht zu den Schulwegkosten im Sinne der Satzung gehört der innere Schulverkehr, wie z. B. Fahrten zwischen zwei Unterrichtsorten. Diese Kosten sind vom Schulträger zu tragen.

Wesentliche Inhalte der Satzung sind:

- es besteht kein Anspruch auf Einrichtung eines Beförderungsangebots
- die notwendigen Beförderungskosten werden erstattet, sofern die Mindestentfernung erreicht wird (grundsätzlich 3 km, es gibt Ausnahmetatbestände)
- Beförderungskosten werden grundsätzlich nur erstattet, wenn öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden
- es gibt eine zumutbare Wartezeit für die Ankunft bzw. Abfahrt am bzw. vom Schulort von 45 Minuten
- Schülerkurse, die der Schulträger einrichtet, müssen vom Verkehrsamt genehmigt sein, ansonsten erfolgt keine Kostenerstattung an den Schulträger

3.3 Finanzierungsgrundsätze im ÖPNV

- Fahrleistungen zur Bedarfsdeckung einer ausreichenden Verkehrsbedienung auf Grundlage des Grundangebots dieses Nahverkehrsplans trägt der Landkreis; es besteht kein Anspruch auf Einrichtung eines Angebots
- der Landkreis trägt die Verbundkosten (DING), die Kosten für verbundbedingte Belastungen sowie für Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste, die insbesondere durch Tarifkooperationen entstehen
- Angebote im SPNV sind vom Aufgabenträger (Land) zu tragen. In Ausnahmefällen kann ein (einmaliger) Investitionszuschuss für kreisnotwendige Investitionsmaßnahmen erfolgen, eine Bestellung von Schienenverkehrsleistungen durch den Landkreis erfolgt grundsätzlich nicht
- die Kosten für den Bau, Ausbau, Unterhalt und Kennzeichnung der Haltestellen sind vom Straßenbaulastträger bzw. den Gemeinden zu tragen

- ▶ die Verkehrsunternehmen versorgen auf ihre Kosten unmittelbar bzw. mittelbar die Haltestellen mit Aushangfahrplänen. Erfolgt die Fahrplanauskunft elektronisch (RBL und Echtzeitauskunft), dann stellen die Unternehmer die Daten im entsprechenden Format zur Verfügung und schaffen fahrzeugseitig die Voraussetzungen dafür
- ▶ Verkehrsleistungen zur nächsten Haltestelle oder zum Ziel, die über den Bedienungsumfang des Nahverkehrsplans hinausgehen oder die oberhalb des Angebotsniveaus im Landkreis liegen, sind unter den nachfolgenden Voraussetzungen grundsätzlich möglich, wobei neue Verkehre nur zum Schuljahresbeginn bzw. zum Fahrplanwechsel eingerichtet werden. Ein Anspruch auf die Einrichtung eines Beförderungsangebots besteht jedoch nicht. Es handelt sich immer um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises und liegt daher auch in seinem Ermessen:

Im (reinen) Schülerverkehr:

Voraussetzungen	Kostentragung	
	Landkreis	Gemeinde
<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf von mehr als 5 Grundschulkindern mit gleicher Zielrichtung und in der gleichen Zeitlage • trotz Anpassung der Schulzeiten gibt es kein zumutbares ÖPNV-Angebot 	bis zu 100%	
<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf von 3 bis 5 Grundschulkindern mit gleicher Zielrichtung und in der gleichen Zeitlage oder • Bedarf von mindestens 5 Schulkindern ab Klasse 5 mit gleicher Zielrichtung und in der gleichen Zeitlage • trotz Anpassung der Schulzeiten gibt es kein zumutbares ÖPNV-Angebot 	bis zu 50%	≥ 50%
<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf von weniger als 3 Grundschulkindern bzw. weniger als 5 Schulkindern mit gleicher Zielrichtung und in der gleichen Zeitlage 		100%

Der Anteil des Landkreises ist in Summe durch die Höchstbetragsregelung laut Schülerbeförderungssatzung begrenzt.

Im allgemeinen ÖPNV:

Voraussetzungen	Kostentragung	
	Landkreis	Gemeinde
<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf von nachhaltig mindestens 10 Fahrgästen mit gleicher Zielrichtung und in der gleichen Zeitlage • es gibt kein zumutbares ÖPNV-Angebot 	100%	
<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf von nachhaltig mindestens 5 bis 9 Fahrgästen mit gleicher Zielrichtung und in der gleichen Zeitlage • es gibt kein zumutbares ÖPNV-Angebot • es handelt sich z. B. um Rufbusse, Nachtbusse, Anrufsammeltaxis, Ferienangebote oder zu Schulen mit einem überregionalen Einzugsgebiet 	50%	50%
<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung von bestehenden Angeboten oder Ausdehnung der Bedienungszeiten • reine Ortsverkehre innerhalb der Städte und Gemeinden bzw. zu den Ortsteilen 		100%

Abbildung 3, Quelle Verkehrsamt

Sozial- und Experimentierklausel: Von den vorgenannten Bestimmungen kann dahingehend abgewichen werden, dass wenn ein Beförderungsangebot in den Schwachlast- und Nachtverkehrszeiten an den Wochenenden aus sozialen Gründen und auf ein Jahr befristet eingerichtet wird, der Landkreis die Kosten zu 100% trägt. Hierbei geht es um Freizeitverkehre in der Bedienform von flexiblen Angeboten (Rufbus oder Anrufsammeltaxis), die testweise für ein Jahr eingerichtet werden.

Primäres Ziel dabei ist es, den Jugendlichen zu ermöglichen, die Freizeiteinrichtungen des zugehörigen Mittelzentrums ohne eigenes Fahrzeug und mit einem sicheren und verlässlichen Beförderungsmittel besuchen zu können. Ein Anspruch auf die Einrichtung eines solchen Angebots besteht nicht, das Landratsamt entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen, ob es solch ein Angebot einrichtet.

3.4 Grundsätze für die Ausschreibung und Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen (öffentliche Dienstleistungsaufträge)

Das Vergaberechtsregime schreibt vor, dass rd. 27 Monate vor Betriebsbeginn der neuen Verkehrsleistung der Aufgabenträger (Landkreis) im EU-Amtsblatt eine Vorabbekanntmachung einstellt und damit über das anstehende wettbewerbliche Vergabeverfahren informiert.

Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge können als sogenannte Netto- oder Bruttoverträge ausgestaltet werden. Voraussetzung für einen Nettovertrag ist, dass es sich inhaltlich um eine Dienstleistungskonzession handeln muss. Bruttoverträge kommen in Frage, wenn es sich um reine Auftragsverkehre handelt. Bei den Nettoverträgen bekommt der Auftragnehmer alle Einnahmen und trägt dafür auch das Marktrisiko. Die Zuschussleistung beschränkt sich auf das tatsächliche Defizit zwischen den Einnahmen und den Kosten unter Beachtung eines angemessenen Gewinns. Bei den Bruttoverträgen handelt es sich um eine eindeutig bestellte Verkehrsmenge zu einem festen Preis. Der Auftraggeber erhält die Einnahmen und trägt das vertragliche Risiko sogar soweit, dass z. B. Fahrleistungen durchgeführt werden, für die es keinen Bedarf mehr gibt, diese aber vertraglich (noch) vereinbart sind.

Vor Einleitung eines Vorabbekanntmachungsverfahrens muss der Landkreis sich darüber im Klaren sein, ob zukünftig, zur Versorgung der Bevölkerung mit einer ausreichenden Verkehrsbedienung, der Verkehr eines Zuschusses und damit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bedarf. Maßgeblich zur Beantwortung dieser Fragen ist:

- ▶ ob der bestehende Verkehr bereits bezuschusst wird
- ▶ ob das bestehende Verkehrsangebot das öffentliche Verkehrsbedürfnis ausreichend bedient, wenn nicht, inwiefern es erweitert wird
- ▶ ob das zukünftige Verkehrsangebot eines Zuschusses bedarf.

Ergibt die Bestandsaufnahme und die Zukunftsprognose, dass für das zukünftige ausreichende Verkehrsangebot ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag notwendig werden könnte, dann leitet das Verkehrsamt mit der Vorabbekanntmachung das Verfahren ein.

Bei einer Vorabbekanntmachung ist entsprechend des zweistufigen Verfahrens insbesondere zu beachten:

- ▶ sie nennt Anforderungen an den ÖPNV, die bei einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung vom Antragsteller und der Genehmigungsbehörde erfüllt bzw. berücksichtigt werden müssen

- ▶ die Anforderungen der Vorabbekanntmachung ergeben sich aus den im Nahverkehrsplan genannten Anforderungen an eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen unter Berücksichtigung des zukünftigen Bedarfs an den ÖPNV; Städte mit eigenem Stadtverkehr werden frühzeitig am Verfahren beteiligt
- ▶ die Anforderungen in der Vorabbekanntmachung dürfen wegen des gesetzlich normierten Vorrangs eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs aber auch nicht „überzogen“ werden, um eine eigenwirtschaftliche Antragstellung zu erschweren
- ▶ die in der Vorabbekanntmachung genannten Anforderungen sind Bestandteil des in der Vorabbekanntmachung genannten und daran anschließenden wettbewerblichen Vergabeverfahrens, dies bedeutet, dass die in der Vorabbekanntmachung genannten Anforderungen dann auch zu bestellen und letztendlich zu finanzieren sind.

Das EU-Vergaberechtsregime ermöglicht dem Landkreis mehrere mögliche Vergabeverfahren. Das Verkehrsamt wählt das rechtlich zulässige Verfahren aus und achtet dabei auf eine Gleichbehandlung innerhalb der vergleichbaren Verkehre.

Die Zuschlagskriterien ergeben sich aus dem besonderen und allgemeinen Vergaberecht. Sie sind grundsätzlich in einer Vergabematrix darzustellen, wobei der Preis das wesentliche Vergabekriterium ist.

Die Anmeldung und Bewirtschaftung der finanziellen Mittel zu den Verkehren und explizit für neu zu vergebende Verkehre erfolgt über den Haushaltsplan und unter Beachtung der Zuständigkeitsregelungen.

Hinweis: Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Einzelne Regelungen können daher keine allzu tiefe Detailschärfe haben. Anforderungen und Vorgaben werden daher oft als Sollvorschriften oder als eine grundsätzliche Anforderung/Vorgabe formuliert. Von Sollvorschriften kann nur in atypischen Fällen abgewichen werden. Ob ein atypischer Fall vorliegt entscheidet das Landratsamt. Die grundsätzlichen Anforderungen/Vorgaben sind ebenfalls zu beachten, nur in Ausnahmefällen (nach Rücksprache mit dem Landratsamt) kann davon abgewichen werden.

4. Auf den straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr einwirkende Verkehre und Organisation im Landkreis

4.1 Schienengebundener öffentlicher Personenverkehr

Durch den Landkreis Biberach laufen drei Bahnstrecken, die Südbahn, die Donaubahn und die Illertalbahn. Die Südbahn als überregionale Nord-Südverbindung und zugleich Fernverkehrsstrecke hat für den Landkreis Biberach die höchste verkehrspolitische Bedeutung, dicht gefolgt von der überregionalen Ost-Westverbindung, der Donaubahn. Die Illertalbahn spielt eine untergeordnete Rolle, wobei sie für den Bereich des Illertals wichtige Anschlussmöglichkeiten zu den Oberzentren Ulm, Memmingen und Kempten bietet. Allerdings besteht im Landkreis Biberach mit dem Bahnhof Tannheim nur ein Zugang zur Illertalbahn bzw. zur ASB 48. Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke München – Lindau kann es auf der Illertalbahn bzw. in Tannheim zu Ertüchtigungen von Bahnübergängen und ggf. des Bahnhofs kommen. Der Landkreis ist in das Projekt „ABS 48“ involviert.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land und für den Schienenfernverkehr der Bund. Auf allen Bahnstrecken laufen Bestrebungen, die Infrastruktur und das Verkehrsangebot mittel- bis langfristig zu verbessern. Wesentliche Projekte dabei sind die Elektrifizierung der Südbahn, der Aufbau eines regionalen S-Bahnverkehrs auf allen drei Strecken und infrastrukturelle Ertüchtigungen sowie Verbesserungen des Schienenverkehrs auf der Donaubahn.

Der Landkreis nimmt auf den Schienenverkehr und die Schieneninfrastruktur politischen und tatsächlichen Einfluss, indem er in allen Interessengemeinschaften der Bahnstrecken und in der Vorstandschaft des Vereins „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ vertreten ist. Das Verkehrsamt nimmt an den jährlich stattfindenden Konferenzen des Landes zum SPNV-Fahrplanangebot teil und bringt dabei die Interessen des Landkreises ein.

Parallel zu den nachfolgenden Projekten wurde das SPNV-Fahrplanangebot im Landkreis seit der Erstellung des letzten Nahverkehrsplans kontinuierlich verbessert. Die wesentlichen Ziele und Projekte des Landkreises im Schienenverkehr sind auf einem sehr guten Weg.

Neubau der Südkurve Laupheim

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Südkurve Laupheim im Juni 2011 fand das Projekt Regionalbahn Langenau – Ulm – Laupheim/Stadt- Biberach nach über zehnjähriger Planungs- und Bauzeit seinen Abschluss. Die neu gebaute Verbindungsstrecke ermöglicht nunmehr den Fahrgästen, vom Stadtbahnhof Laupheim umsteigefrei mit der Regionalbahnlinie nach Biberach und zurück zu fahren.

Umbau der Bahnhöfe Biberach und Laupheim West

Mit den Umbauarbeiten an den beiden Bahnhöfen konnte die Infrastruktur und Attraktivität stark gesteigert werden. Neben den Neubauten von Mittelbahnsteigen sowie Anbringung von Aufzuganlagen erfolgte auch ein behindertengerechter Zugang zu den Bahnsteigen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Daneben konnte die deutlich bessere betriebliche Abwicklung des Zugverkehrs durch Beseitigung des bisher schienengleichen Zugangs zu den Bahnsteigen erreicht werden.

Elektrifizierung der Südbahn

Anfang 2006 wurde von den Städten und Gemeinden entlang der Strecke, den Landkreisen Alb-Donau-Kreis, Biberach, Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg, den Industrie- und Handelskammern Ulm und Bodensee-Oberschwaben sowie den beiden Regionalverbänden Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben der Interessenverband Südbahn, mit dem Ziel der Elektrifizierung der Südbahn, gegründet. Die Elektrifizierung der Südbahn befindet sich nun in der Umsetzung. Die fünf Planfeststellungsabschnitte sind planfestgestellt und in 2016 wurde mit den ersten Bauarbeiten begonnen. Die Fertigstellung ist in den Jahren 2021/22 geplant. Der Interessenverband Südbahn hat ein eigenes Fahrplankonzept für den Zeitraum nach der Elektrifizierung erarbeitet. Dieses findet Eingang in die Fahrplankonzepte des Landes. Die Reisezeiten werden nicht nur merklich kürzer, sondern es wird auch zu einer deutlichen Verbesserung im Fahrplanangebot kommen.

Donaubahn

Im Frühjahr 2014 wurde die Interessengemeinschaft Donaubahn als ein Zusammenschluss von den Regionalverbänden, Landkreisen, Städten und Gemeinden, Gemeindeverwaltungsverbänden sowie den Industrie- und Handelskammern, die entlang der Donaubahn zwischen Donaueschingen und Ulm liegen, gegründet. Der Landkreis Biberach ist sogar in der 6-köpfigen Vorstandschaft vertreten. Ziel der Interessengemeinschaft ist die Optimierung und Verbesserung des Schienenverkehrs auf der Donaubahn. Die Interessengemeinschaft hat einen Verkehrsplaner mit einer Studie zur Verbesserung des SPNV-Angebots beauftragt. Das zukünftige Angebot muss aufwärtskompatibel sein. Dies bedeutet, dass das Angebot für die langsameren Regionalverkehre stimmig zu den schnellen und überregionalen Verkehrsangeboten sein muss. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist, ob auch zukünftig und damit nachhaltig Züge mit Neigetechnik verfügbar sind, da diese Züge schnellere Reisegeschwindigkeiten fahren können und somit besser aufwärtskompatibel zum Regionalverkehr sind.

Illertalbahn bzw. Ausbaustecke (ABS) 48 München - Lindau

Die Illertalbahn berührt den Landkreis mit dem Bahnhof in Kellmünz. Die Illertalbahn ist Teil des Regio-S-Bahn Projekts. Investitionen, die aufgrund der ABS 48 erfolgen, werden auch für den zukünftigen S-Bahn-Verkehr benötigt.

Die Elektrifizierung der ABS 48 München – Lindau berührt mit ihrem Planungsabschnitt Tannheim – Leutkirch den Landkreis Biberach auf der Gemarkung Tannheim. Es müssen Bahnübergänge und evtl. im Bahnhofsbereich Tannheim Ertüchtigungen durchgeführt werden. Mit der ABS 48 soll es auch einen neuen Fahrplan geben, der Verbesserungen für Tannheim enthalten soll. Der Landkreis ist an dem Projekt beteiligt.

Regio-S-Bahn Donau-Iller

Am 24.11.2009 wurde bei einer Sitzung des Regionalverbands Donau-Iller (RVDI) beschlossen, dass der Regionalverband in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern ein Stufenkonzept für eine Regio-S-Bahn im Bereich Donau-Iller entwickeln soll. Ziel dabei ist es, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region des RVDI durch einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr zu verbessern und weiter auszubauen und damit für eine nachhaltige Mobilität zu sorgen. Es wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis führte, dass das regionale S-Bahnkonzept ein sehr gutes Kosten- und Nutzungsverhältnis hat. Der Kreistag hat der Konzeption „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ im März 2013 zugestimmt. Im Dezember 2015 wurde von den Projektbeteiligten der Verein „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ gegründet. Der Verein soll das Projekt zeitnah zur Realisierungsreife bringen.

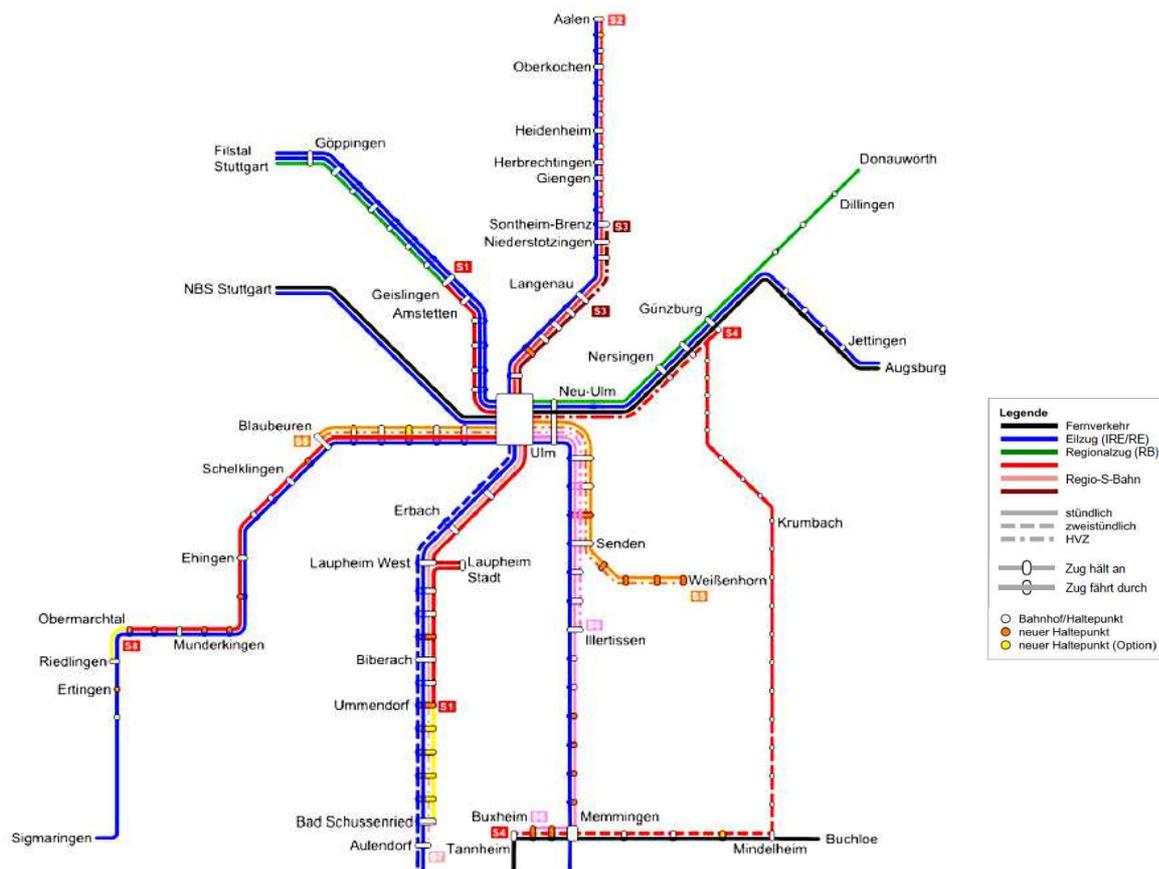


Abbildung 4, Quelle Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller

4.2 Motorisierter Individualverkehr

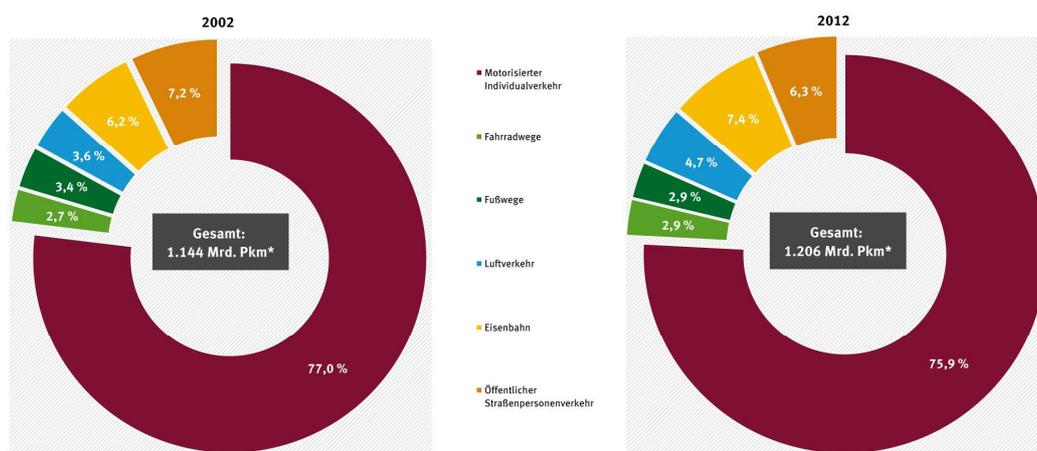
Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) benutzt der Verkehrsteilnehmer ein ihm zur Verfügung stehendes motorisiertes Verkehrsmittel (Auto, Dienstwagen, Mietfahrzeuge, Carsharing, Motorrad, Moped ...). Der MIV bietet dem Fahrzeugnutzer eine hohe Flexibilität, Unabhängigkeit, Bequemlichkeit. Das eigene Fahrzeug ist teilweise ein Statussymbol. Diesen weitgehend positiven Eigenschaften stehen viele negative Umwelteigenschaften entgegen. Dies sind höhere Umweltbelastungen und ein deutlich höherer Flächenanspruch (Straßen und Parkräume).

Die Auswirkungen dieser negativen Aspekte müssen als sogenannte externe Kosten von der Gemeinschaft, dem Steuerzahler bezahlt werden. Wesentlich bedeutender sind jedoch die negativen Folgen der Umweltbelastungen durch den MIV. Der MIV leistet einen wesentlichen Beitrag zur Luftverschmutzung, zur Klimaerwärmung durch seinen CO₂-Ausstoß, zur Verkehrslärmbelastung, dem Flächenverbrauch und der Flächenversiegelung.

Letztendlich nimmt die Lebensqualität durch diese Belastungen ab, dies vor allem in den urbanen Wohnstätten. Der MIV kann sich auch negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, wenn die Verkehrsdichte und der zur Verfügung stehende Raum nicht im Einklang stehen. Der ÖPNV kann einen wesentlichen Beitrag zur Eindämmung des MIV leisten.

Allerdings zeigen Statistiken des Modal Splits deutlich, dass der Autofahrer sehr lange an seinem motorisierten und individuellen Verkehrsmittel festhält.

Modal Split im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs



* Milliarden Personenkilometer

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2014/2015

Abbildung 5, Quelle BMVI

PKW-Bestand je 1000 Einwohner im Landkreis Biberach

Gemeinde	Jahr 1993	Jahr 2015	Zunahme	Anbindung, Verknüpfung
Biberach	513	581	13,26 %	Bahn und ÖPNV
Laupheim	509	598	17,48 %	Bahn und ÖPNV
Riedlingen	527	601	14,04 %	Bahn und ÖPNV
Ochsenhausen	537	609	13,41 %	ÖPNV, Hauptachse
Bad Schussenried	488	552	13,11 %	Bahn und ÖPNV
Schwendi	531	637	19,96 %	ÖPNV, Nebenachse
Rot an der Rot	526	656	24,71%	ÖPNV, Nebenachse
Langenenslingen	541	669	23,70 %	ÖPNV, Nebenachse
Uttenweiler	531	637	19,96 %	ÖPNV, Nebenachse
Alleshausen	578	686	18,69 %	ÖPNV, Nebenachse
Betzenweiler	510	675	32,35 %	ÖPNV, Nebenachsen

Abbildung 6, Quelle Stala Baden-Württemberg

4.3 Verkehrsverbund DING

Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) organisiert seit dem 1.1.1998 den öffentlichen Nahverkehr im Alb-Donau-Kreis, im Landkreis Neu-Ulm und in der Stadt Ulm. Seit der Fusion mit dem Biberacher Nahverkehrsverbund am 1.1.2003 ist DING auch für den ÖPNV im Landkreis Biberach zuständig. Der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund ist ein Mischverbund, er besteht aus den Landkreisen Alb-Donau-Kreis, Biberach und Neu-Ulm und dem Stadtkreis Ulm (Aufgabenträger für den ÖPNV) sowie aus 34 Verkehrsunternehmen.

Der Landkreis Biberach ist Gesellschafter und hat drei Aufsichtsratsmandate (Verwaltung und zwei Kreisräte). Der Aufsichtsratsvorsitz wechselt im Turnus von 2 Jahren unter den Behördenleitern der Aufgabenträger. Unterhalb des Aufsichtsrates gibt es beim Verbund Arbeitsgruppen, die Themen vorschlagen, beraten und bis zur Entscheidungsreife durch den Aufsichtsrat bearbeiten. Der Landkreis wird in diesen drei Arbeitsgruppen vom Verkehrsamt vertreten. Wesentliche Themen sind die Einnahmeverteilung, Tarifkooperationen, Tarifmaßnahmen und das operative Geschäft des Verbundes.

Primäres Ziel des Verbundes ist es, die Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs in der länderübergreifenden Region zu steigern und die sechs Schienenstrecken mit dem Busangebot zu vernetzen. Dazu nimmt die Gesellschaft folgende Aufgaben wahr:

- ☞ Koordination des ÖPNV einschließlich SPNV
- ☞ Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- ☞ Förderung des Einsatzes moderner Kommunikationsmittel
- ☞ Erstellung und Herausgabe des Verbundfahrplans mit Liniennetzplan
- ☞ Einführung einheitlicher Fahrscheine und Weiterentwicklung des Verbundtarifs
- ☞ Förderung des Absatzes und der Fahrgastzahlen
- ☞ Einnahmearteilung
- ☞ Unterstützung der Aufgabenträger bei der Erstellung der Nahverkehrspläne
- ☞ Durchführung von Verkehrsplanung und Verkehrsanalysen.

Für die Fahrgastinformation und die Erstellung des Verbundfahrplanes betreibt die Gesellschaft das Fahrplan- und Auskunftssystem DIVA / EFA. Hierin werden alle Fahrplandaten der Region verwaltet und landes- bzw. bundesweit für die Fahrgastauskunft zur Verfügung gestellt.

Die **Einnahmearteilung** besteht aus einem umfangreichen Regelwerk und umfasst die Verteilung der Tarif- und Fahrpreiseinnahmen unter den Verkehrsunternehmen.

Tarifkooperationen werden i. d. R. vom Aufgabenträger (Landkreis) angestoßen. Es handelt sich dabei um verbundgrenzenüberschreitende Verkehre. Verkehrsbedürfnisse gehen oft über die Verbundgrenzen hinaus und können dann mehrere Tarifgebiete betreffen. Der Fahrgast muss in diesen Fällen mehrere Fahrscheine mit unterschiedlichen Tarifstrukturen, Fahrscheinpreisen und teilweise sogar mit abweichender Beförderungsbedingung kaufen.

Dieses stellt vor allem für regelmäßige Pendler auf solchen Verbindungsrelationen ein oft schwieriges Zugangshindernis zum öffentlichen Personennahverkehr dar. Gerade auf gut nachgefragten Pendlerrelationen muss es daher ein Ziel sein, dieses Zugangshindernis mit einer Tarifkooperation zu beseitigen. Bei Tarifkooperationen wird das Tarifgebiet des betroffenen Verkehrsverbundes auf relevante Nahverkehrsziele im Nachbarverbund ausgedehnt. Die Pendler können bei solchen Tarifkooperationen von der Quelle bis zum Ziel mit einem einzigen Fahrschein, in einer einheitlichen Tarifstruktur und zu einheitlichen Beförderungsbedingungen den öffentlichen Nahverkehr benutzen.

Durch Tarifkooperationen entstehen sogenannte Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste (HDVs). Harmonisierungsverluste entstehen, wenn der alte Tarif teurer war (Haustarif, kurze Strecke, usw.) und der neue Tarif wegen seiner weiten Tarifwirkung teurer ist. Durchtarifizierungsverluste entstehen, weil nun mit einem Fahrschein auf der Strecke gefahren werden kann, für die man vorher zwei oder mehrere Fahrscheine gebraucht hat. Diese HDVs tragen die Aufgabenträger im Rahmen ihrer Zuständigkeit als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr.

Die HDVs werden nach Quelle und Ziel auf die betroffenen Aufgabenträger i. d. R. nach dem Verhältnis 50:50 aufgeteilt. Das Land unterstützt Tarifkooperationen in der Gestalt, dass es Zuschläge i. d. R. bei den Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz beim Verkehrsverbund gewährt. Insgesamt wird eine Tarifkooperation durch Verträge mit den betroffenen Landkreisen, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen geschlossen.

Tarifmaßnahmen umfassen die Arten von Fahrscheinen (Einzelfahrscheine, Mehrfachfahrscheine, Gruppenfahrscheine, Fahrscheine des Ausbildungsverkehrs usw.) und deren preisliche Gestaltung sowie notwendige Tariferhöhungen.

5. Verfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Die Erarbeitung des Entwurfs für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Biberach erfolgte in Zusammenarbeit des Verkehrsamtes mit dem Planungsbüro PTV Transport Consult GmbH (PTV), zwischenzeitlich PTV GROUP.

Der Auftragsvergabe an die PTV war ein beschränktes Ausschreibungsverfahren nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen, Teil A (VOL/A) vorausgegangen.

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss hat an seiner Sitzung am 07.12.2012 der Auftragsvergabe an die PTV zugestimmt.

Verfahrensvorschriften zur Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthalten § 8 Absatz 3 PBefG sowie § 12 ÖPNVG. Hiernach sind die Gemeinden, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen, Behindertenverbände, die Genehmigungsbehörden nach dem PBefG sowie benachbarte Aufgabenträger zu beteiligen bzw. mit ihnen die Planungen abzustimmen. Mit der Anzeige des Nahverkehrsplans beim Regierungspräsidium Tübingen ist das Verfahren abgeschlossen.

5.1 Aufstellung des Anhörungsentwurfs

Aufgrund von auslaufenden Linienverkehrsgenehmigungen in den Nahverkehrsräumen Ochsenhausen und Laupheim mussten zur rechtlichen und verkehrlichen Sicherstellung von einzuleitenden Vergabeverfahren in einem ersten Schritt die Mindestanforderungen festgelegt werden, da diese wie in Ziffer 3.4 für das Einleiten des Vergabeverfahrens mittels einer Vorabbekanntmachung notwendig waren.

Es wurde dazu eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Verkehrsunternehmen je Verkehrsraum, des Verkehrsverbundes DING, PTV und des Verkehrsamtes gegründet.

In dieser Arbeitsgruppe wurden die einzelnen Arbeitsschritte je Verkehrsraum in einer konstituierenden Sitzung und in weiteren Sitzungen besprochen und diskutiert. Inhalt der Sitzungen waren insbesondere die Analyse des Fahrplanangebots und die Erarbeitung der Anforderungen an die zukünftigen Verkehre.

Es wurden alle Gemeinden des Landkreises mit der Bitte angeschrieben, dem Verkehrsamt infrastrukturelle Entwicklungen und Vorstellungen der Gemeinden hinsichtlich der ÖPNV-Bedienung mitzuteilen. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden bei der Festlegung der Mindestbedienstungsstandards berücksichtigt.

Die Stadt Biberach hat zusammen mit dem Landkreis die Stadtwerke Biberach mit der Erbringung von Nahverkehrsleistungen im Nahverkehrsraum Biberach betraut. Die Stadt Biberach ist daher einvernehmlich bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans bezogen auf das Stadtgebiet zu beteiligen. Es fanden Gespräche mit der Stadtverwaltung statt. Das Verkehrsamt arbeitet sehr eng und sehr gut mit den Stadtwerken Biberach bei der Erbringung der betrauten Verkehrsleistung zusammen.

Mit den Nachbarlandkreisen wurde festgelegt, wer für landkreisüberschreitende Linienverkehre verkehrlich und explizit vergaberechtlich zuständig ist. Das EU-Vergaberechtsregime sieht bei solchen Verkehren, die über mehrere geographische Zuständigkeitsbereiche verlaufen, als Auftraggeber für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag eine Gruppe von Behörden vor.

Nach alledem wurden die Mindestbedienungsstandards festgelegt.

Das die Fortschreibung des Nahverkehrsplans begleitende Fachunternehmen PTV hat anhand der festgelegten Mindestbedienungsstandards eine Schwachstellenanalyse sowie die Erschließungs- und Bedarfsabdeckung mit Verkehrsleistungen im Landkreis überprüft.

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss hat an seiner Sitzung vom 07.06.2013 die neuen Mindestbedienungsstandards zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den Anhörungsentwurf auf Grundlage dieser Mindestbedienungsstandards zu erstellen und in die Anhörung zu geben.

Mitte 2015 wurde im Landkreis ein Arbeitskreis ÖPNV eingerichtet. Der Arbeitskreis besteht aus Vertretern der Fraktionen des Kreistages und aus dem Leiter des Verkehrsamtes. Im Arbeitskreis werden primär die Themen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) behandelt. Der Arbeitskreis hat das Ziel, den Kreistag frühzeitig und intensiv an der Fortschreibung des NVP zu beteiligen. Die Mitglieder des Arbeitskreises bekommen einen tiefen Einblick in das sehr komplexe Thema ÖPNV, erhalten ein breites Basiswissen und sind damit in der Lage, Inhalte zum ÖPNV in ihren Fraktionen konstruktiv zu diskutieren, Ideen zu generieren und diese in den Arbeitskreis einzubringen. Bis zur Einbringung des Anhörungsentwurfs in den Kreistag hat der Arbeitskreis an 16 Sitzungen getagt.

In 2016 wurde bei der Stadt Biberach eine Arbeitsgruppe „Nahverkehrskonzept Stadtlinienverkehr BC“, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, den Stadtwerken und des Verkehrsamtes eingerichtet. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, das Nahverkehrskonzept mit seiner heutigen Linienführung und seiner Verkehrserschließung auf die zukünftigen Anforderungen auszurichten, den ÖPNV zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu stärken und einen aktiven Beitrag für einen umweltschonenden Verkehr zu leisten. Erkenntnisse aus dieser Arbeitsgruppe gehen in den Anhörungsentwurf bezogen auf den Nahverkehrsraum Biberach ein.

Die Behindertenbeauftragte des Landkreises Biberach ist an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beteiligt. Dies insbesondere, weil der Gesetzgeber im Personenbeförderungsrecht den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV dazu verpflichtet hat dafür zu sorgen, dass die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen bis 1. Januar 2022 insofern berücksichtigt werden, dass eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird.

Der Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans wird dem Kreistag vorgelegt und von diesem beschlossen.

5.2 Aufstellung des Nahverkehrsplans

Der vom Kreistag beschlossene Anhörungsentwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird zur Anhörung bzw. zur Beteiligung gegeben:

- kreisangehörige Gemeinden

- Verkehrsunternehmen, die im Landkreis Biberach Verkehrsleistungen erbringen

- Regionalverband Donau Iller als zuständiger Träger der Regionalplanung

- Straßenbaulastträger

- Regierungspräsidium Tübingen als Genehmigungsbehörde

- Verkehrsverbund DING

- Nachbarlandkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV.

Die daraufhin eingehenden Stellungnahmen werden geprüft und bei der Erstellung des Nahverkehrsplans mit einbezogen.

Der Nahverkehrsplan wird anschließend vom Kreistag beschlossen und beim Regierungspräsidium Tübingen angezeigt.

6. Wesentliche Entwicklungen seit Erlass des Nahverkehrsplans

In einem kurzen Überblick werden die wichtigsten Entwicklungen, die sich seit der Verabschiedung des derzeit noch gültigen Nahverkehrsplans ergeben haben, dargestellt.

6.1 Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im März 2012

Der Nahverkehrsplan wurde vom Kreistag im Jahr 2008 verabschiedet. In 2012 erfolgte eine partielle Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf Grund des anstehenden wettbewerblichen Vergabeverfahrens in den Verkehrsräumen Ochsenhausen und Laupheim. Aufgrund des Vorrangs einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung mussten die Mindeststandards dringend und umfangreich erhöht werden, damit verhindert werden konnte, dass eigenwirtschaftliche Anträge mit einem Fahrplanangebot von nur 30% des aktuellen Fahrplans hätten genehmigt werden müssen. Der Mindestbedienungsstandard wurde daher von 30% auf 95% des aktuellen Fahrplanangebots erhöht.

Aufgrund der vagen Formulierungen im Nahverkehrsplan zur geplanten Linienbündelung und der bestehenden Rechtsunsicherheit, weil das nationale Personenbeförderungsgesetz erst zum 01.01.2013 an das EU-Vergaberecht der Verordnung 1370/2007 angepasst wurde, wurde durch einen separaten Kreistagsbeschluss klargestellt, dass es (auch planerisch) keine Linienbündelung gibt, solange die Rechtsunsicherheit besteht.

6.2 Synchronisierung der Laufzeiten von Linienverkehren

Die im Nahverkehrsplan für eine (zukünftige) Linienbündelung notwendige Synchronisierung der Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen war eine zukunftsweisende und richtige Entscheidung. Aufgrund der Synchronisation liefen in den beiden großen Nahverkehrsräumen Ochsenhausen und Laupheim viele Liniengenehmigungen zeitgleich aus. Dadurch war es möglich, zeitgleich bei mehreren Linienverkehrsgenehmigungen den Wettbewerb mit einer Vorabbekanntmachung einzuleiten.

Die Unternehmer hatten damit die Möglichkeit, für eine, mehrere oder alle in der Vorabbekanntmachung genannten Linien ein Angebot einzureichen. Die Synchronisation hat damit zu den positiven Effekten bei der Neuvergabe der Linienkonzessionen einen wesentlichen Beitrag geleistet. Aufgrund der damaligen Umstände war es leider nicht möglich, eine durchwegs sinn- und vollständige Synchronisierung aller Linien in einem Nahverkehrsraum im Nahverkehrsplan festzulegen. Mit einer vollständigen Synchronisation hätte man Linien, die in einer engen Verflechtung zueinander bestehen, auf einen gemeinsamen Betriebszeitraum harmonisieren können. Die Synchronisation aller Linien ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Fortschreibung und der damit einhergehenden Linienbündelung (siehe Ziffer 15).

6.3 Übersicht Linienverkehrsgenehmigungen, Stand August 2017

(graphische Darstellung: Anlage 3, Regionalnetz DING,)

Linie	Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung	Laufzeit bis	zuständiger Aufgabenträger
1	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
2	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
3	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
4	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
5	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
6	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
7	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
10	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
11	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
12	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
14	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
22	Baumeister-Knese	31.12.2019	Stadt Ulm
23	SVL	30.06.2022	ADK
24	SVL	30.06.2022	ADK
25	Reisch	13.12.2026	SIG
74	SVL	30.06.2022	ADK
215	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	BC
216	RAB	31.05.2025	BC
217	Bottenschein	31.05.2026	BC
217a	Diesch (BS)	31.05.2020	BC
218	Walk	31.07.2025	BC
220	RAB	30.06.2025	BC
221	RAB	30.06.2025	BC
222	RAB	30.06.2025	BC
223	Bayer Reisen	27.02.2019	ADK
225	Bottenschein Reisen	30.11.2019	ADK
226	Fromm	30.06.2025 (ÖDA)	BC
227	RAB	30.06.2025	BC
229	Reinalter	30.06.2025	BC
240	RAB	30.06.2025	BC
241	RAB	31.05.2026	BC
242	Fromm Reisen	31.08.2018 (ÖDA)	BC
250	Ertl-NVBC	31.08.2024	BC
251	Ertl-NVBC	31.08.2024	BC

252	Ertl-NVBC	31.08.2024	BC
253	Ertl-NVBC	31.08.2024	BC
254	Ertl-NVBC	31.08.2024	BC
255	Ertl-NVBC	31.08.2024	BC
259	Ehrmann	05.03.2020	RV
260	Ehrmann	20.09.2025	RV
270	Diesch (BS)	31.03.2027	BC
271	Diesch (BS)	31.08.2025	BC
272	Diesch (BB)	31.05.2026	BC
280	Diesch (BB)	28.02.2025	BC
281	Diesch (BB)	28.02.2025	BC
282	Diesch (BB)	31.07.2024	BC
318	Bayer Reisen	30.04.2021	BC
320	RAB	31.05.2021	ADK
326	Walk Reisen	31.05.2024	ADK
327	Walk Reisen	28.02.2027	BC
328	Walk Reisen	30.05.2024	ADK
345	RAB	13.09.2019 (ÖDA)	RTL
347	RAB	13.09.2019 (ÖDA)	RTL
380	Walk Reisen	31.07.2025	BC
381	Walk Reisen	31.07.2025	BC
381a	Bendel	31.08.2018 (ÖDA)	BC
382	Walk Reisen	31.07.2025	BC
390	HzL	30.06.2025	SIG
390/2	HzL	31.03.2018	SIG
391	Gairing	30.11.2025 (ÖDA)	BC
392	Gairing	30.11.2025 (ÖDA)	BC
393	RAB	31.05.2021	SIG
395	Walk Reisen	31.12.2023	BC
396	Walk Reisen	31.12.2023	BC
716	Fromm Reisen	31.01.2027 (ÖDA)	BC

ÖDA = Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Abbildung 7, Quelle Verkehrsamt

6.4 Schüler- und Ausbildungsverkehr im ÖPNV

Ein äußerst wichtiger Faktor des ÖPNV im ländlichen Raum ist der Schüler- und Ausbildungsverkehr. Deshalb lag und liegt das Augenmerk besonders an den Bedürfnissen dieser Fahrgastgruppe.

Im Nahverkehrsplan 2008 wurde das Ziel formuliert, den Schwerpunkt auf die Entwicklungen im schulischen Bereich mit der Einführung des G8-Modells an den Gymnasien oder auf Ganztageschulkonzepte zu legen und mit dem ÖPNV in den Folgejahren darauf zu reagieren (vgl. Ziffer 3.1. Nahverkehrsplan 2008).

Zwischenzeitlich sind die schulischen Entwicklungen weit vorangeschritten. Das G8-Modell ist im Landkreis Biberach an den Gymnasien umgesetzt. Berufliche Gymnasien bieten die Möglichkeit eines G9-Abiturs. Werkrealschulen, die sich an vielen bisherigen Grund- und Hauptschulen etabliert hatten, befinden sich bereits wieder in der Umwandlung zur Gemeinschaftsschule oder sind von einer Schließung bedroht.

Neue Schularten und Schulkooperationen, die starke Konzentration bei den Unterrichtszeiten und der damit verstärkte einheitliche Unterrichtsbeginn zur 1. Schulstunde bzw. das einheitliche Unterrichtsende zur 6. Schulstunde haben die Schülerbeförderung und damit den ÖPNV in den letzten Jahren vor große Herausforderungen gestellt. Vielfach kam es in den Spitzenzeiten zu Kapazitätsproblemen.

In der Stadt Biberach trägt die in 2005 eingeführte spezielle „Busstunde“ an den Biberacher Schulen mit einem gestaffelten Unterrichtsbeginn weiterhin zu einer Entlastung bei den Buskapazitäten und der Aufnahmefähigkeit von zentralen Haltestellen (ZOBs) bei. An dieser freiwilligen Vereinbarung muss dringend festgehalten werden. Ziel muss es sein, dem oben genannten Trend zu einem einheitlichen Unterrichtsbeginn und –ende durch solche freiwilligen Vereinbarungen entgegen zu wirken.

Durch den Wegfall der Schulbezirke bei den weiterführenden Schulen und der Grundschulempfehlung sowie durch die schnell wachsende Zahl an Gemeinschaftsschulen mit ihren, über den ehemaligen Schulbezirk hinausgehenden Einzugsgebieten, entstehen neue Verkehrsströme, die teilweise sogar entgegen der Lastrichtung des ÖPNVs verlaufen. Auf solche neu entstehende Verkehrsströme wird so gut wie möglich reagiert. Allerdings kann oft erst zum neuen Schuljahresbeginn (kleiner Fahrplanwechsel) oder zum großen Fahrplanwechsel im Dezember darauf reagiert werden. Anforderungen, die der Nahverkehrsplan für Verkehrsströme definiert, kommen bei diesen neu entstehenden Verkehren frühestens zum Tragen, wenn sich diese Verkehrsströme durch einen nachhaltigen Bedarf etabliert haben und die Voraussetzungen (vgl. Ziffer 3.3) erfüllt sind.

7. Rahmendaten

7.1 Regionale Strukturdaten

Der Regionalplan weist für den Landkreis Biberach folgende Struktur aus:

Oberzentrum	Mittelzentrum	Unterzentrum	Kleinzentrum
<ul style="list-style-type: none"> Ulm (Neu Ulm) Memmingen Friedrichshafen, Ravensburg und Weingarten Reutlingen und Tübingen 	<ul style="list-style-type: none"> Biberach Laupheim Riedlingen Bad Saulgau Ehingen 	<ul style="list-style-type: none"> Bad Buchau Bad Schussenried Ochsenhausen Erolzheim/Kirchdorf 	<ul style="list-style-type: none"> Eberhardzell Ertingen Langenenslingen Rot a. d. Rot Schemmerhofen Schwendi Uttenweiler

Abbildung 8, Quelle Regionalplan

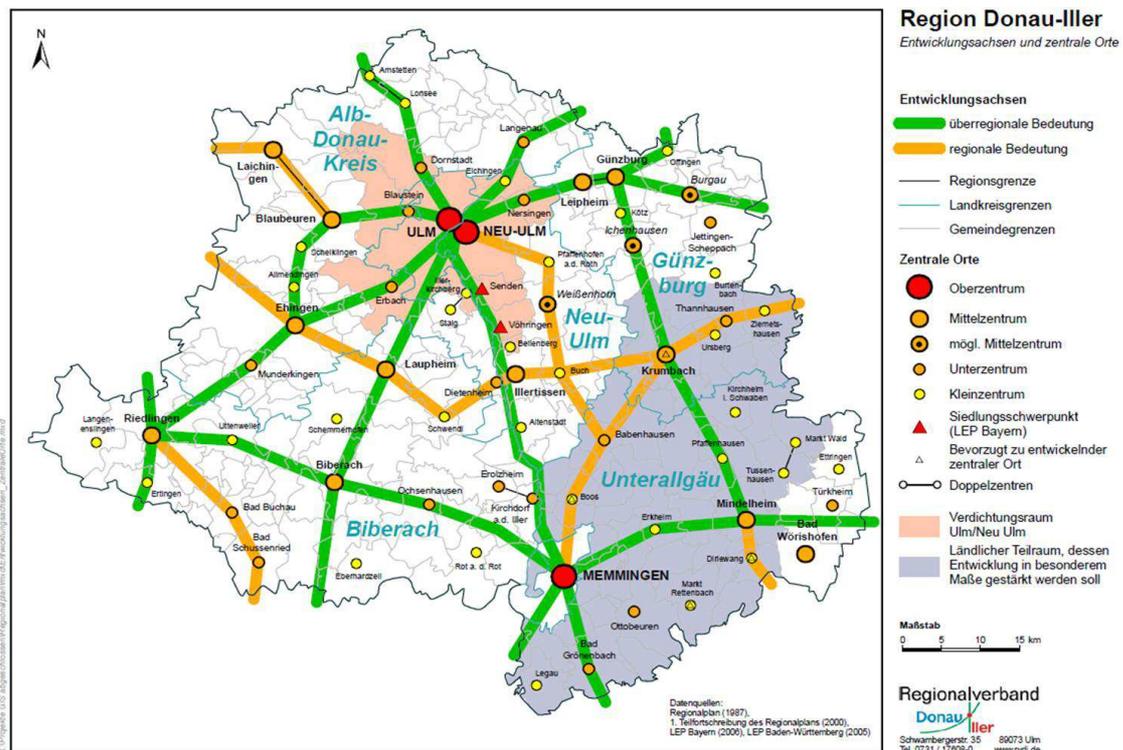


Abbildung 9, Quelle Regionalverband Donau-Iller

7.2 Einwohnerzahlen

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Biberach. Es wird eine geringe Zunahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2032 prognostiziert. Der demographische Wandel ist gut ersichtlich, die jüngeren Altersgruppen nehmen ab und die älteren Altersgruppen zu.

Jahr	gesamt	unter 20	20 - 40	40 - 60	60 - 85	85 und mehr
2014 ¹⁾	190.438	40.559	45.350	58.776	41.363	4.390
2015	192.502	40.565	46.227	59.059	42.169	4.482
2016	194.026	40.537	46.770	59.047	43.095	4.577
2017	195.369	40.369	47.353	58.857	44.176	4.614
2018	196.419	40.193	47.707	58.670	45.147	4.702
2019	197.301	40.065	47.808	58.341	46.223	4.864
2020	198.052	40.125	47.600	57.949	47.277	5.101
2021	198.623	40.165	47.269	57.528	48.294	5.367
2022	199.055	40.167	46.825	57.176	49.231	5.656
2023	199.340	40.216	46.367	56.508	50.260	5.989
2024	199.477	40.192	45.844	55.897	51.176	6.368
2025	199.519	40.213	45.254	55.173	52.151	6.728
2026	199.538	40.228	44.612	54.447	53.358	6.893
2027	199.545	40.171	44.064	53.853	54.611	6.846
2028	199.549	40.118	43.494	53.341	55.829	6.767
2029	199.555	40.063	42.952	52.965	56.875	6.700
2030	199.561	39.950	42.467	52.754	57.970	6.420
2031	199.570	39.848	42.024	52.523	58.811	6.364
2032	199.584	39.728	41.647	52.386	59.420	6.403
2033	199.579	39.564	41.336	52.464	59.707	6.508
2034	199.550	39.280	41.174	52.392	59.970	6.734
2035	199.487	39.041	40.963	52.381	60.104	6.998

Abbildung 10, Quelle Stala Baden-Württemberg

Die Einwohner im Landkreis Biberach sind unterschiedlich verteilt. Die Grafik bestätigt, dass sich Menschen dort ansiedeln, wo ein guter Verkehrsanschluss besteht, da auch dort eine Konzentration an Arbeitsstellen herrscht – eine gute Verkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor.

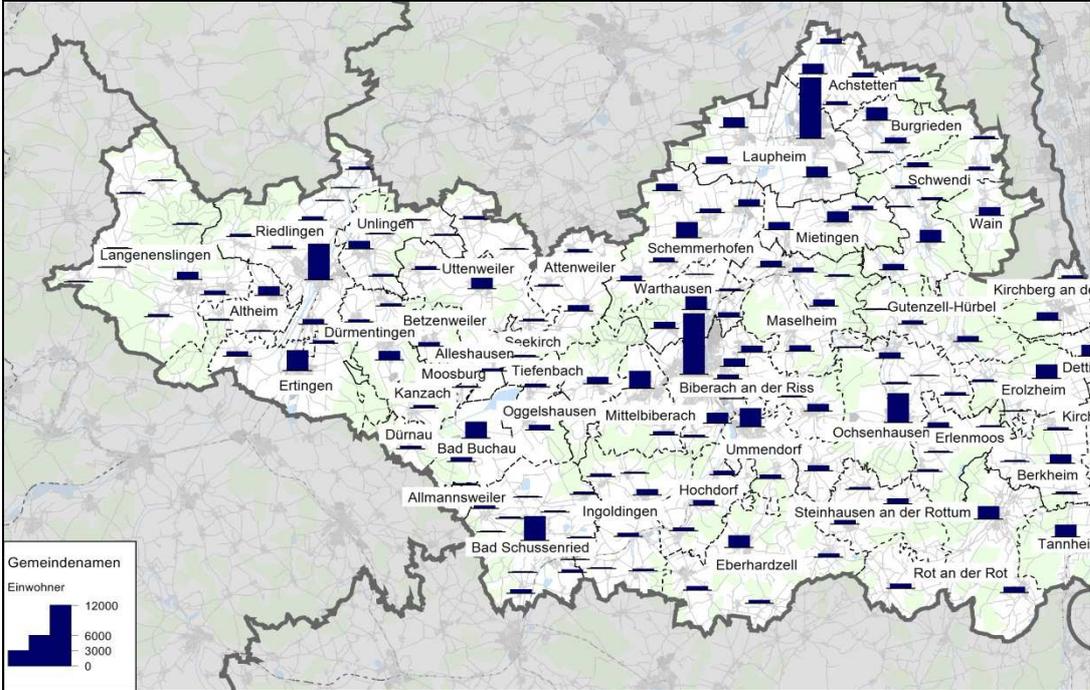


Abbildung 11, Quelle Verkehrsamt, PTV

7.3 Berufspendler

Das nachfolgende Schaubild zeigt die Pendlerströme von sozialversicherungspflichtigen Personen vom Wohnort zum Arbeitsort im Landkreis Biberach ab 50 Personen auf. Es bestehen starke Pendlerbeziehungen zur Stadt Biberach. Die Schaubilder „Einwohnerdichte“ und „Pendlerströme“ bedingen sich inhaltlich gegenseitig und geben einen Hinweis darauf, wie ein ÖPNV-Netz aufgebaut sein muss. Die nachfragestarke Südbahn und die Bundesstraßen B-30, B-311 und B-312 sind gut zu erkennen.

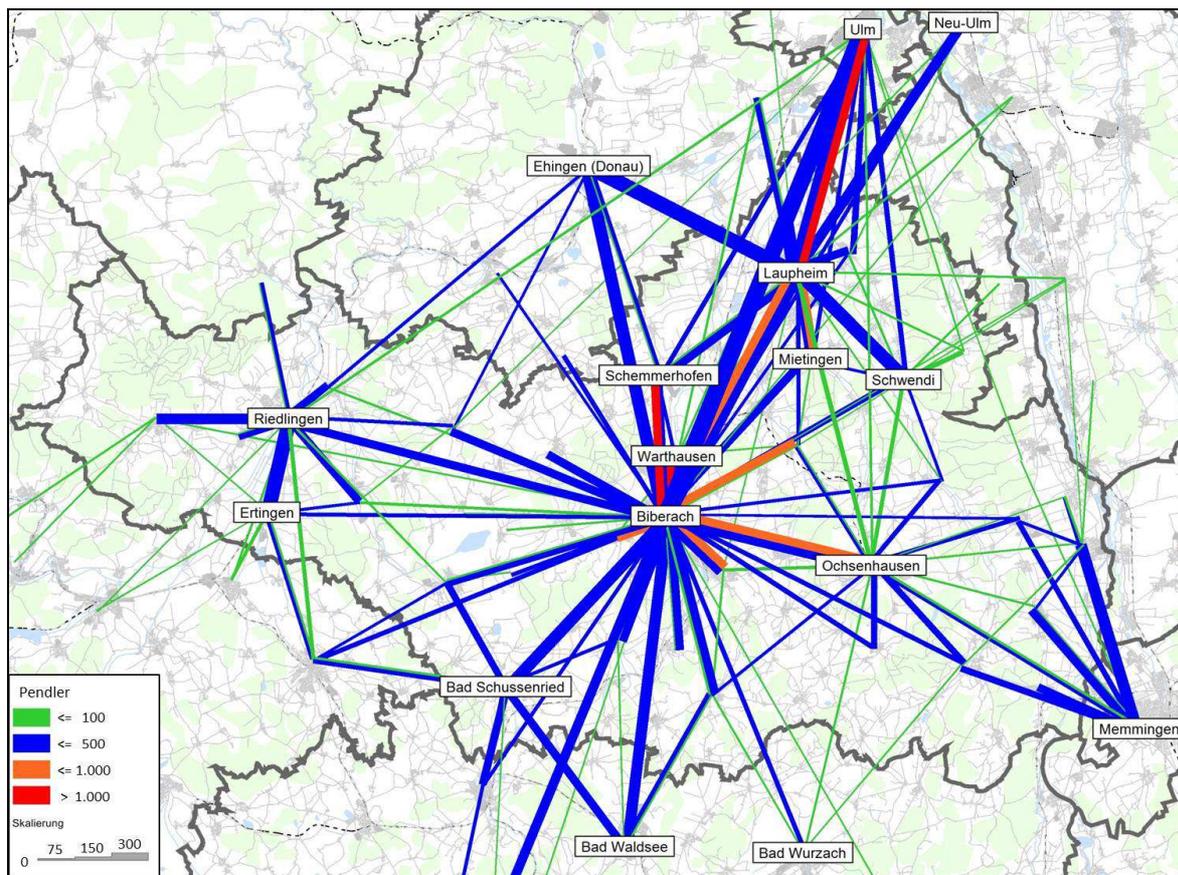


Abbildung 12, Quelle Verkehrsamt, PTV

7.4 Schüler- und Ausbildungsverkehr

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs, er stellt den größten Anteil an einer Fahrgastgruppe.

Deshalb liegt bei der ÖPNV-Planung ein besonderer Fokus darauf, dass die Bedienungsstruktur und die Fahrpläne der Schienen- und Busverkehre möglichst bedarfsgerecht auf die schulischen Belange zu den hauptsächlichen Unterrichtsbeginn- und Endzeiten ausgerichtet sind.

Bereits seit fast drei Jahrzehnten ist im Landkreis Biberach der Schüler- und Ausbildungsverkehr größtenteils in den allgemeinen ÖPNV integriert und wird im allgemeinen Busverkehr innerhalb der genehmigten Linienverkehre abgewickelt. Nur ein geringer Teil dieses Verkehrs wird noch im Rahmen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs bedient. Der Vorteil der umfassenden Integration des Schülerverkehrs in den allgemeinen Linienverkehr liegt darin, dass auch sonstige Fahrgastgruppen das Fahrplanangebot nutzen können und damit insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ein gutes und durchgängiges Fahrplanangebot besteht.

Die notwendigen Schülerverkehre zu den sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren werden dagegen weiterhin im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs organisiert, da an diese Verkehre besondere Anforderungen aufgrund der Einschränkungen der Kinder gestellt werden. Die Schülerinnen und Schüler mit einem sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungsanspruch werden in ca. 50 speziell eingerichteten Touren täglich von ihrem Wohnort zu den sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren befördert.

Von den ca. 21.500 Schülerinnen und Schülern fahren rd. 15.000 täglich mit dem ÖPNV zu den Bildungseinrichtungen. Davon besitzen rd. 13.000 Kinder eine Schülermonatskarte, die vom Verkehrsamt im sogenannten Listenverfahren verwaltet werden. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist, dass die Schülermonatskarten über das Listenverfahren online bestellt werden können und über die Schulen an die Fahrgäste verteilt werden. Dadurch entfällt der zeitraubende Verkaufsvorgang der Schülermonatskarte im Bus.

Die Schülerzahlen gehen nun schon seit mehreren Jahren zurück. Dieser Trend wird sich weiterhin fortsetzen, wenn auch etwas verlangsamer als ursprünglich gedacht.

Nachdem der Anteil des Schülerverkehrs innerhalb des gesamten DING-Verbundes einem Anteil von derzeit noch ca. 52% der Fahrgäste entspricht, erwartet der DING-Verbund durch den Rückgang der Schülerzahlen sukzessive auch negative Auswirkungen auf das künftige Fahrplanangebot.

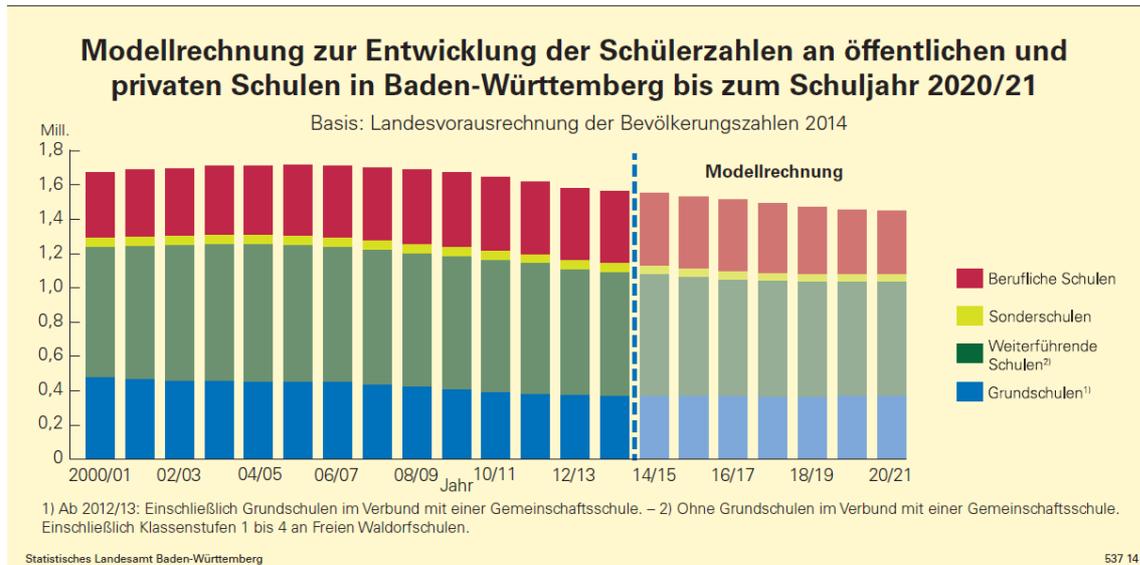


Abbildung 13, Quelle Stala Baden-Württemberg

Schulstandorte und Schülerzahlen

Die rund 21.500 Schülerinnen und Schüler im Landkreis Biberach verteilen sich auf 118 Schulen. Übersicht der Schulen im Landkreis Biberach im Schuljahr 2014/15

Schulart	Insgesamt		davon Privatschulen	
	Schulen	Schüler	Schulen	Schüler
Grundschulen (einschließlich Grundschulen im Verbund mit einer Gemeinschaftsschule)	61	7.310	3	235
Werkreal-/Hauptschulen	20	2.485	2	291
Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren (SBBZ)	12	967	5	466
Realschulen	8	4.955	1	337
Gymnasien	8	5.090	1	370
Gemeinschaftsschulen (ohne Grundschule im Verbund)	8	604		
Waldorfschulen	1	175		

Abbildung 14, Quelle Stala Baden-Württemberg

Anzahl und kategorisierte Weite der Schülerwege zu den Schulstandorten

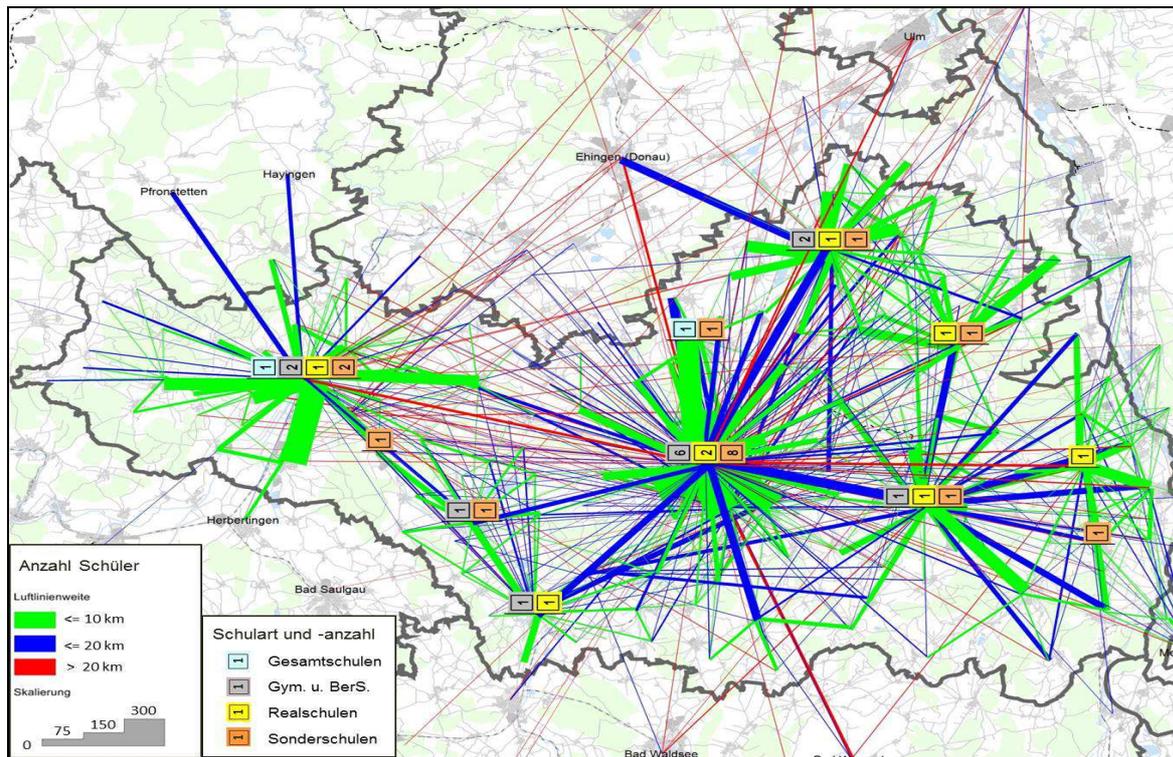


Abbildung 15, Quelle Verkehrsamt, PTV

Die Entwicklungen zeigen auf, dass ein Trend zur Konzentration von Schulen auf weniger Standorte besteht und diese sich in Richtung Schulzentren entwickeln. Merkbar ist auch, dass gleichartige Schulen um Schüler konkurrieren.

Die jetzt schon vorhandene Konzentration von Schulen auf die Standorte Biberach, Laupheim, Ochsenhausen und Riedlingen wird weiter zunehmen. Die weiteren Schulstandorte, wie z. B. Schemmerhofen, Bad Buchau, Bad Schussenried, Erolzheim, Kirchdorf usw. werden ebenfalls versuchen, ihr Einzugsgebiet durch attraktive Angebote zu erweitern.

Bei den beruflichen Schulen haben sich die Städte Biberach, Laupheim und Riedlingen als Schulstandorte mit einem jeweils großen Einzugsbereich entwickelt.

Schülerströme

Aus der o. a. Abbildung ist die Ausrichtung der aktuellen Schülerströme ablesbar. Der Großteil dieser Ströme findet bis zu einer Luftlinienweite von 10 Kilometern statt. Diese sind nahezu gänzlich auf die jeweils zuständigen Mittel- und Unterzentren ausgerichtet. Wege zwischen 10 und 20 Kilometern Luftlinienweite sind insbesondere auf die Mittelzentren mit ihrem breiteren Schulangebot ausgerichtet. Ochsenhausen übernimmt in diesem Fall als Unterzentrum für den südöstlichen Raum die Funktion eines übergeordneten Schulstandortes. In dieser Kategorie der Entfernung bestehen auch wichtige Verkehre zwischen den Zentren Biberach, Ochsenhausen, Laupheim und Ehingen. Wege mit einer Luftlinienweite über 20 Kilometer existieren nur vereinzelt.

Diese sind vor allem auf Mittel- und Oberzentren ausgerichtet und überschreiten folglich häufig die Landkreisgrenzen.

Darstellung der Schülerströme bzw. Schuleinzugsgebiete bezogen auf den Schulstandort im Landkreis Biberach:

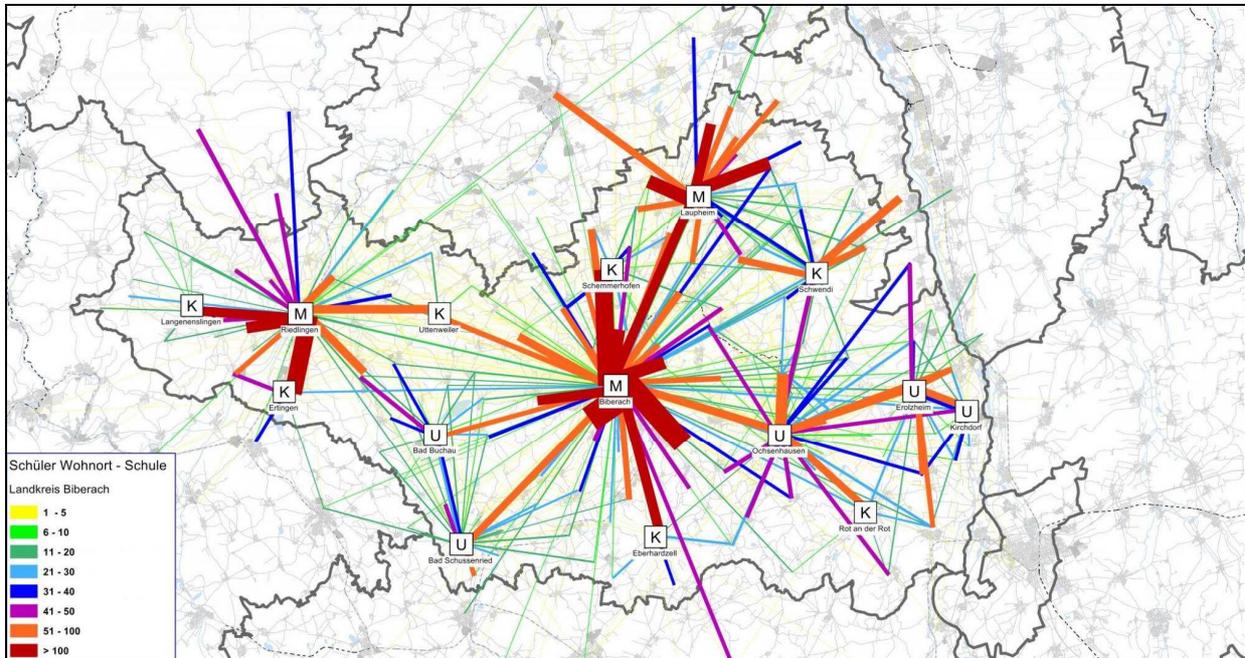


Abbildung 16, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Biberach

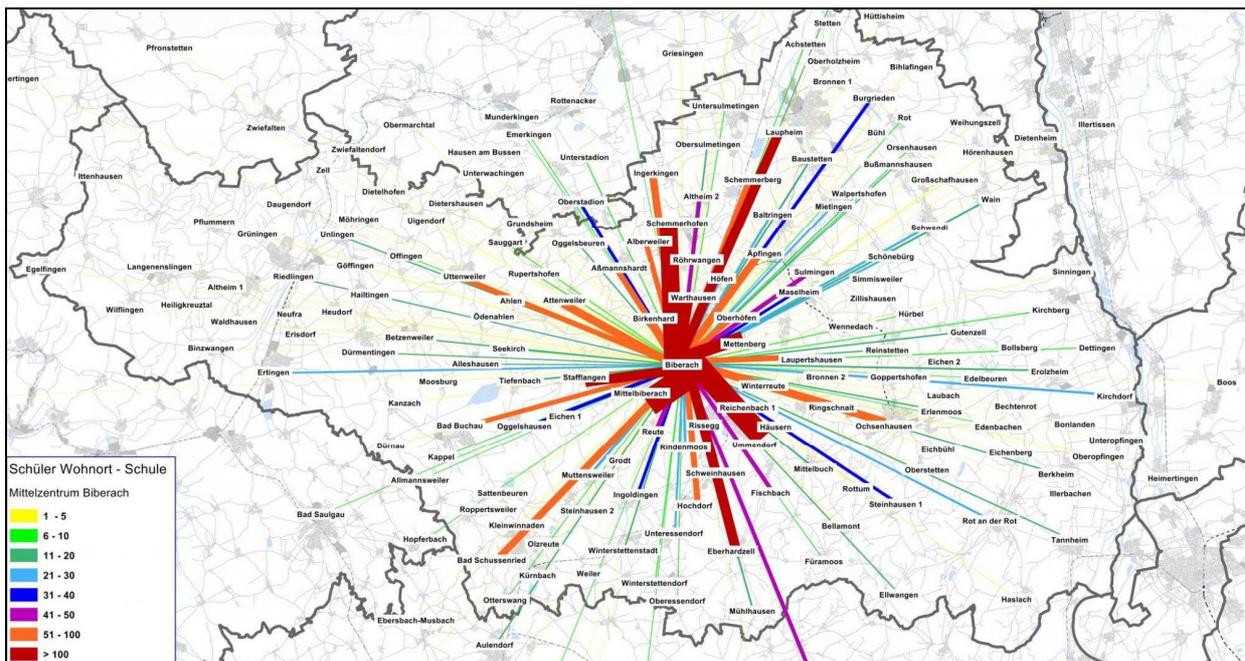


Abbildung 17, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Laupheim

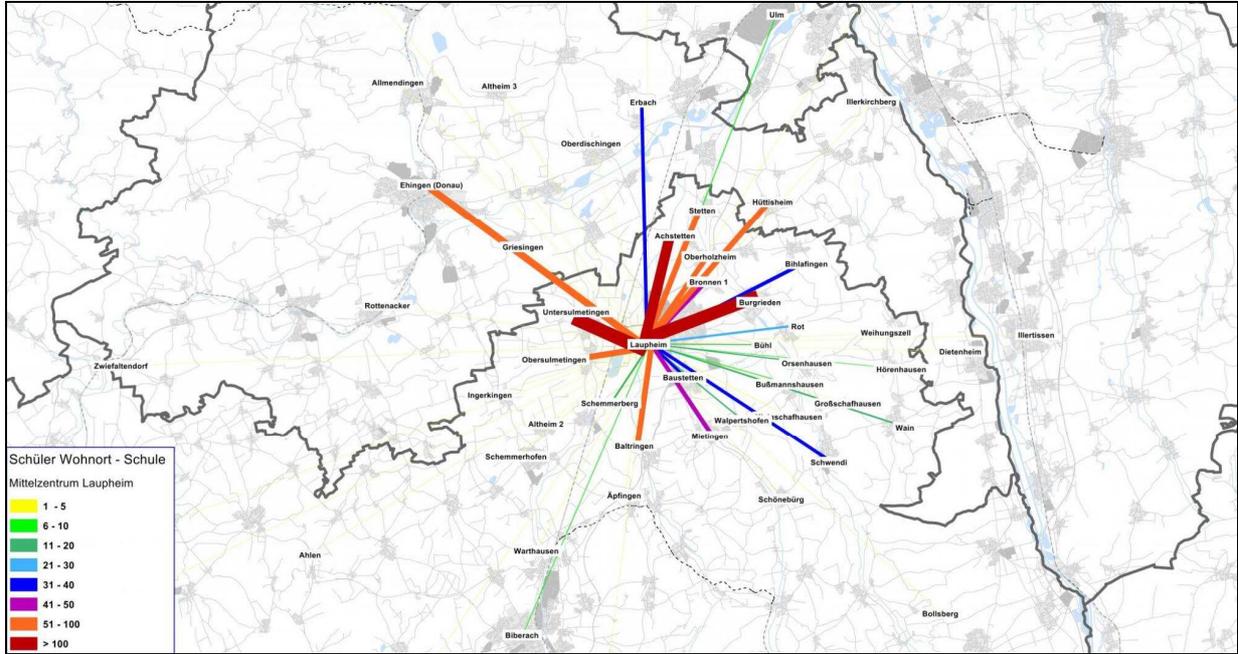


Abbildung 18, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Riedlingen

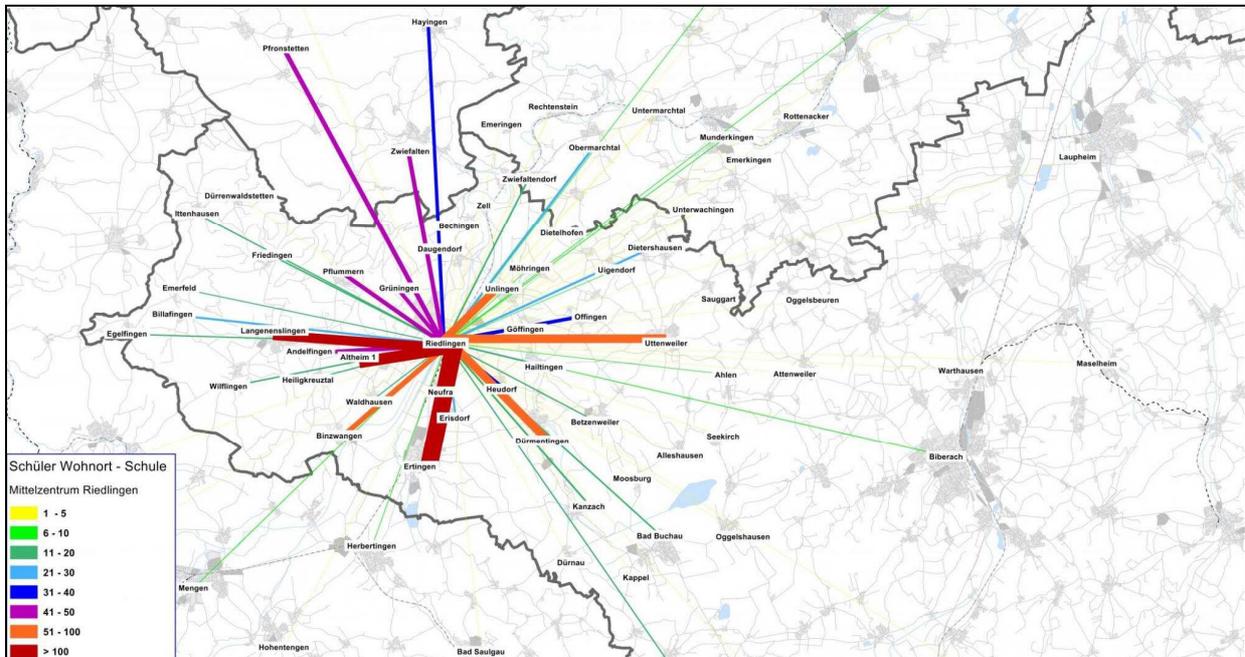


Abbildung 19, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Ochsenhausen

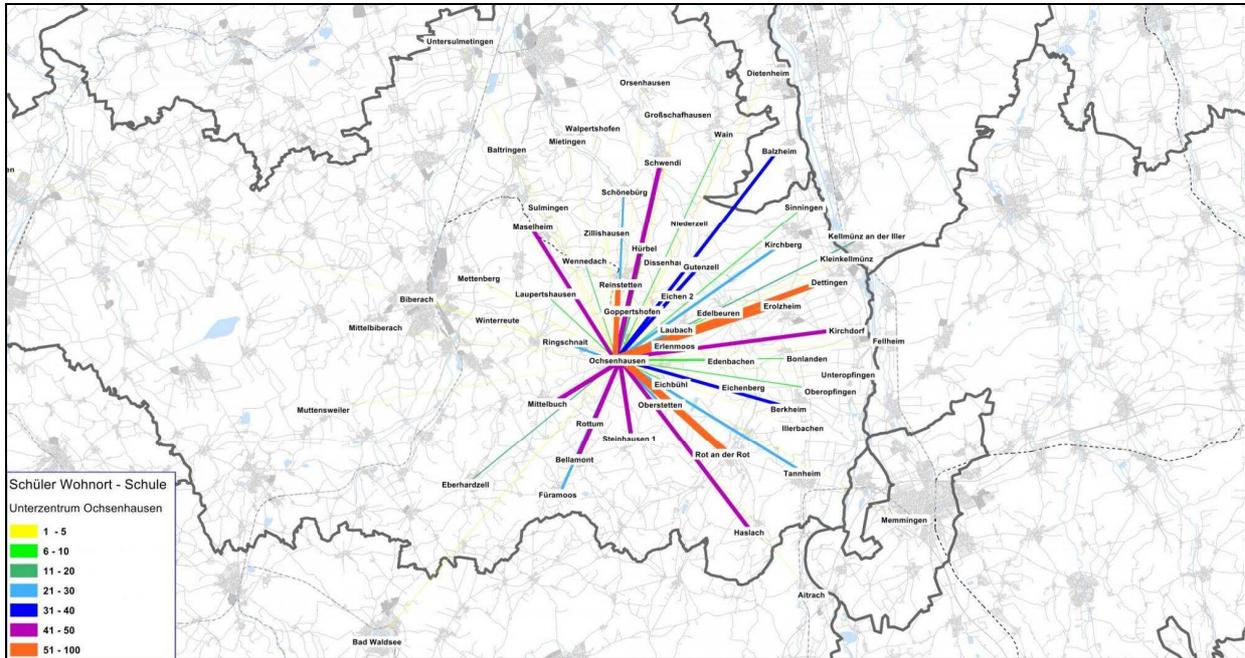


Abbildung 20, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Bad Schussenried

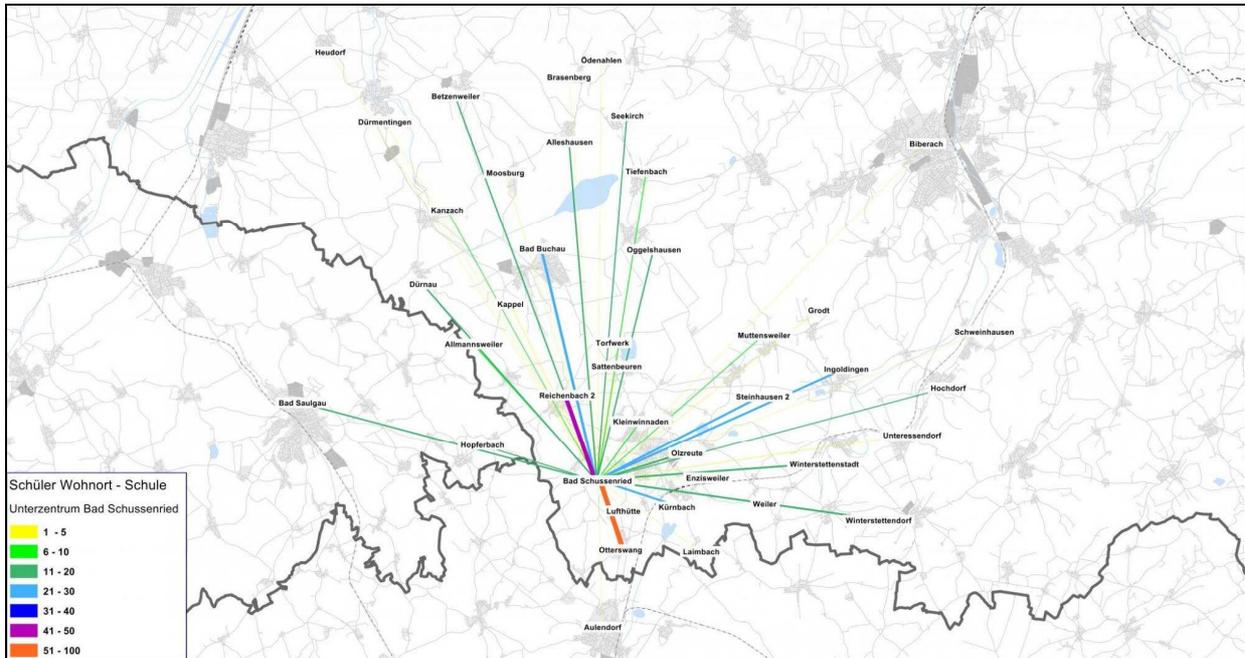


Abbildung 21, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Schemmerhofen

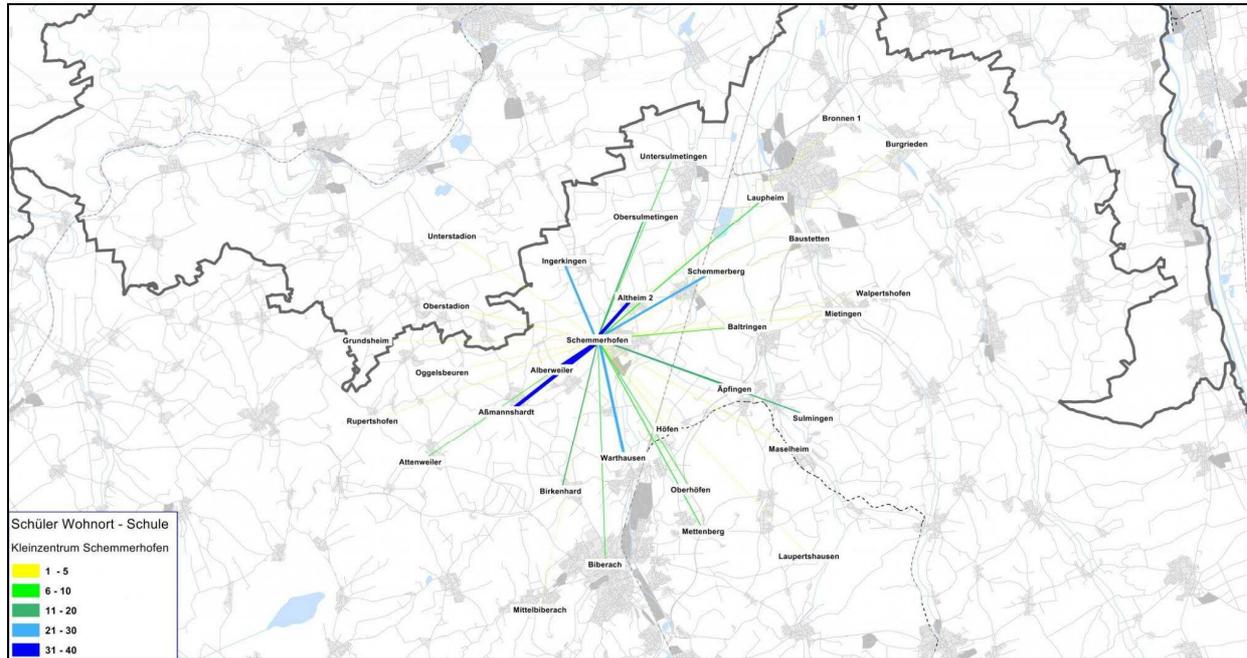


Abbildung 22, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Bad Buchau

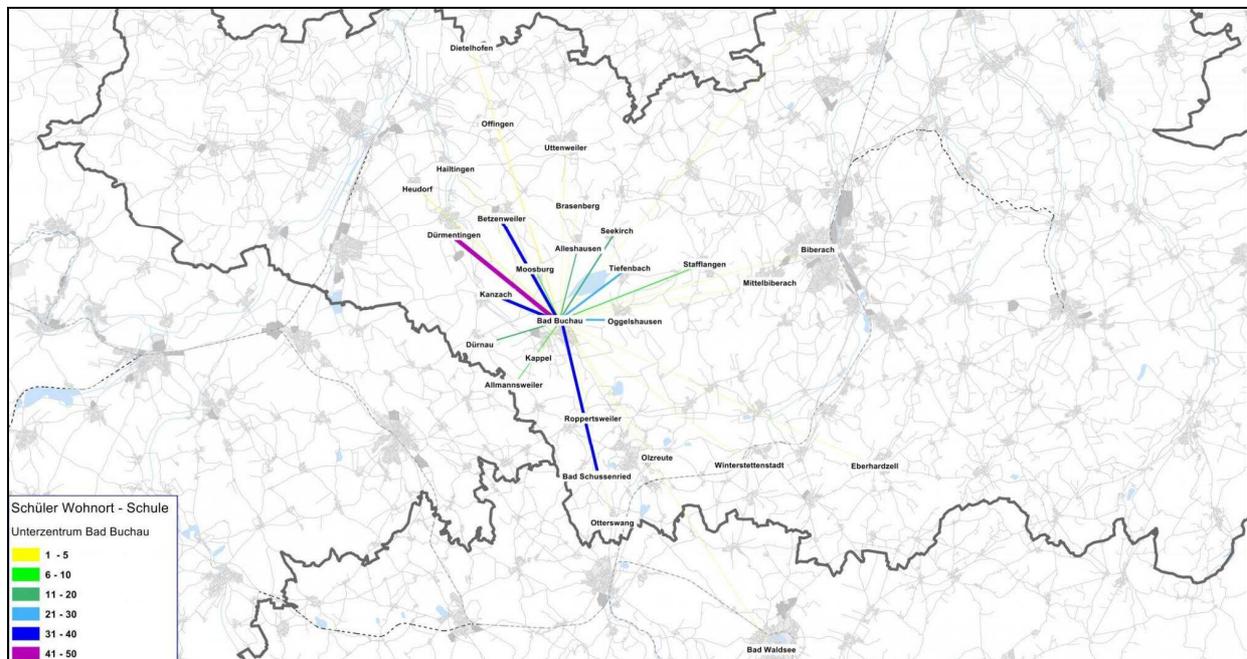


Abbildung 23, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Schwendi

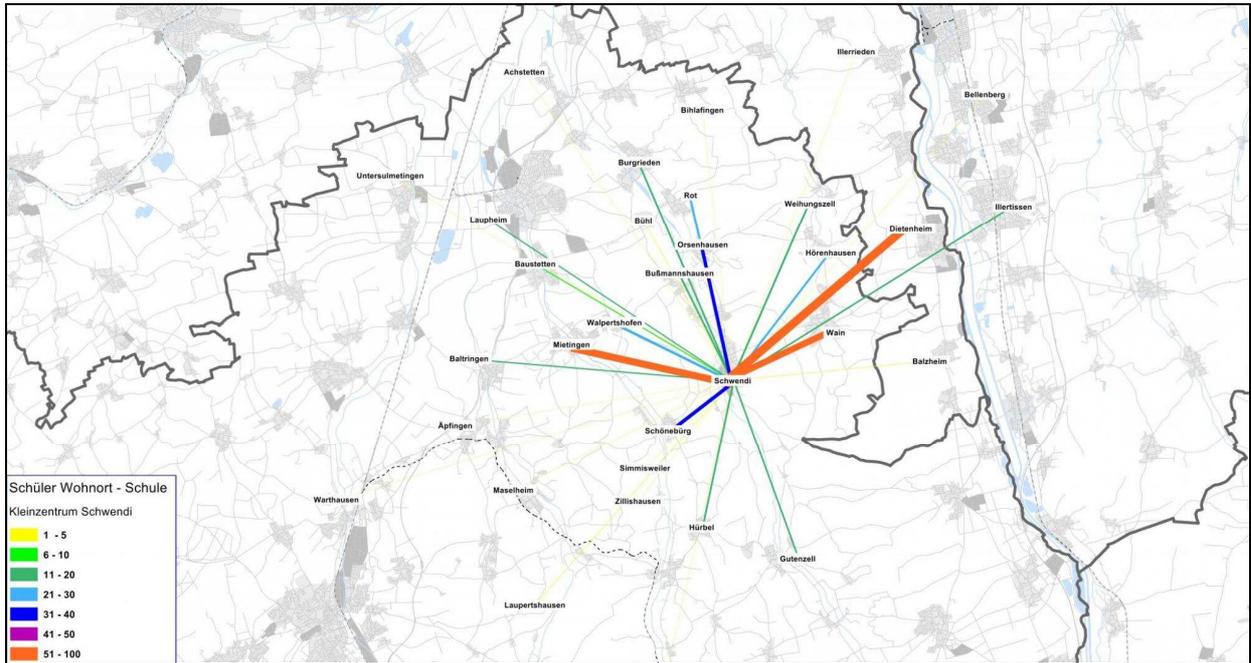


Abbildung 24, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Erolzheim

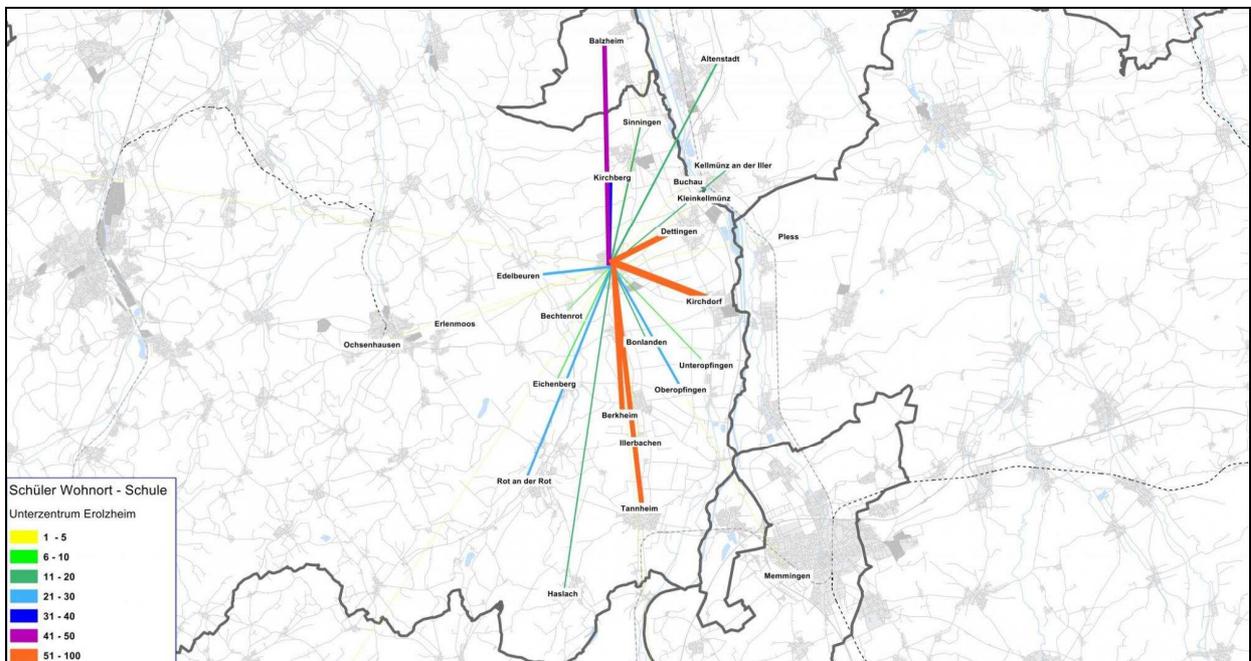


Abbildung 25, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Kirchdorf

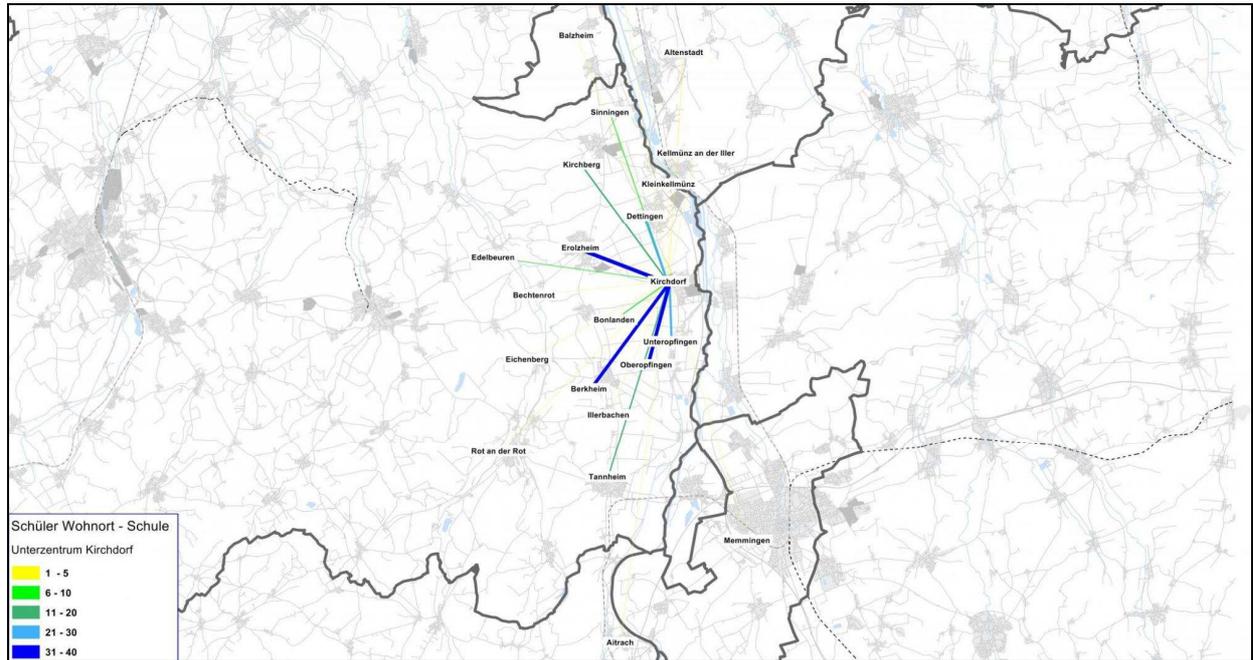


Abbildung 26, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Langenenslingen

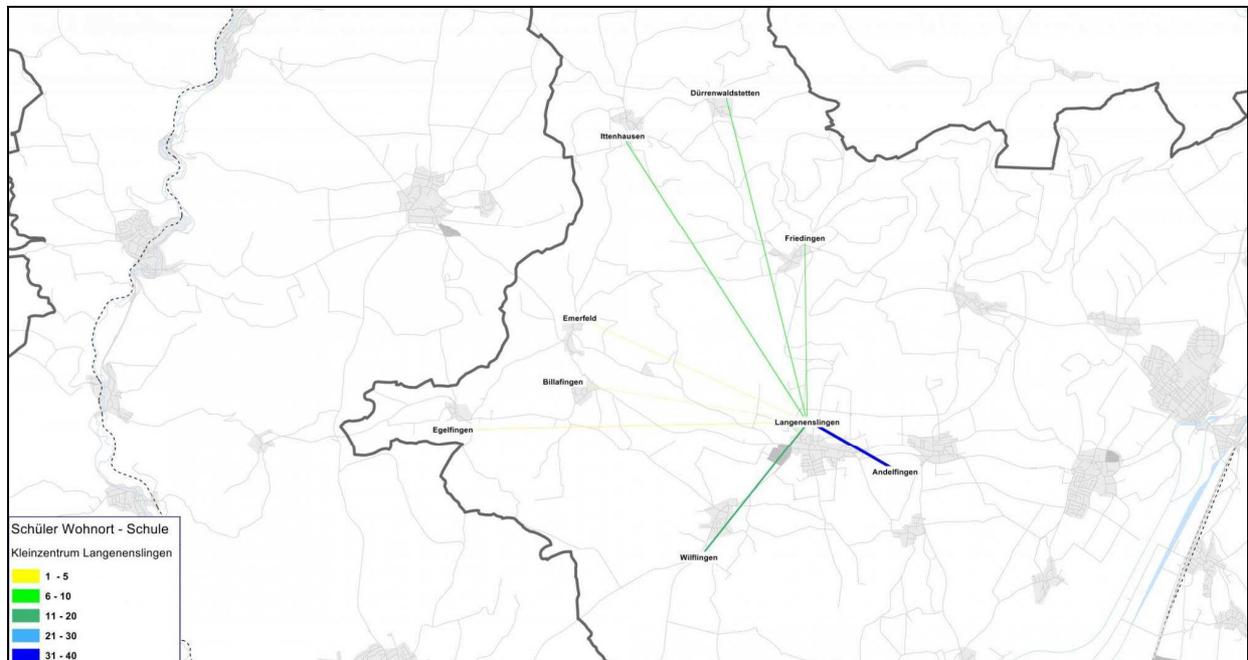


Abbildung 27, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Reinstetten

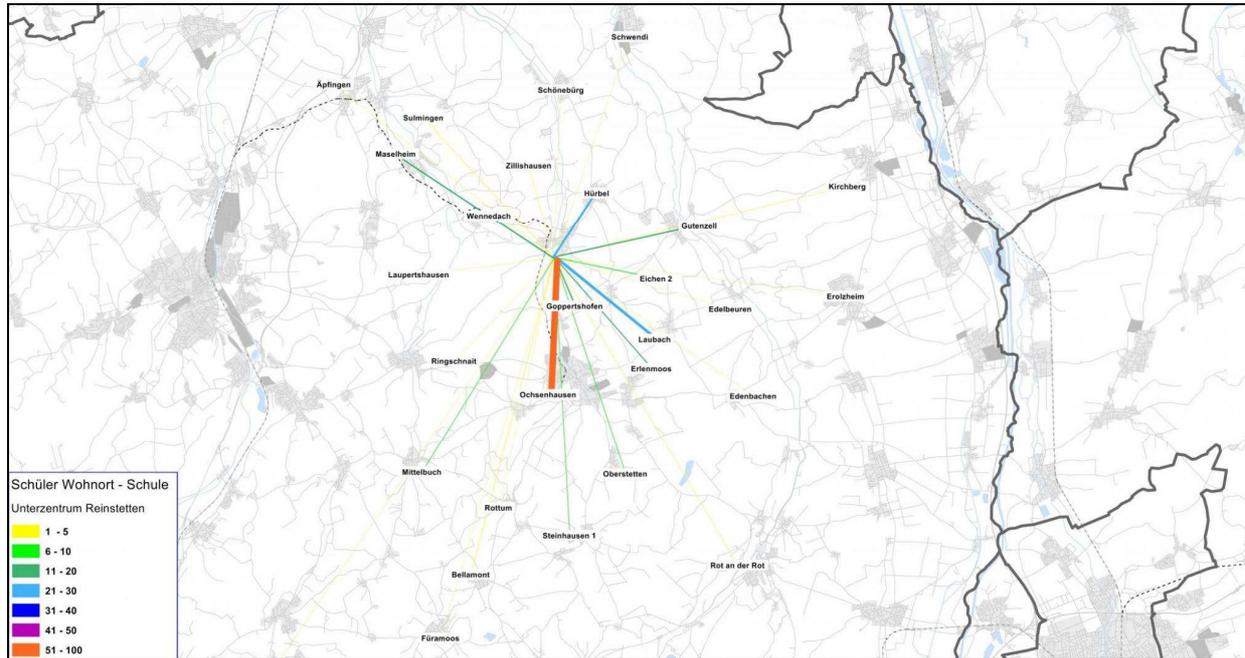


Abbildung 28, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Uttenweiler

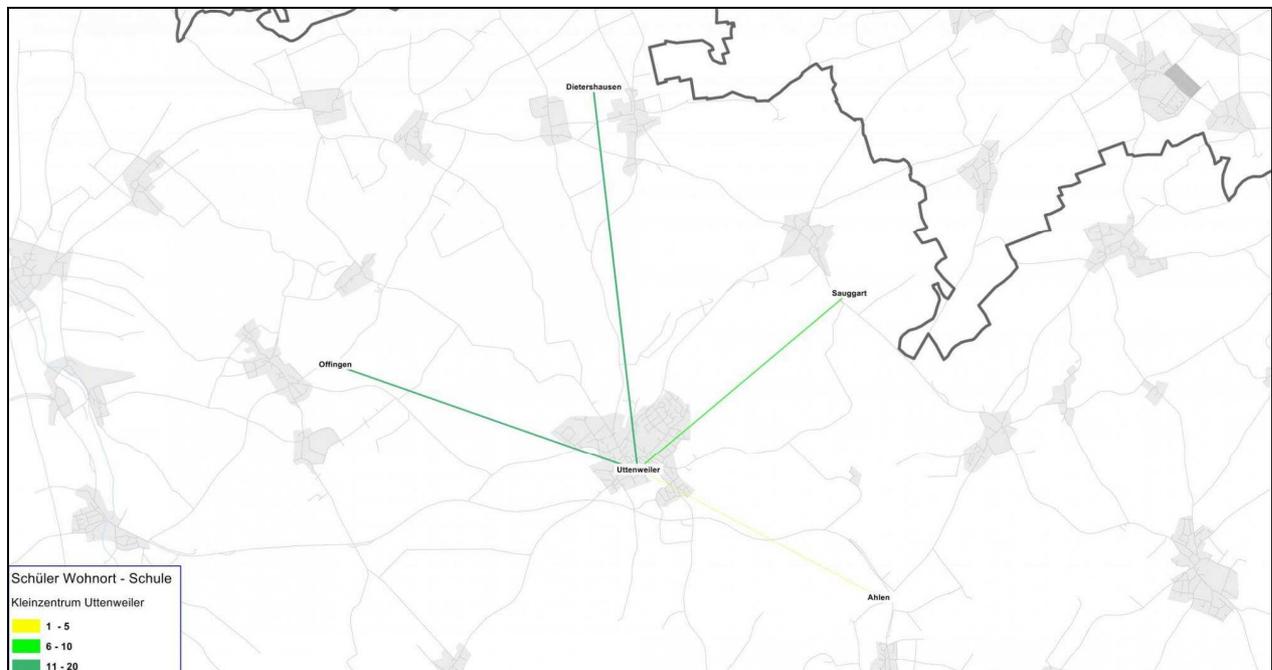


Abbildung 29, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Eberhardzell

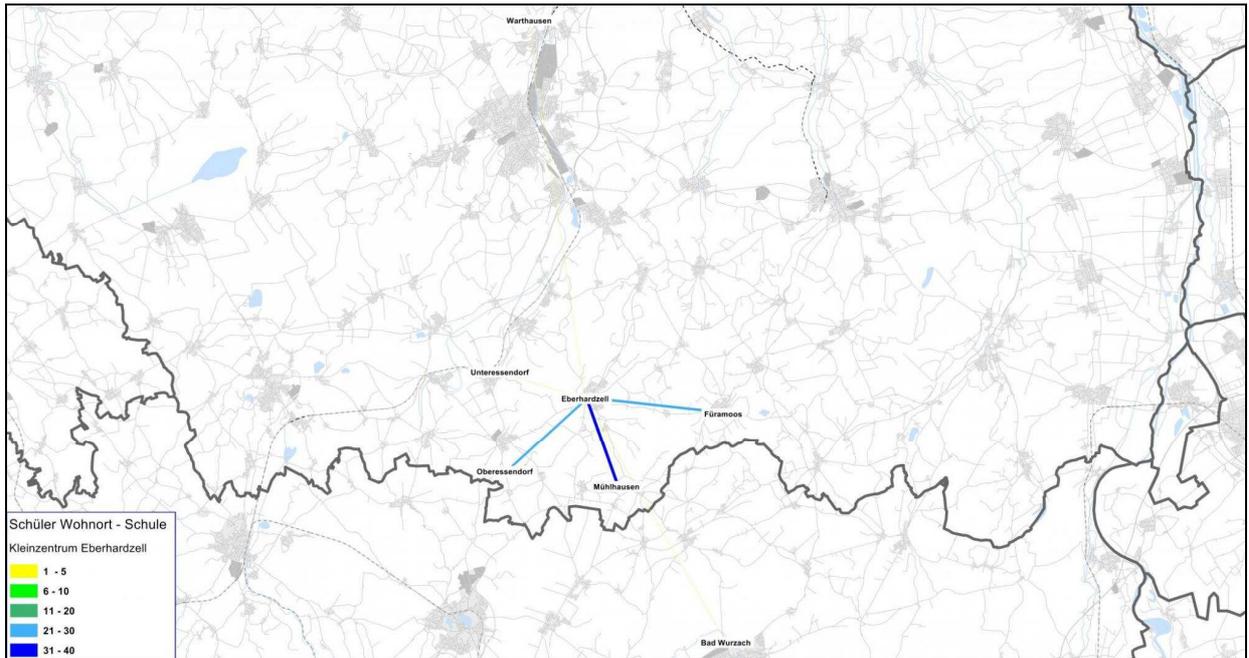


Abbildung 30, Quelle Verkehrsamt, PTV

Schulstandort Rot an der Rot

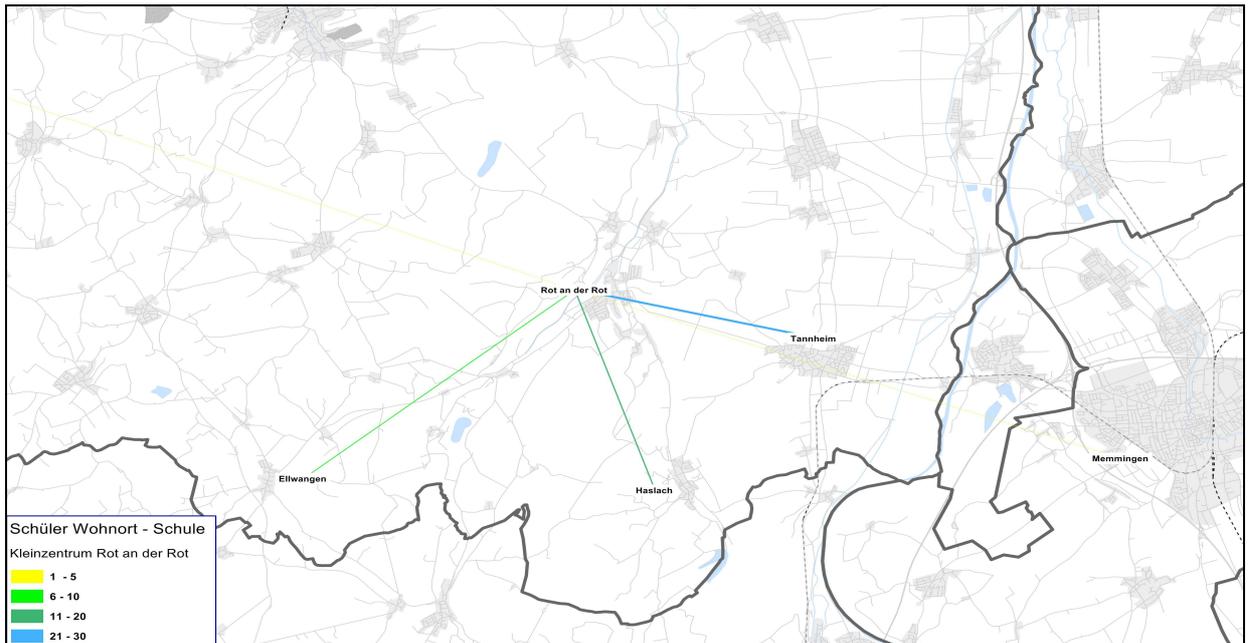


Abbildung 31, Quelle Verkehrsamt, PTV

Spezieller Schülerverkehr zu den Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren (SBBZ)

Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren haben teilweise unterschiedliche Förderschwerpunkte und sind über den Landkreis verteilt. Eine Konzentration findet in Biberach statt, weitere wesentliche Standorte sind Laupheim, Riedlingen, Bad Buchau, Ochsenhausen, Berkheim, Ingerkingen und Schwendi.

Der Schülerverkehr zu den SBBZ findet in der Regel außerhalb des allgemeinen ÖPNV und Schülerverkehrs aufgrund der Einschränkungen der Kinder statt. Die Kinder werden in etwas mehr als 50 Touren, in der Regel mit Kleinbussen zu den SBBZ befördert. Das Verkehrsamt organisiert die gesamten Touren und wird dabei von einem EDV-Fachprogramm unterstützt. Die Kinder, die ein SBBZ mit dem Förderschwerpunkt „Lernen“ besuchen, fahren jedoch grundsätzlich im öffentlichen Personennahverkehr mit.

Schulstandorte SBBZ und Wohnplätze der Schüler im Landkreis

(Dreiecke sind Schulstandorte, Punkte sind Schüler)

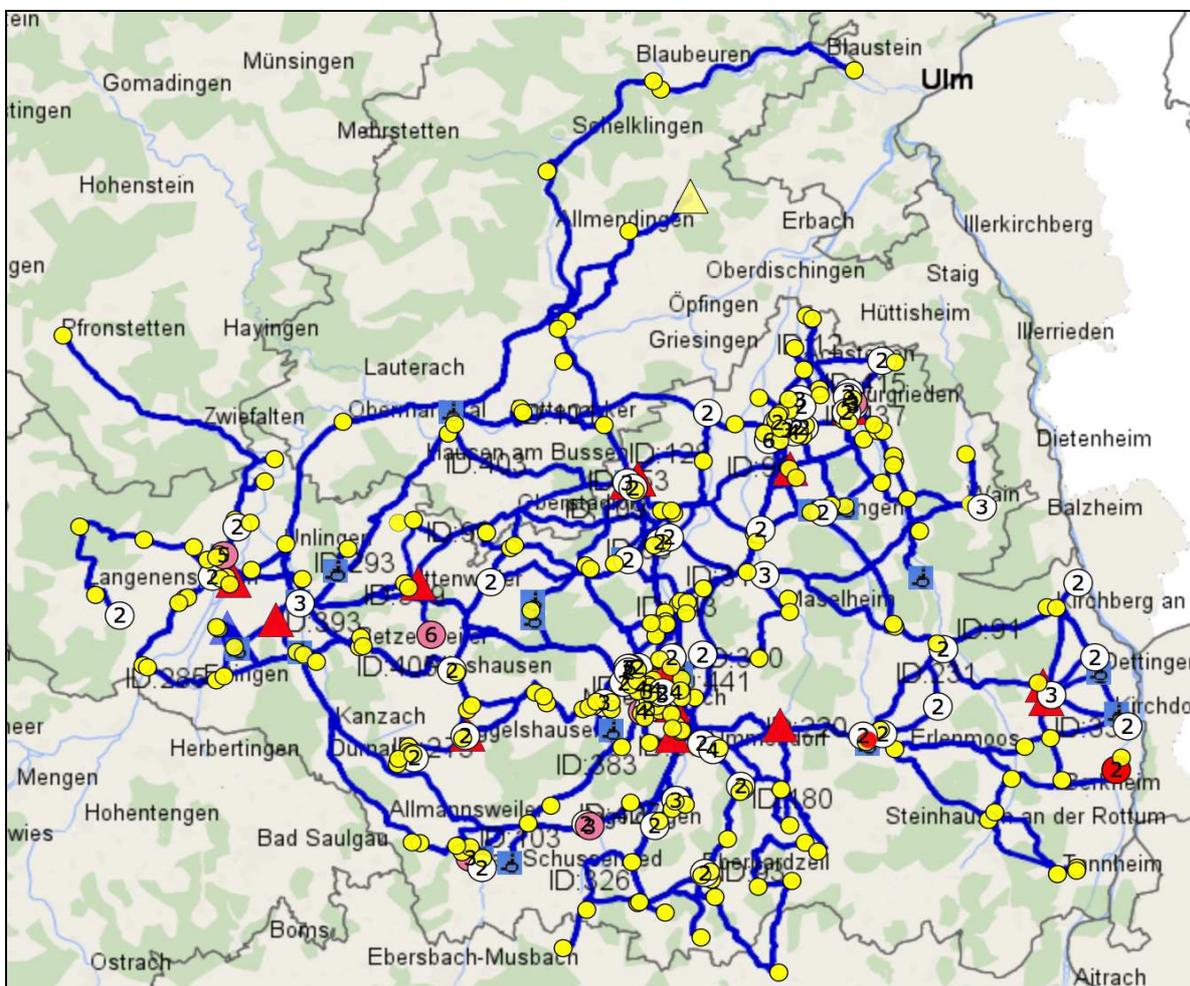


Abbildung 32 Quelle, Verkehrsamt, Terraplan

Schulstandorte SBBZ und Wohnplätze der Schüler im Stadtgebiet Biberach, bezogen auf den Schulstandort Biberach (Dreiecke sind Schulstandorte, Punkte sind Schüler)

8. Grundstruktur und Organisation des ÖPNV heute

Der ÖPNV ist im Landkreis Biberach in Nahverkehrsräume gegliedert:

- ☞ Raum Biberach
- ☞ Raum Laupheim
- ☞ Raum Ochsenhausen
- ☞ Raum Riedlingen
- ☞ Raum Bad Schussenried und Bad Buchau

Für die Nahverkehrsräume wurden Standards definiert und Linien zugeordnet. Die Hauptverkehrsachsen verlaufen über diese Nahverkehrsräume hinaus und erschließen die Oberzentren bzw. die Mittelzentren zueinander. Die wichtigsten Verkehrsachsen werden in der Regel vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient (vgl. Ziffer 4.1). Eine zentrale ÖPNV-Achse ist die Linie Riedlingen – Biberach – Memmingen. Darunter liegt das ÖPNV-Netz, das die Unterzentren zu Mittelzentren erschließt und diese zueinander verknüpft. Diese Linien verlaufen grundsätzlich innerhalb der Nahverkehrsräume. Ein weiter darunter liegendes Netz verbindet das Umland zu den Kleinzentren bzw. zu den Unter-/Mittelzentren.

Die Regionalbuslinien stellen die Versorgung der Bevölkerung mit Beförderungsleistungen im Landkreis sicher. Es bestehen mehrere Übergangsmöglichkeiten zu überregionalen Linien des ÖPNVs und SPNVs. Teilweise werden in nachfrageschwachen Zeiten Rufbusse eingesetzt.

Der Nahverkehrsraum Biberach ist nicht nur ein eigener Nahverkehrsraum, sondern er hat mit dem Stadtverkehr Biberach einen echten Stadtverkehr mit der höchsten Angebotsdichte. Das gute Verkehrsangebot wird in den Schwachlastzeiten durch einen Anrufsammeltaxiverkehr ergänzt.

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte zum öffentlichen Nahverkehr sind die zentralen Haltestellen. Wesentliche Haltestellen sind:

- ☞ ZOB in Biberach, mit Übergang zum SPNV
- ☞ ZOB in Laupheim, mit Übergang zum SPNV
- ☞ Laupheim West, mit Übergang zum SPNV
- ☞ ZOB Riedlingen, mit Übergang zum SPNV
- ☞ Bahnhof in Bad Schussenried, mit Übergang zum SPNV
- ☞ Bahnhof in Schemmerberg, mit Übergang zum SPNV
- ☞ sowie die zentralen Haltestellen in den Gemeinden

Weitere Haltestellen mit einem Verknüpfungspunkt zum SPNV werden im Rahmen des Projekts einer Regio-Bahn entstehen.

Verknüpfungspunkte des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Nahverkehr bestehen an den Bahnhöfen.

8.1 Erschließungsfunktionen des ÖPNV (Überblick)

Nahverkehrsraum Biberach

Biberach ist der zentrale Schulstandort im Landkreis Biberach. Es gibt alle öffentlichen allgemeinen Schularten, Privatschulen, Sonderpädagogische Beratungs- und Bildungszentren, berufliche Gymnasien, ein großes Kreisberufsschulzentrum und mehrere Hochschulen.

Biberach ist aber auch der Standort von großen Industrieunternehmen und damit die Region mit den meisten Arbeitsplätzen. Neben den vielen wichtigen Klein- und Mittelstandsunternehmen sind es vor allem die großen Global Player, wie z. B. die Firmen Boehringer Ingelheim, Liebherr, Handtmann, KaVo und die Vollmer Werke, zu denen Berufstätige aus dem Landkreis und darüber hinaus täglich pendeln. Daneben ist Biberach die zentrale Einkaufsstadt, Heimat vieler Dienstleistungsbetriebe und bietet ein gutes kulturelles Angebot. Es ist der zentrale Standort in der ärztlichen Daseinsvorsorge, Standort der Kreisverwaltung und sonstiger Behörden (Amtsgericht, Finanzamt).

Der Verkehrsraum Biberach muss deshalb innerhalb des Stadtgebietes Biberach mit dem ÖPNV durch einen Stadtverkehr erschlossen sein. Darüber hinaus ist Biberach Start- und Zielpunkt von zahlreichen Linien des Überlandlinienverkehrs. Dieser sternförmig nach Biberach einfahrende Überlandlinienverkehr muss möglichst gute Übergänge auf den Stadtlinienverkehr Biberach und den Schienenverkehr am Bahnhof Biberach haben.

Daher besteht aus dem gesamten Landkreis ein auf Biberach sternförmig ausgerichteter ÖPNV mit einem Schwerpunkt als Schüler- und Ausbildungsverkehr. Der Stadtverkehr Biberach stellt die Versorgung mit ÖPNV-Leistungen innerhalb der Stadt auf dem Niveau eines urbanen Verkehrsangebots sicher.

Nahverkehrsraum Laupheim

Laupheim ist Schulstandort von weiterführenden Schulen (Gemeinschaftsschule, Förderschule, Realschule, Gymnasium, Berufliche Schule), die oft eine Ganztagesbetreuung anbieten. Der Schüler- und Ausbildungsverkehr ist sternförmig auf Laupheim ausgerichtet.

Laupheim ist neben Biberach die zweite Große Kreisstadt im Landkreis und ebenfalls bedeutender Standort von großen Industrieunternehmen wie z. B. Airbus, Kässbohrer, Uhlmann, Rentschler, sowie mehreren mittelständischen Unternehmen aller Bereiche und Dienstleistungen. Im Stadtgebiet befindet sich eine Klinik, Ärzte, eine Werkstatt für behinderte Menschen, eine Kaserne der Bundeswehr und mehrere Behörden.

Für das Umland ist Laupheim Einkaufs- und Marktstadt sowie kulturelles Zentrum.

Der Verkehrsraum Laupheim muss deshalb innerhalb des Stadtgebiets Laupheim mit dem ÖPNV durch einen Stadtlinienverkehr erschlossen sein. Ferner müssen die Überlandlinien, die nach Laupheim eine Haupt- oder Zubringerfunktion haben oder teilweise auch innerhalb des Stadtgebietes Laupheim Erschließungsfunktionen übernehmen, mit Hauptverkehrslinien des Schüler- und Berufsverkehrs in Richtung Laupheim, Biberach und Ulm, mit jeweiligem Umstieg auf den SPNV ausgerichtet bzw. koordiniert sein. Eine verkehrliche Abstimmung auf den Stadtlinienverkehr Laupheim sowie auf den SPNV am Bahnhof Laupheim/West bzw. Stadtbahnhof Laupheim ist notwendig.

Verkehrsraum Ochsenhausen

Die Stadt Ochsenhausen ist Schulstandort von weiterführenden Schulen (Gemeinschaftsschule Reinstetten, Realschule, Gymnasium, Förderschule) mit dem Angebot einer Ganztagesbetreuung und hat deshalb einen großen Einzugsbereich aus dem Umland.

Die Stadt Ochsenhausen ist Standort von größeren Industrieunternehmen wie z. B. den Firmen Liebherr und Südpack. Ochsenhausen bietet für die Stadt und das Umland wesentliche Einkaufsmöglichkeiten und wesentliche Dienstleistungen (Ärzte, Seniorenheim, Sportanlagen, Freizeiteinrichtungen usw.). Besonderes Merkmal sind die Landesakademie für musizierende Jugend, das Kloster Ochsenhausen und der Bahnhof für die Öchsle-Museumsbahn.

Neben Ochsenhausen gibt es in diesem Nahverkehrsraum noch weitere maßgebliche Schulstandorte, wie z. B. Erolzheim, Kirchdorf und Rot an der Rot.

Der Verkehrsraum Ochsenhausen muss durch die Überlandlinienverkehre mit Erschließungs- und Verbindungsfunktion des angrenzenden Verkehrsraums Illertal sowie Linien mit Zu- und Abbringerfunktion zu den Bahnhöfen Biberach, Memmingen, Tannheim und Kellmünz und Linien der Hauptverkehrsachsen des Schüler- und Berufsverkehrs in Richtung Ochsenhausen, Biberach und Memmingen erschlossen werden. Ferner ist die verkehrliche Abstimmung der einzelnen Linien zum Zwecke der Herstellung von Umsteigeverbindungen untereinander, zum Beispiel am ZOB Ochsenhausen oder an der innerstädtischen Haltestelle Grieser notwendig.

Nahverkehrsraum Riedlingen

Die Stadt Riedlingen ist im Nahverkehrsraum Riedlingen der zentrale Schulstandort mit einer Gemeinschaftsschule, Realschule, Gymnasium, Privat- und Förderschule sowie einer Beruflichen Schule. Die Stadt Riedlingen ist aber auch Standort von mittelständischen Industrieunternehmen wie z.B. Silit sowie Einrichtungen der Dienstleistung, ein Zentrum des Einzelhandels und Standort der Daseinsvorsorge (Ärzte, Sana-Klinik). In Riedlingen besteht eine Außenstelle der Kreisverwaltung Biberach. Riedlingen bietet mehrere kulturelle Angebote und Freizeiteinrichtungen wie z. B. Museum, Jugendmusikschule, VHS und die Freizeitregion Donautal.

Die Stadt Riedlingen ist innerstädtisch mit einem bedarfsorientierten Stadtlinienverkehr erschlossen. Die Umlandgemeinden sind mit den Überlandlinien an die Stadt angeschlossen. Riedlingen verfügt über einen SPNV-Anschluss und ist mit dem ÖPNV an das Mittelzentrum Biberach angeschlossen. Der ÖPNV muss auf den SPNV und die Schulzeiten ausgerichtet sein.

Nahverkehrsraum Bad Schussenried/Bad Buchau

Die Städte Bad Schussenried und Bad Buchau sind eigenständige Schulstandorte mit mehreren Schularten. Darüber hinaus sind beide Städte Einkaufszentren und Zentren der Daseinsvorsorge mit Alten- und Pflegeeinrichtungen sowie Klinik- oder Kureinrichtungen (Zentrum für Psychiatrie in Bad Schussenried, Kurklinik in Bad Buchau). Bad Schussenried ist eine Einpendlergemeinde. Sie hat mehr Arbeitsplätze als erwerbstätige Einwohner. Große Arbeitgeber mit einem überregionalen Einzugsgebiet sind beispielsweise die Fa. Liebherr und das ZfP.

Die Stadt Bad Schussenried hat einen Bahnhof, dessen Einzugsbereich über die Stadt Bad Schussenried hinaus bis nach Bad Buchau reicht.

Die Stadt Bad Schussenried liegt auf einer Hauptverkehrslinie zwischen Bad Saulgau-Bad Schussenried und Biberach sowie einer Verkehrsachse in Nord-Südrichtung mit verkehrlicher Verbindung der Bahnhöfe Riedlingen und Bad Schussenried mit Zu- und Abbringerfunktion auf den SPNV in Richtung Ulm sowie in Richtung Ravensburg.

Die Stadt Bad Buchau wird ferner durch den Überlandbus-Linie 11 in Richtung Biberach erschlossen. In Biberach bestehen Umsteigeverbindungen auf den Stadtlinienverkehr.

Für den Bahnhof Bad Schussenried besteht die Notwendigkeit der verkehrlichen Abstimmung des Linienverkehrs 272 auf Umsteigeverbindungen auf den SPNV.

8.2 Tarif

Der Landkreis Biberach ist Mitglied des Verkehrsverbunds Donau- Iller- Nahverkehrsverbundes (DING); es gelten im gesamten Landkreis die Tarife des Verbunds.

Die Tarife werden im Verbund in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Verbundes, der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger (Landkreis, Verkehrsamt) anhand von Marktanalysen und Kosten berechnet, beraten und dann dem Aufsichtsrat zum Beschluss vorgelegt.

Da der Tarif ein wesentliches Zugangskriterium für den ÖPNV ist, soll er nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Einnahmensicherung der Verkehrsunternehmer leisten, sondern auch für den Fahrgast attraktiv sein. Das derzeitige DING-Tarifangebot ist ein vielfältiges: es reicht von den Zeitkarten für Schüler/Auszubildende und Erwachsene für jeden Einzelnen bis hin zu einem preislich attraktiven Gruppenangebot, Seniorenkarte, usw.

Die DING-Card entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Chipkarten-Technologie. Sie sollte bald durch ein elektronisches Ticket mittels Handy oder durch eine berührungslose Chipkarten-Technologie ersetzt werden.

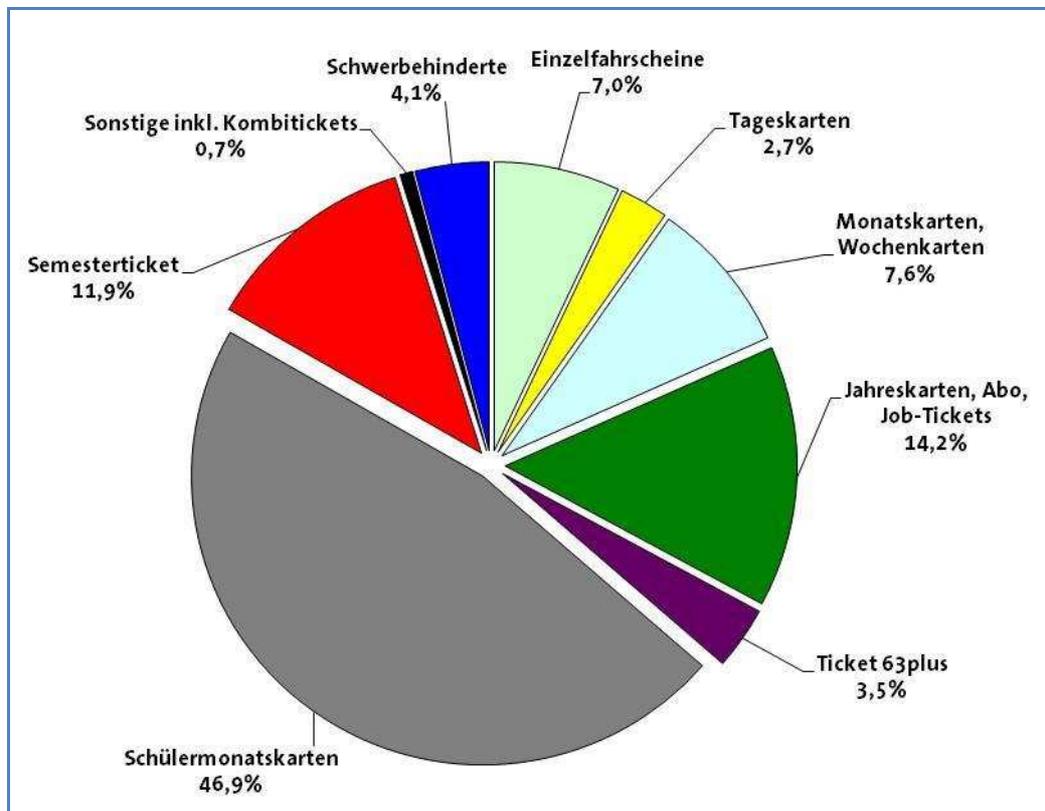


Abbildung 34, Quelle DING

9. Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Biberach

Der Landkreis ist Aufgabenträger für den ÖPNV und Schulwegkostenträger. Die Versorgung der Bevölkerung mit einer ausreichenden Verkehrsleistung ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge, die beim Landkreis einen hohen Stellenwert hat. Primäre Ziele des Landkreises sind die Sicherstellung eines(r)

- ☒ guten Grundangebots an ÖPNV-Leistungen, nicht nur in den urbanen Gebieten, sondern gerade auch in den stark ländlichen Regionen in unserem Landkreis
- ☒ Anschlusses und Übergangs vom lokalen ÖPNV zum überregionalen ÖPNV, SPNV und Fernverkehr

- ☞ Grundangebots im Schülerverkehr zu den Schulen, mit zwei Hinfahrten zum Unterricht, zwei Rückfahrten vom Vormittagsunterricht, einer Hinfahrt zum Nachmittagsunterricht und zwei Rückfahrten vom Nachmittagsunterricht, unter Berücksichtigung von Betreuungsangeboten

- ☞ barrierefreien ÖPNV, von der Haltestelle bis zum Fahrzeug

- ☞ durchgängigen Tarifstruktur mit Übergangstarifen zu wichtigen Zielen, die in den Nachbarverbänden/-regionen liegen

- ☞ modernen, sicheren und digitalen Tarif- und Fahrgeldmanagements (Handyticket)

- ☞ mittelfristig vollständigen Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zur Fahrplanbeauskunftung an allen zentralen Haltestellen in Echtzeit

- ☞ Ausbaus des SPNV auf allen Schienenstrecken im Landkreis und Einführung eines S-Bahn ähnlichen Schienenverkehrs im Rahmen des Projekts Regio-S-Bahn

- ☞ Bereitstellung von Parkplätzen mit Übergangsmöglichkeiten vom Individualverkehr zum ÖPNV bzw. SPNV

- ☞ Ausstattung der zentralen Haltestellen mit sicheren und überdachten Fahrradabstellplätzen.

Die oben genannten Punkte sind als Ziele definiert. Maßgeblich für eine Zielerreichung sind ein tatsächlicher und nachhaltiger Bedarf, der die Kriterien dieses Nahverkehrsplans erfüllen muss und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises. Werden Dritte zur Zielerreichung benötigt (z. B. Gemeinden, das Land oder Unternehmen), dann wird der Landkreis versuchen, diese Dritten von den Zielen zu überzeugen bzw. sofern es möglich ist, diese durch die wettbewerblichen Verfahren zu verpflichten – eine Zielerreichung kann in diesen Fällen an den Dritten scheitern.

9.1 Konkretisierung einzelner Ziele im SPNV

Ausbau des SPNV auf allen Schienenstrecken im Landkreis und Einführung eines S-Bahn ähnlichen Schienenverkehrs im Rahmen des Projekts Regio-S-Bahn

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg. In dieser Eigenschaft bestellt die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg das SPNV- Angebot auf allen Schienenstrecken im Land.

In seinem Zielkonzept 2025 für den SPNV hat das Land seine Vorstellungen zum Ausbau des SPNV definiert. Der Landkreis begrüßt dieses Konzept, wird aber die Umsetzung vom Land dann auch einfordern.

Südbahn, Elektrifizierung und Fahrplanangebot

- ☞ planmäßige Umsetzung der Elektrifizierung
- ☞ bis zur Elektrifizierung Sicherstellung und Ausbau des SPNV-Angebots
- ☞ nach der Elektrifizierung muss bei der Fahrplangestaltung das vom Interessenverband Südbahn erarbeitete Fahrplankonzept beachtet werden; das Ziel einer Durchbindung des Regionalverkehrs von Ulm bis Friedrichshafen soll weiter angestrebt werden
- ☞ Einsatz moderner Züge
- ☞ keine Benachteiligung beim Fahrplanangebot oder gar Kosten für die Anlieger an der Südbahn nach der Elektrifizierung aufgrund des Bahnhalts in Merklingen.

Projekt Regio-S-Bahn

- ☞ der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller soll das Projekt bis zur Erlangung der Planungs- und Baureife voranbringen
- ☞ das vorgesehene Fahrplankonzept soll realisiert werden, optionale Halte sollen in die Planung einfließen
- ☞ geplante Inbetriebnahme frühestens in 2021/22.

Donaubahn

- ☞ Verbesserung des Fahrplanangebots und damit der Attraktivität der Strecke mit einem guten, aufwärtskompatiblen Regionalverkehr
- ☞ Verbesserung der Infrastruktur (Ausweichgleise, Bahnhöfe)
- ☞ Fernziel ist die Elektrifizierung, mittelfristig sollen Hybrid-Lokomotiven eingesetzt werden.

Illertalbahn, Anbindung des Landkreises (Tannheim) an die Ausbaustrecke München – Lindau

- ☞ Realisierung der Regio-S-Bahn auf der Illertalbahn bis Tannheim
- ☞ Anbindung Tannheim an die ABS 48
- ☞ Realisierung notwendiger Infrastrukturprojekte.

9.2 Konkretisierung einzelner Ziele im ÖPNV

Gliederung des ÖPNV-Angebots in einer Netzstruktur mit Hauptachsen, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen und Stadtverkehr:

1. Hauptachsen

- stellen die Anbindung der Mittelzentren an die Oberzentren und damit an den Fernverkehr her und verbinden die Mittelzentren untereinander
- es handelt sich um die nachfragestärksten öffentlichen Personennahverkehrsverbindungen
- auf diesen Hauptachsen besteht das beste Verkehrsangebot mit einer hohen Taktdichte.

2. Hauptverbindungen

- stellen die Anbindung der Unter- und Kleinzentren zu den Mittelzentren her
- es umfasst die nachfragestarken Linien und die primären Verbindungen zu den Schulstandorten, Dienstleistungszentren, Arbeitsstätten und Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

3. Nebenverbindungen

- stellen die Anbindung des Umlands zu den Klein- und Unterzentren her
- der Fokus liegt auf der Anbindung zu den Schulstandorten
- außerhalb der Schulzeiten besteht ein Grundangebot.

4. Stadtverkehr

- Innerstädtischer Verkehr mit hoher Angebotsdichte.

Darstellung der Linien- und Verbindungsstruktur

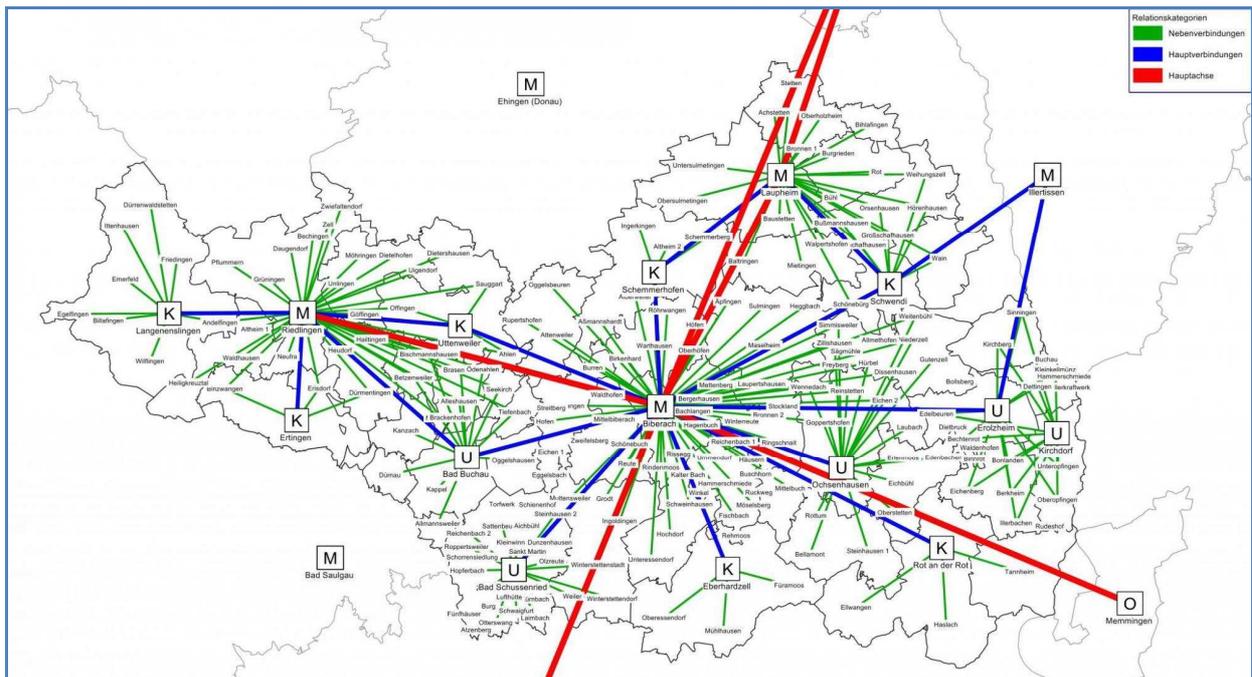


Abbildung 35, Quelle Verkehrsamt, PTV

- über alle Netze hinweg soll das heute im Status quo vorhandene Angebotsniveau gewährleistet und zu einem verlässlichen Angebot im Stundentakt weiterentwickelt werden

- die innerstädtischen ÖPNV-Angebote sollen weiter verbessert werden und eine echte Alternative zum Individualverkehr bieten; beispielsweise ist hier das neue Nahverkehrskonzept der Stadt Biberach zu nennen

- selbst in den sehr ländlichen Regionen des Landkreises soll ein Grundangebot sichergestellt sein

- die Hauptachsen und Verkehrsnetze sollen aufwärtskompatibel vernetzt werden und gute Übergangsmöglichkeiten untereinander und vom Individualverkehr bieten

- auf nachfrageschwache Relationen und Zeitlagen soll verstärkt mit flexiblen Bedienformen reagiert werden, dabei soll auch das ehrenamtliche Engagement in Form von Bürgerbussen unterstützt werden

- ☒ es sollen moderne Techniken eingesetzt werden (Echtzeitanzeigen bei den Fahrplänen, elektronisches Fahrgeldmanagement, Mitfahrplattformen usw.)
- ☒ um den Anforderungen an einen multimodalen und multifunktionalen Verkehr begegnen zu können, sollen tatsächliche und tarifliche Übergänge unter den verschiedenen Verkehrsmitteln (mittelfristig) geschaffen werden
- ☒ mit dem ÖPNV Angebot soll zusammen mit den Verbesserungen auf den Schienenstrecken eine flächendeckende Erschließung der gesamten Region mit öffentlichen Verkehrsleistungen geschaffen werden. Dabei muss der ÖPNV sich den Entwicklungen auf der Schiene anpassen.

9.3 Konkretisierung der Ziele im Schülerverkehr

☒ Vorbemerkung:

Der Rückgang der Schülerzahlen wird sich unmittelbar im öffentlichen Nahverkehr niederschlagen und diesen vor neue Herausforderungen stellen. Bei den Verkehrsunternehmen werden die Einnahmen zurückgehen und damit die eigenwirtschaftlichen Verkehre erschweren oder gar unmöglich machen. Die Anforderungen an die Verkehrsangebote werden aber nicht abnehmen, letztendlich werden die gleichen Verbindungsrelationen weiterhin benötigt, es werden nur weniger zahlende Fahrgäste in den Bussen sitzen. Parallel dazu wird sich die Schullandschaft weiterhin verändern und sich voraussichtlich auf weniger Standorte konzentrieren. Die Ganztagesbetreuung soll in den Schulen weiter ausgebaut werden. Es ist mit einer Zunahme der inklusiven Beschulung zu rechnen und es werden sich neue Schülerströme bilden.

☒ Diesen Herausforderungen soll dahingehend begegnet werden, dass

- die Schulen frühzeitig an die Verkehrsunternehmen die Schülerzahlen für das neue Schuljahr mit einer Zukunftsprognose melden
- Fahrpläne bedarfsgerecht gestaltet werden
- die Schulen ggf. ihre Unterrichtszeiten an den ÖPNV anpassen müssen, am bisher gewachsenen und erfolgreichen Konzept des gestaffelten Unterrichtsbeginns der Schulen wird festgehalten
- mehrere Schulen an einem Standort ihre Schulzeiten staffeln (z. B. jede Schule fängt einmal in der Woche zur 2. Schulstunde an)
- flexible Bedarfsverkehre eingerichtet werden
- Verstärkerfahrzeuge in Kapazitätsspitzen eingesetzt werden

- ▶ mögliche Wartezeiten im Rahmen der Regelungen der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten berücksichtigt werden
- ▶ dabei das Ziel beachtet wird, den Schüler- und Ausbildungsverkehr so zu organisieren, dass auch in Zukunft die jeweiligen Schulstandorte bedarfsgerecht zum Unterrichtsbeginn und –ende im Rahmen der Möglichkeiten des öffentlichen Linienverkehrs bedient werden.

Die genannten Ziele werden bei der Festsetzung der Mindest- und Qualitätsstandards im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises berücksichtigt.

10. Mindest- und Qualitätsstandards im ÖPNV

Mit der Festsetzung von Mindest- und Qualitätsstandards wird ein Grundangebot in der Bedienung und in der Qualität sichergestellt. Mindest- und Qualitätsstandards sind:

- ▶ Mindestbetriebszeiten, Bedienungshäufigkeit, Taktverkehre
- ▶ feste und flexible Bedienformen
- ▶ Erschließung
- ▶ Anschlussqualität
- ▶ zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele (Reisezeiten)

10.1 Mindeststandards der Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeit und Taktverkehre

Hauptachsen

Die Hauptachsen sind die zentralen öffentlichen Nahverkehrsverbindungen im Landkreis. Sie weisen die höchste Nachfrage und damit die größte Bedeutung auf. Die Schienenstrecken im Landkreis gehören zu den Hauptachsen. Das Land als Aufgabenträger für den SPNV legt die Angebots- und Mindestbedienungsstandards auf den Schienenstrecken fest, der Landkreis wird im Rahmen von Fahrplankonferenzen dazu gehört und kann Vorschläge unterbreiten.

Hauptachse für den straßengebundenen ÖPNV sind die Linien 250 und 380 mit ihrer Ost-Westverbindung von Memmingen über Biberach bis Riedlingen sowie die Zubringerrelationen zum SPNV in Laupheim. Die Linien 250 und 380 sind bezüglich ihrer Auslastung und Nachfrage sehr unterschiedlich. Aufgrund der großen Nachfrage und Auslastung ist das Angebotsniveau auf der Linie 250 deutlich besser als auf der Linie 380.

Solange dieses unterschiedliche Nachfrage- und Auslastungsniveau besteht, wird es bezüglich der Qualitätsstandards Unterschiede geben.

Linie	Linienverlauf
250	Biberach – Ochsenhausen – Memmingen
380	Biberach – Attenweiler – Uttenweiler – Riedlingen
	Zubringerrelationen zum SPNV in Laupheim

Abbildung 36, Quelle Verkehrsamt

Hauptverbindungen

Die Hauptverbindungen sind nachfragestarke Linien, die die Unter- und Kleinzentren mit den Mittelzentren verbinden. An der Strecke liegende Orte werden angedient, die Verkehre werden mit einer raschen Reisegeschwindigkeit durchgeführt. Zu den Hauptverbindungen gehören die Linien:

Linie	Linienverlauf
11	Biberach – Stafflangen – Bad Buchau
216	Biberach – Bad Wurzach
240	Laupheim – Burgrieden – Schwendi – Wain
270	Biberach – Bad Schussenried – Bad Saulgau
272	Riedlingen – Bad Buchau – Bad Schussenried – Aulendorf
318	Biberach – Ehingen
716	Schwendi – Erolzheim – Illertissen

Abbildung 37, Quelle Verkehrsamt

Nebenverbindungen

Die Nebenverbindungen stellen die Verflechtungen des ÖPNV in der Fläche sicher und verbinden das Umland zu den Unter- und Kleinzentren. Die Verkehre sind oft primäre Schülerverkehre und haben in den Schulanfangs- und endzeiten ihre Nachfragespitzen. Außerhalb dieser Zeiten findet nur eine geringe Nachfrage statt. In diesen Schwachlastzeiten stellen flexible Bedienformen wie Rufbusse ein sinnvolles Angebotsniveau dar. Zu den Nebenverbindungen gehören alle Linien, die nicht den Hauptachsen und Hauptverbindungen zugeordnet sind. Nebenverbindungen können bei einer zunehmenden Nachfrage zu einer Hauptverbindung entwickelt werden.

Linie	Linienverlauf
217/(a)	Bad Schussenried – Biberach
218	Biberach – Uttenweiler – Riedlingen
220	Stadtverkehr Laupheim
221	Stadtverkehr Laupheim
222	Laupheim – Schemmerberg
226	Laupheim – Schönebürg

227	Laupheim – Achstetten – Stetten
229	Laupheim – Mietingen – Baltringen – Schemmerberg
241	Schwendi – Ochsenhausen
242	Schwendi – Hürbel
251	Erholzheim – Kellmünz
252	Ochsenhausen – Maselheim – Warthausen – Biberach
253	Biberach – Füramoos – Ochsenhausen
254	Stadtverkehr Ochsenhausen
255	Ochsenhausen – Ellwangen – Haslach – Memmingen
271	Bad Schussenried – Otterswang – Bad Schussenried
280	Bad Buchau – Bad Saulgau
281	Bad Buchau – Alleshäuser – Bad Buchau
282	Bad Buchau – Allmannsweiler
327	Biberach - Munderkingen
381/(a)	Riedlingen – Unlingen – Uttenweiler
382	Ortslinienverkehr Attenweiler mit Anschluss nach Biberach
391	Riedlingen – Ittenhausen
392	Langenenslingen – Ittenhausen
395/396	Stadtverkehr Riedlingen - Klinge

Abbildung 38, Quelle Verkehrsamt

Stadtverkehre

Nur der Stadtverkehr Biberach erfüllt momentan die Voraussetzungen für einen eigenen Verkehr.

Linie	Linienverlauf
1	Stadtverkehr Biberach
2	Stadtverkehr Biberach
3	Stadtverkehr Biberach
4	Stadtverkehr Biberach
5	Stadtverkehr Biberach
6	Stadtverkehr Biberach
7	Stadtverkehr Biberach
10	Biberach – Rißegg – Rindenmoos – Reute - Biberach
12	Biberach – Mettenberg – Ellmannsweiler – Laupertshausen – Maselheim
14	Biberach – Warthausen – Birkenhard

Abbildung 39 Quelle Verkehrsamt

Angebots- und Mindestbedienstungsstandard Hauptachsen

Verkehrszeiten	Montag bis Freitag		Montag bis Freitag		Takt in Minuten	Anzahl Fahrten
	an Schultagen	Takt	Anzahl Fahrten	an schulfreien Tagen		
Hauptverkehrszeit	6.00 – 9.00	Bedarf	5	6.00 – 9.00	Bedarf	3
Nebenverkehrszeit	9.00 – 12.00	Bedarf	2	9.00 – 12.00	Bedarf	2
Hauptverkehrszeit	12.00 – 14.00	Bedarf	3	12.00 – 14.00	Bedarf	2
Nebenverkehrszeit	14.00 – 16.00	Bedarf	2	14.00 – 19.00	Bedarf	3
Hauptverkehrszeit	16.00 – 19.00	Bedarf	4			
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	Bedarf	2	19.00 – 21.00	Bedarf	2
Nachtverkehrszeit	21.00 – 06.00	Bedarf	2	21.00 – 06.00	Bedarf	1

Verkehrszeiten	Samstags, Sonn- und Feiertage		Samstags, Sonn- und Feiertage		Takt in Minuten	Anzahl Fahrten
	Samstags	Takt	Anzahl Fahrten	Sonn- und Feiertage		
Nebenverkehrszeit	7.00 – 9.00	Bedarf	2	06.00 – 18.00	Bedarf	3
Nebenverkehrszeit	9.00 – 19.00	Bedarf	3			
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	Bedarf	2			
Nachtverkehrszeit	21.00 – 6.00	Bedarf	1	18.00 – 6.00	Bedarf	1

Abbildung 40, Quelle Verkehrsamt

Angebots- und Mindestbedienstungsstandard Hauptverbindungen

Verkehrszeiten	Montag bis Freitag		Montag bis Freitag		Takt in Minuten	Anzahl Fahrten
	an Schultagen	Takt	Anzahl Fahrten	an schulfreien Tagen		
Hauptverkehrszeit	6.00 – 9.00	Bedarf	4	6.00 – 9.00	Bedarf	3
Nebenverkehrszeit	9.00 – 12.00	Bedarf	2	9.00 – 12.00	Bedarf	2
Hauptverkehrszeit	12.00 – 14.00	Bedarf	3	12.00 – 14.00	Bedarf	1
Nebenverkehrszeit	14.00 – 16.00	Bedarf	2	14.00 – 19.00	Bedarf	3
Hauptverkehrszeit	16.00 – 19.00	Bedarf	3			
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	Bedarf	1	19.00 – 21.00	Bedarf	1
Nachtverkehrszeit	21.00 – 06.00	Bedarf	1	21.00 – 06.00	Bedarf	1

Verkehrszeiten	Samstags, Sonn- und Feiertage					
	Samstags	Takt in Minuten	Anzahl Fahrten	Sonn- und Feiertage	Takt in Minuten	Anzahl Fahrten
Nebenverkehrszeit	7.00 – 9.00	Bedarf	2	06.00 – 21.00	Bedarf	1
Nebenverkehrszeit	9.00 – 19.00	Bedarf	2			
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	Bedarf	1			
Nachtverkehrszeit	21.00 – 6.00	Bedarf	1	21.00 – 6.00	Bedarf	1

Abbildung 41, Quelle Verkehrsamt

Angebots- und Mindestbedienungsstandard Nebenverbindungen

Verkehrszeiten	Montag bis Freitag					
	an Schultagen	Takt	Anzahl Fahrten	an schulfreien Tagen	Takt	Anzahl Fahrten
Hauptverkehrszeit	6.00 – 9.00	Bedarf	4	6.00 – 9.00	Bedarf	2
Nebenverkehrszeit	9.00 – 12.00	Bedarf	2	9.00 – 12.00	Bedarf	1
Hauptverkehrszeit	12.00 – 14.00	Bedarf	2	12.00 – 14.00	Bedarf	2
Nebenverkehrszeit	14.00 – 16.00	Bedarf	1	14.00 – 18.00	Bedarf	2
Hauptverkehrszeit	16.00 – 18.00	Bedarf	2			
Schwachverkehrszeit	18.00 – 21.00	Bedarf	1	18.00 – 21.00	Bedarf	1
Nachtverkehrszeit	21.00 – 6.00	Bedarf	0	21.00 – 6.00	Bedarf	0

Verkehrszeiten	Samstags, Sonn- und Feiertage					
	Samstags	Takt	Anzahl Fahrten	Sonn- und Feiertage	Takt	Anzahl Fahrten
Nebenverkehrszeit	7.00 – 9.00	Bedarf	1	06.00 – 21.00	Bedarf	0
Nebenverkehrszeit	9.00 – 19.00	Bedarf	1			
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	Bedarf	0			
Nachtverkehrszeit	21.00 – 7.00	Bedarf	0	21.00 – 6.00	Bedarf	0

Abbildung 42, Quelle Verkehrsamt

10.2 Stadtverkehr Biberach

Die Stadt Biberach ist der zentrale Schul-, Beschäftigungs- und Dienstleistungsstandort im Landkreis. Der ÖPNV ist sternförmig auf die Stadt Biberach ausgerichtet (siehe Abbildung 35). Der Stadtverkehr in Biberach ist ein eigenständiger Verkehrsraum mit der höchsten Angebotsdichte im Landkreis Biberach. Das neue Nahverkehrskonzept 2017 beinhaltet wesentliche Verbesserungen, wie z. B. Durchmesserlinien (durchgängige Linien ohne Umstiege von einem Ende der Stadt zum anderen Ende), durchgängiger 30-Minutentakt, mit einzelnen Verdichtungen zu einem 15-Minutentakt, Busbeschleunigung und eine große Angebotserweiterung.

Der Landkreis hat am neuen Nahverkehrskonzept mitgearbeitet und begrüßt es insgesamt. Mit der Angebotserweiterung wird das schon heute über dem Kreisniveau liegende Angebot weiter verbessert. Ziel des Landkreises ist es, trotz aller Unterschiedlichkeit der Regionen und Standorte im Landkreis ein vergleichbares und vertretbares sowie ausgewogenes Niveau an ÖPNV-Angeboten zu gewährleisten. Der Landkreis trägt heute schon 50% der Kosten im Stadtverkehr und 100% der Kosten des städtischen Überlandverkehrs der Stadt Biberach.

Das neue Nahverkehrskonzept 2017 wird in den Nahverkehrsplan mit der Maßgabe aufgenommen, dass die Stadt Biberach dauerhaft die Mehr-Verkehrsleistung finanziert. Die bestehende Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Biberach und dem Landkreis ist diesbezüglich anzupassen.

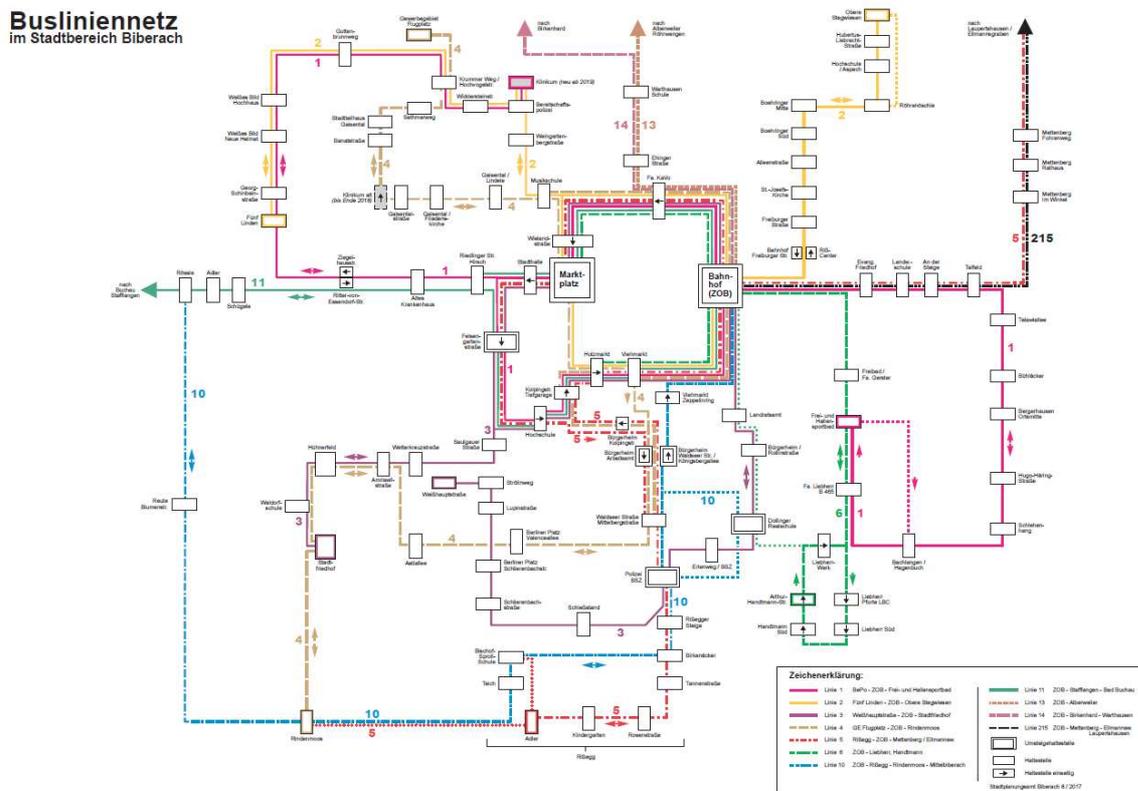


Abbildung 43, Auszug aus der gemeinsamen Betrauung der SWBC durch die Stadt und Landkreis, Stand 2017

Angebots- und Bedienungsstandard

Verkehrszeiten	Uhrzeit	Takt	Linien	Anzahl der Fahrtenpaare je Linie
Montags – Freitags *1	5.30 – 20.45	30'	1 – 5	30 – 40 *3
Montags- Freitags Nachtverkehrszeit	20.45 – 1.00 Fr. (2.30)	AST 60'	1 – 6	5 (Fr. 7)
Montags – Freitags	5.30 – 18.45 bedarfsabhängig	30'	6	24
Montags – Freitags *2 bedarfsabhängig	5.30 – 18.45	Bedarf	10, 215	Schultage 15 /Ferien Linie 5
Samstags	6.15 – 18.45	30'	1 – 3	24
Samstags	18.45 – 2.30	AST 60'	Alle	8
Samstags	6.15 – 15.25	30'	4 – 5	16
Samstags	14.00 – 2.30	AST 60'	4 – 5	12
Sonn- und Feiertags	7.45 – 1.00	AST 30' – 60'	Alle	17 - 20

Abbildung 44, Quelle Stadt Biberach

*1 auf Hauptachsen und in nachfragestarken Gebieten wird ein 15'-Takt angestrebt

*2 auf überwiegend dem Schülerverkehr dienenden Linien (z. B. Linie 10 u. 215) gelten die genannten Standards nicht, sondern das Angebot ist bedarfsorientiert auszugestalten

*3 Linien 1 und 4 je 31 Fahrtenpaare, Linie 2 40, Linie 3 30 und Linie 5 33 Fahrtenpaare

Angebots- und Mindestbedienungsstandard Stadtverkehre

Verkehrszeiten	Montag bis Freitag					
	an Schultagen	Takt	Anzahl Fahrten	an schulfreien Tagen	Takt	Anzahl Fahrten
Hauptverkehrszeit	5.00 – 9.00	30'	9	6.00 – 9.00	30'	8
Nebenverkehrszeit	9.00 – 12.00	30'	5	9.00 – 12.00	60'	4
Hauptverkehrszeit	12.00 – 14.00	30'	4	12.00 – 14.00	30' - 60'	3
Nebenverkehrszeit	14.00 – 16.00	30'	4	14.00 – 16.00	30' - 60'	3
Hauptverkehrszeit	16.00 – 19.00	30'	6	16.00 – 19.00	30' - 60'	5
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	30' – 60'	4	19.00 – 21.00	30' – 60'	3
Nachtverkehrszeit	21.00 – 05.00	30' – 60'	4	21.00 – 06.00	60'	2

Verkehrszeiten	Samstags, Sonn- und Feiertage					
	Samstags	Takt	Anzahl Fahrten	Sonn- und Feiertage	Takt	Anzahl Fahrten
Nebenverkehrszeit	6.00 – 9.00	30' – 60'		10.00 – 18.00	60'	AST
Nebenverkehrszeit	9.00 – 19.00	30' – 60'				
Schwachverkehrszeit	19.00 – 21.00	30' – 60'				
Nachtverkehrszeit	21.00 – 6.00	AST		18.00 – 6.00	60'	AST

10.3 Grundsätzliche Bestimmungen zu den Mindestbedienungsstandards

- ▶ die Anzahl der Fahrten gilt (bis auf die spezielle Regelung für den Stadtverkehr Biberach aufgrund des Nahverkehrskonzepts 2017) jeweils für eine Fahrtrichtung (i. d. R. die Hinfahrt) und wurde als Mittelwert aller Linien ermittelt, daher gilt:
 - sofern das aktuelle Verkehrsangebot (DING-Fahrplan und Schülerfahrpläne) besser ist als die o. a. Mindestbedienungsstandards, dann gilt das aktuelle Verkehrsangebot als Mindestbedienungsstandard (aktuelles Verkehrsangebot ist das Angebot zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabe- bzw. Genehmigungswettbewerbs)
 - ist der Bedarf nach ÖPNV-Leistungen offenkundig und nachweislich geringer als die o. a. Mindestbedienungsstandards, dann kann das Landratsamt von den Mindestbedienungsstandards sowie von den Verkehrs- und Betriebszeiten im Rahmen von Vergabe- und Genehmigungsverfahren abweichen.
- ▶ Bedarfsverkehre
 - sind mit flexiblen Bedienangeboten durchzuführen (Rufbusse, Bürgerbusse Anrufsammeltaxi, usw.)
 - feste Fahrplanangebote außerhalb der Hauptverkehrszeiten können in Absprache mit dem Landkreis auf ein flexibles Bedienangebot umgestellt werden, sofern die Nachfrage nachhaltig auf unter 5 Fahrgäste in der Spitze je Relation zurückgeht. Der nachhaltige Nachfragerückgang ist vom Verkehrsunternehmer über einen repräsentativen Zeitraum von mindestens 2 Monaten nachzuweisen (Zählungen) - unberührt davon sind Vereinbarungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen
 - flexible Bedienangebote werden bei der Bewertung von Verkehrsangeboten im Vergleich mit einem festen Fahrplanangebot mit einer Abrufquote (Faktor) von 0,3 bewertet.

10.4 Feste und flexible Bedienformen

Bevölkerungsentwicklungen, wie die weiter zunehmende Urbanisierung und die daraus resultierende Verringerung in der ländlichen Bevölkerungsdichte, der demographische Wandel, der Rückgang der Schülerzahlen sowie die strukturellen Konzentrationsbewegungen bei den Dienstleistungszentren und den Schulstandorten wirken sich unmittelbar auf die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes aus, da zu bestimmten Zeitlagen die Nachfrage immer geringer wird bzw. schon sehr gering ist. Es ist dann immer nur eine Frage der Zeit, bis das feste Linienangebot aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt werden muss, weil es schlicht nicht zu rechtfertigen ist, wegen sehr wenigen Fahrgästen einen Bus fahren zu lassen. Trotzdem soll auch im ländlichen Raum ein flächendeckendes Grundangebot im ÖPNV angeboten werden. Dieses Ziel kann aber nur mit flexiblen und bedarfsorientierten Angebotskonzepten nachhaltig erreicht werden.

Auch bei flexiblen Bedienformen gibt es einen Linienfahrplan mit darin angegebenen Zeiten. Die Fahrzeuge fahren allerdings nur bei Bedarf. Hierbei gibt es mehrere Modelle:

- ☞ das Fahrzeug fährt im Kernbereich immer eine bestimmte Runde an Haltestellen an und die weiteren Haltestellen werden nur im Bedarfsfall angefahren (telefonische Voranmeldung oder mündliche Anmeldung beim Einstieg)
- ☞ das Fahrzeug steht an der Abfahrtshaltestelle bereit und fährt nur bei Bedarf (telefonische Voranmeldung bzw. Anmeldung beim Einstieg)
- ☞ das Fahrzeug steht im Betriebshof und fährt nur bei Bedarf (telefonische Voranmeldung).

Zu den flexiblen Bedienformen gehören grundsätzlich Rufbusse, Bürgerbusse und Anrufsammeltaxis. Die flexiblen Bedienformen verkehren innerhalb des konzessionierten Linienverkehrs und werden entweder vom Konzessionsinhaber oder mit seiner Beteiligung in Form von Bürgerbussen betrieben. Bürgerbusse unterscheiden sich dahingehend, dass die Fahrer und teilweise die Disponenten der Angebote ehrenamtlich tätige Bürger sind.

Von den innerhalb einer Linienkonzession stattfindenden flexiblen Bedienformen sind folgende Qualitätsmerkmale zu erfüllen:

- Bedarfsverkehre sind montags bis samstags zwischen 07.00 und 19.00 Uhr spätestens eine Stunde vor Fahrtantritt an der jeweiligen Haltestelle anzumelden
- bei Anmeldefahrten zwischen 19.00 Uhr und Betriebsende sowie an Sonn- und Feiertagen sind Fahrtanmeldungen am selben Tag ab 07.00 Uhr bis spätestens eine Stunde vor Fahrtantritt an der jeweiligen Haltestelle zulässig

- eine Anmeldung muss telefonisch und online möglich sein
- die Stelle, die die Anmeldungen annimmt, muss zu und während den Anmeldezeiten ständig besetzt sein; Internetbuchungen müssen an allen Wochentagen rund um die Uhr möglich sein
- die Rufbussysteme sind so zu gestalten, dass wenn der Verkehrsverbund die Voraussetzungen für eine im Verbundgebiet einheitliche Bestellung der Rufbussysteme geschaffen hat, die von den Verkehrsunternehmen eingeführten Systeme auf das Verbundsystem umgestellt werden können
- im Sinne einer einheitlichen Tarifgestaltung im Verkehrsverbund DING sollen für Bedarfsverkehre keine Komfortzuschläge erhoben, keine Sondertarife angewendet werden
- ein Zustieg auf der Linienfahrt soll auch ohne Voranmeldung möglich sein (sofern im Fahrzeug ein ausreichender Platz zur Verfügung steht)
- die Fahrzeuge sollen grundsätzlich den Anforderungen für einen barrierefreien ÖPNV entsprechen; bei nachfrageschwachen Relationen, bei denen ein 8-Sitzer ausreichend ist, kann davon abgewichen werden
- spezielle Anforderungen an den Stadtverkehr Biberach aufgrund der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts 2017 der Stadt Biberach
 - das Fahrzeug bedient in der Innenstadt die Haltestellen ZOB/Bahnhof, Wielandstraße und Marktplatz fest ohne Anmeldung; die weiteren Haltestellen werden nur im Bedarfsfall angefahren (Voranmeldung oder mündliche Anmeldung beim Einstieg)
 - Anmeldung generell bis 30 Minuten vor Abfahrt
 - das Angebot ist unabhängig von der Fahrgastnachfrage über die gesamte Laufzeit der Genehmigung aufrechtzuhalten.

Neben den, innerhalb einer Linienkonzession zu realisierenden flexiblen Bedienformen gibt es noch weitere Möglichkeiten, einen flexiblen Gemeinschaftsverkehr zu organisieren. Diese Verkehrsangebote finden oft außerhalb den Bestimmungen des Personenbeförderungsrechts statt, sofern es sich um eine Beförderung von Personen in Personenkraftwagen mit max. 9 Sitzplätzen handelt und die Fahrt unentgeltlich ist oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt.

Übersicht über weitere Angebotsmöglichkeiten von Gemeinschaftsverkehren

	Bürger-Ruf-Auto	Sozialer Bürgerfahrdienst	Pkw-Bürgerfahrdienst	Gemeindebus
Rechtliche Grundlage	FrStllgV	FrStllgV	FrStllgV	BGB, ggf. kommunale Satzung
Angebot	vollflexibel, im Bedienungsgebiet und -zeitraum	vollflexibel, im Bedienungsgebiet und -zeitraum	vollflexibel, im Bedienungsgebiet und -zeitraum	Festlegung von Einsatzbereichen
Abstimmung des Angebots mit dem ÖPNV	kein Abstimmungszwang aber sinnvoll	kein Abstimmungszwang aber sinnvoll	kein Abstimmungszwang aber sinnvoll	kein öffentlicher Verkehr
Kundenkreis	Öffentlichkeit	Senioren bzw. in der Mobilität eingeschränkte Menschen	lokal begrenzt	örtlich festgelegter Nutzerkreis
Anforderungen an Fahrpersonal	keine, ggf. lokale Festlegung	keine, ggf. lokale Festlegung	keine, ggf. lokale Festlegung	keine, ggf. lokale Festlegung
Fahrzeugstandard	keine formalen Vorgaben	keine formalen Vorgaben	keine formalen Vorgaben	keine formalen Vorgaben
Tarif	Spenden / Beitrag bis zu den Betriebskosten (Pauschalen möglich)	Spenden / Beitrag bis zu den Betriebskosten (Pauschalen möglich)	Spenden / Beitrag bis zu den Betriebskosten (Pauschalen möglich)	Mietgebühr nach örtlicher Satzung

Abbildung 46, Quelle VM Baden-Württemberg

Eine weitere Möglichkeit eines flexiblen und ergänzenden Gemeinschaftsverkehrs sind Mitfahrzentralen wie z. B. „**flinc**“. Dabei bieten die Nutzer dieser Online-Plattformen ihre privaten Fahrten zur Mitfahrt an oder ein Nutzer stellt seinen Fahrtenwunsch als Mitfahrer ein. Die Plattform prüft die Anfragen ab und gibt bei einer Übereinstimmung einen Hinweis an den Anbieter und Nutzer zur Kontaktaufnahme. Werden sich beide einig, dann verständigen sie sich auf einen Einstiegspunkt, an dem der Mitfahrer einsteigt. Bei diesem Verkehr handelt es sich nicht um einen öffentlichen Verkehr, sondern um private Mitfahrgelegenheiten, die über eine Online-Plattform gesteuert werden.

Eine weitere Möglichkeit der Mobilität sind sogenannte **Mitfahrbänke**. Es ist eine besondere Art des Trampens. Wer an den aufgestellten und kenntlich gemachten Bänken wartet, signalisiert den vorbeifahrenden Autofahrern, dass er gerne mitgenommen werden möchte. Es ist eine rein private Mitnahme (wie beim Trampen) und kein öffentliches Verkehrsangebot.

Bei allen flexiblen Bedienformen und ergänzenden Gemeinschaftsverkehren muss immer geprüft werden, nach welchem Rechtsregime das den ÖPNV ergänzende Verkehrsangebot organisiert werden kann. Der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV ist daher bei allen Verkehrsprojekten zu beteiligen.

10.5 Erschließung

Ein Mobilitätsbedürfnis definiert sich in der Regel dadurch, dass zu einer bestimmten Zeit von einem individuellen Aufenthaltsort ausgehend ein entferntes Orts-Ziel erreicht werden möchte. Ob das Mobilitätsbedürfnis mit einem individuellen Verkehrsmittel oder mit dem ÖPNV bzw. mit einer Mischung der Verkehrsmittel (intermodularer Verkehr) durchgeführt wird, ist entscheidend, ob Quelle und Ziel bis auf die erste und letzte Meile durch den ÖPNV erschlossen sind. Die Verfügbarkeit und die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle sind daher ein wesentliches Zugangskriterium für den ÖPNV-Nutzer.

Das Niveau der Erschließung mit Haltestellen wird durch die Erschließungsqualität beschrieben. Diese umfasst insbesondere die Lage einer Haltestelle in einer bestimmten Region und deren Einzugsgebiet.

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen). Dies wird in der Schwachstellenanalyse gegebenenfalls im Einzelfall berücksichtigt.

Die maximale Luftlinienentfernung zur Haltestelle in Abhängigkeit ihrer Funktion und der Einwohnerdichte soll grundsätzlich nicht mehr sein als:

▶ im Stadtverkehr Biberach	300m
▶ in Gebieten mit kleinstädtischem Charakter	500m
▶ in sonstig bebauten Gebieten mit geschlossenem Charakter	600m
▶ in Gebieten mit einer niedrigen Baudichte	1.500m

In begründeten Fällen sind Ausnahmen zulässig.

Abbildung 47, Quelle Verkehrsamt

Begründete Ausnahmen können sein:

- ☒ Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, wo das ÖPNV-Potenzial daher sehr gering ist
- ☒ Gewerbe- und Industrieflächen sind nicht befahrbar oder weisen nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher auf
- ☒ Siedlungsteile sind aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar.

Räumlich abgeschlossene Siedlungen mit mehr als 200 Einwohnern sollen möglichst erschlossen sein, sofern ein tatsächlicher Bedarf besteht und der Aufwand verhältnismäßig ist.

Sollen neue Siedlungsgebiete (Neubaugebiete, Gewerbegebiete) erschlossen werden, sind dabei immer auch gleich der Anschluss und damit die Erschließung zum ÖPNV zu berücksichtigen. Das Verkehrsamt sollte frühzeitig beteiligt werden, damit entsprechende Haltestellen und die Zu- und Abwegung bedarfsgerecht hergestellt werden.

10.6 Reisezeit und Anschlussqualität (Umsteigezeiten)

Die **Reisezeit** ist ein wesentliches Qualitätskriterium der Verbindungsqualität und umfasst den gesamten zeitlichen Umfang von der Einstiegshaltestelle bis zur Ausstiegshaltestelle am Ziel. Die Reisezeit setzt sich zusammen aus der reinen Beförderungszeit und den Umsteigezeiten sowie evtl. notwendigen Wartezeiten.

Hinsichtlich der zeitlichen Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer vom Wohnort der Fahrgäste aus, die zugehörigen Siedlungszentren mit dem ÖPNV erreichbar sein sollen:

Maximale Beförderungszeit (Fahrzeit + Umsteigezeiten):

Beförderungszeiten von allen Siedlungsräumen aus:

zum zugehörigen Kleinzentrum		30 Minuten
zum zugehörigen Unterzentrum		40 Minuten
zum zugehörigen Mittelzentrum		50 Minuten
zum zugehörigen Oberzentrum	1 Stunde	20 Minuten*

(siehe Abbildungen 62 bis 66)

* in Ausnahmefällen, wie z. B. für einzelne Orte im Verkehrsraum Riedlingen können die maximalen Beförderungszeiten zum Oberzentrum auch 1 Stunde 40 Minuten dauern

Abbildung 48, Quelle Verkehrsamt

- spezielle Anforderungen an den Stadtverkehr Biberach aufgrund der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts 2017 der Stadt Biberach:
- innerhalb der Stadt Biberach sollen alle Stadtteile über möglichst direkte Linienführungen an den Bahnhof und das Zentrum angebunden werden, um möglichst kurze Reisezeiten zu gewährleisten.

An zentralen Umsteige- und Übergangshaltestellen Bus zu Bus oder Bus zur Bahn, und umgekehrt sollen die Anschlusszeiten zumindest in Lastrichtung fahrplantechnisch so abgestimmt sein, dass für den Fahrgast möglichst kurze Umsteigewartezeiten entstehen. Eventuell notwendige Fußwege von der Ausstiegshaltestelle zur Einstiegshaltestelle sind zu berücksichtigen.

Die Umsteigezeiten sollen daher (unter Abzug der Fußwegezeiten) folgende Werte nicht überschreiten:

Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) in Lastrichtung (in Richtung Ziel)	
Bus – Bus	maximal 15 Minuten
Bus – Bahn	maximal 15 Minuten
An Hauptumsteigepunkten	
(ZOB und ZOB mit Bahnanschluss)	maximal 10 Minuten
= reine Wartezeit (ohne mögliche Gehzeiten von und zu den Umsteigepunkten)	

Abbildung 49, Quelle Verkehrsamt

Abweichungen sind möglich, sofern der Anschlussumstieg gesichert ist und aus umlauftechnischen Gründen bzw. nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand die Zeiten nicht genau erreicht werden können. Verspätungen sind so gut wie möglich zu vermeiden, die Fahrten und Anschlüsse sind mittels eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zu überwachen.

10.7 Fahrplanangebot und Vertaktung

Eine verlässliche Taktung des ÖPNV-Fahrplanangebots ist ein wesentliches Qualitätskriterium für den ÖPNV-Nutzer und Planungsgrundlage für den Verkehrsunternehmer zur Umsetzung eines wirtschaftlichen Fahrzeugumlaufs. Fahrpläne, die in einer klaren Struktur vertaktet sind, kann sich der Fahrgast sehr gut merken und dies stellt somit eine Attraktivitätssteigerung zu nicht vertakteten Verkehren dar.

Das Gegenteil eines auf feste Takte aufbauenden Fahrplanes sind Verkehrsangebote, die in unregelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Daneben gibt es noch reine bedarfsorientierte Verkehrsangebote wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis. Eine regelmäßige Vertaktung setzt aber auch eine in etwa gleichbleibende Nachfrage zu den genannten Takten voraus. Dieses ist im Landkreis Biberach mit seiner eher ländlichen Struktur nicht gegeben.

Der ÖPNV-Bedarf im Landkreis Biberach wird primär durch den Schülerverkehr definiert. In den Hauptverkehrszeiten müssen je nach Bedarf und Region mehrere Busse in einer engen Zeitfolge hintereinander die Schüler zu und von den Schulen befördern. Sobald alle Schüler befördert sind, geht die Nachfrage im ÖPNV rapide zurück.

Die Nachfrage geht in einzelnen Regionen und Zeitlagen soweit zurück, dass es absolut unwirtschaftlich wird, ein festes Linienangebot anzubieten. Als Alternative werden flexible Bedienformen angeboten, wobei in sehr einzelnen Regionen auch dafür der Bedarf nicht ausreichen kann.

Der Landkreis verzichtet daher aus den vorgenannten Gründen auf die Vorgabe eines bestimmten Taktes auf einer bestimmten Linie.

Er appelliert vielmehr an die den ÖPNV durchführenden Unternehmen, dass sie soweit wie möglich bei der Erfüllung der oben genannten Mindeststandards versuchen, als Dienstleister für den ÖPNV-Kunden einen regelmäßigen Takt, der durchaus in den einzelnen Zeitlagen unterschiedlich sein kann, anzubieten. Generell ist ein Stundentakt anzustreben. Für den Stadtverkehr Biberach ist aufgrund der großen Nachfrage und des neuen Nahverkehrskonzepts 2017 ein fester Takt zwingend erforderlich, vgl. Abbildung 44.

10.8 Tarifangebote

Die Tarifangebote sind ein unmittelbares Qualitätskriterium für den ÖPNV-Nutzer. Der Landkreis ist Mitglied des Tarif-Verkehrsverbunds DING. Im DING-Verbund werden über Beteiligungsverfahren der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen die Tarifmaßnahmen bestimmt. Tarifangebote werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Neben der bereits bestehenden tariflichen Angebotspalette wird es auch in der Zukunft möglich sein, auf kommunalen Wunsch Sondertarife, wie sie bereits heute in den Stadtverkehren Biberach und Riedlingen bestehen, in Absprache mit dem DING-Verbund einzuführen. Solche Sondertarife setzen jedoch eine Mitfinanzierung von kommunaler Seite voraus.

Zu den, an den DING-Verbund und an die Landkreisgrenze Biberachs angrenzenden Tarifverbänden „Naldo“ und „Bodo“, bestehen bereits Tarifkooperationen. Lediglich in östlicher Richtung des Landkreises endet der DING-Verbund heute noch an der bayrischen Landesgrenze. Die Verkehrsachse Biberach nach Memmingen ist eine unserer Hauptverkehrsachsen. Der Landkreis wird sich weiterhin zusammen mit dem Verkehrsverbund darum bemühen, den DING-Tarif bis Memmingen in einer Tarifkooperation auszudehnen.

Neben den eigentlichen Tarifangeboten sind das Fahrgeldmanagement und der Kaufvorgang für einen Fahrschein ein wichtiges Qualitätskriterium des ÖPNVs. Zur Steigerung der Attraktivität sowie im Rahmen der „Digitalisierung 4.0“ soll mittelfristig im gesamten Verbundgebiet ein elektronisches Ticketsystem und Fahrgeldmanagement eingeführt werden. Der Landkreis favorisiert ein Handyticket für Bartarife (Barcode-Kontrolle) und eine Chipkarte bzw. ein Handy mit NFC-Technik für eine berührungslose Kontrolle und Abbuchung der Entgelte im Schüler- und Ausbildungsverkehr.

11. Qualitätsanforderungen unter Beachtung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Bundesgesetzgeber hat die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen (vgl. § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz). Der Landkreis hat im Nahverkehrsplan aufzuzeigen, wie diese Barrierefreiheit zu erreichen ist. Ausnahmen von dieser Anforderung müssen im Nahverkehrsplan begründet werden.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur erreicht werden, wenn die Anforderungen an die Haltestellen und an die Fahrzeuge aufeinander abgestimmt sind.

Unabhängig von den Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit sind die Fahrzeugstandards mit den definierten Ausstattungsmerkmalen in Verbindung mit elektronischen Fahrgastinformationssystemen ein wichtiges Qualitätskriterium für den Fahrgast.

11.1 Fahrgastinformationssysteme

Ein weiteres wesentliches Qualitätskriterium für den ÖPNV-Nutzer ist das Auskunftssystem über die Fahrplanangebote. Zur Vorbereitung seines Fahrtwunsches kann sich der potentielle ÖPNV-Nutzer über das Fahrplanangebot mittels der vom Verkehrsverbund DING zur Verfügung gestellten Fahrpläne in Papierform bzw. über das Online-Auskunftssystem informieren. Wird der potentielle ÖPNV-Nutzer zum Fahrgast, dann besteht sein Informationsbedürfnis zu der aktuell angebotenen Fahrt und deren Verlauf in Echtzeit weiter. Dynamische Fahrgastinformationssysteme bieten dem Nutzer mehr als nur eine reine Fahrplaninformation an. Der Kunde wird über den tatsächlichen Verlauf der Fahrt in Echtzeit informiert. In den Fahrzeugen erfolgt eine visuelle und akustische Information zu den Haltestellen. An den Haltestellen erfolgt die Information über das Fahrplanangebot und deren tatsächlichen Verlauf mittels Anzeigetafeln bzw. entsprechenden Bildschirmen.

Anforderungen	spätestens zu erfüllen bis	
	sofort	bis 1. Januar 2022
<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugseitig sind die oben genannten Anforderungen an eine dynamische Fahrgastinformation zu erfüllen 		➤
<ul style="list-style-type: none"> Der Unternehmer hat darüber hinaus dafür zu sorgen, dass die Daten, die für eine dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen benötigt werden, dem Verkehrsverbund zur Verfügung gestellt werden 		➤
<ul style="list-style-type: none"> Dem Verkehrsverbund obliegt es, die Anzeigetafeln und Bildschirme entsprechend einzurichten und zu betreiben 		➤
<ul style="list-style-type: none"> spezielle Anforderungen an den Stadtverkehr Biberach aufgrund der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts 2017 der Stadt Biberach 	➤	

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Betrieb eines ITCS mit <ul style="list-style-type: none"> ▶ Echtzeitinformation mittels App ▶ DFI-Anzeiger (ZOB, Marktplatz, Boehringer Mitte, Landratsamt, BSZ, Döll)) ➤ lückenlose Fahrgastinformation über Betriebsstörungen, Umleitungen und Baustellen ➤ Beschwerdemanagement mit kundenfreundlichen Reaktionszeiten (3 Werktage) 		
--	--	--

Abbildung 50, Quelle Verkehrsamt

11.2 Fahrpersonal und Betriebs- und Störungsmanagement

Das Auftreten und Verhalten des Fahrpersonals gegenüber dem ÖPNV-Nutzer ist ein wesentliches Qualitätskriterium für die Attraktivität des Nahverkehrs, da das Fahrpersonal einen direkten Kundenkontakt hat und sie der unmittelbare Ansprechpartner des Verkehrsunternehmens vor Ort sind. Störungen im ÖPNV wird es immer geben, da es sich um ein dynamisches System mit Abhängigkeiten zu anderen Verkehrsmitteln und –trägern handelt. Wichtig dabei ist, die Störungen zu minimieren und, wenn sie eingetreten sind, sofort darauf zu reagieren. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist, dass Fahrgäste so früh wie möglich informiert werden. Anregungen und Beschwerden von Fahrgästen können dazu beitragen, Schwachstellen im ÖPNV-Angebot zu erkennen und sind daher ernst zu nehmen.

Anforderungen an das Fahrpersonal:

Anforderungen	spätestens zu erfüllen bis	
	sofort	bis 1. Januar 2022
➤ Beherrschung der deutschen Sprache	➤	
➤ freundliches und hilfsbereites Verhalten gegenüber den Kunden	➤	
➤ Rücksichtnahme und Unterstützung der Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind	➤	
➤ konstruktiver Umgang mit Kundenbeschwerden	➤	
➤ gute Fahrplan-, Netz-, Tarif- und Linienwegekenntnisse	➤	
➤ sicheres Bedienen und Umgang mit der gesamten Technik des Fahrzeugs	➤	
➤ rücksichtsvolles Heranfahren an Bahnsteige mit Vermeidung von großen Restspalten zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg, ggf. Bedienen von Einstiegshilfen		➤

Abbildung 51, Quelle Verkehrsamt

Anforderungen an das Verkehrsunternehmen:

Anforderungen	spätestens zu erfüllen bis	
	sofort	bis 1. Januar 2022
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personal vorausschauend disponieren und regelmäßig schulen 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dokumentation der Fahrverläufe in Kombination mit einem Beschwerdemanagement sowie Sicherstellung einer Erreichbarkeit während den Betriebszeiten 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ zügiges Handeln bei Betriebsstörungen, Ersatzfahrzeug und Information der Fahrgäste/Kunden 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausstattung von Haltestellen mit Haltestellenzeichen nach der Vorgabe des Landkreises sowie mit aktuellen Fahrplaninformationen 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrpersonal laufend und bei Bedarf schulen und fortbilden 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Unterstützung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität im Schülerverkehr durch Schulung von Busbegleitern in Zusammenarbeit mit Schulen 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ die ÖPNV-Nutzer sind frühzeitig über Änderungen in den Fahrplänen zu informieren. Wird ein Verkehr von einem Unternehmer neu betrieben, dann sind die betroffenen Nutzerpotenziale frühzeitig und umfangreich über das neue Fahrplanangebot zu informieren. 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schulung des Fahrpersonals im Umgang mit Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind 		➤
<ul style="list-style-type: none"> ➤ spezielle Anforderungen an den Stadtverkehr Biberach aufgrund der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts 2017 der Stadt Biberach <ul style="list-style-type: none"> ➤ Betrieb eines ITCS mit Anschlusssicherung Bus/Bus und Zug/Bus, Wartezeit auf alle möglichen Anschlüsse 3 Minuten, Busbeschleunigung ➤ Jährliche Pünktlichkeitsstatistik (mindestens 83% Pünktlichkeit von – 30 bis 180 Sekunden) ➤ Jährliche Fahrgastvollerhebung ➤ Ersatzbuseinsatz sofort ab Verspätung von 10 Minuten ➤ Busbetriebshof mit Abstellmöglichkeiten (vorgeheizte Busse auf 10 Grad plus) 	➤	

Abbildung 52, Quelle Verkehrsamt

11.3 Qualitätsstandards bzw. Anforderungen an die Fahrzeuge

Qualitätsstandards bzw. Anforderungen	spätestens zu realisieren bis	
	sofort	bis 1. Januar 2022
<ul style="list-style-type: none"> ▶ die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge eines Verkehrsunternehmers sollen durchschnittlich nicht älter als 10 Jahre sein 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller DING-Fahrscheine ermöglicht (mit optionaler Erweiterung auf ein eTicketing) 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ sofern es der Verkehr erfordert und die technischen Voraussetzungen außerhalb der Fahrzeuge bestehen, sollen die Fahrzeuge mit Systemen zur Busbeschleunigung ausgestattet sein 	optional	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ umweltfreundliche Fahrzeuge mit einem geringen Schadstoffausstoß und geringen Lärmemissionen orientiert an der Fahrzeugförderung des Landes 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaanlage 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ digitale visuelle Fahrgastinformation (ITCS, RBL-gestützt) mit elektronischer Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer an der Fahrzeugfront und am Einstieg außen 	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ gut erreichbare und in ausreichender Anzahl verfügbare Haltewunschtaсте 		➤
<ul style="list-style-type: none"> ▶ digitale visuelle und akustische Haltestellenanzeige bzw. Ansage innen 		➤
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrzeuge müssen vollständig barrierefrei sein <ul style="list-style-type: none"> ➤ Einsatz von Niederflurbussen bzw. Low-Entry-Bussen ➤ Ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Rollatoren ➤ Kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnenen besonders in Bezug auf Haltegriffe und –stangen sowie Türen ➤ Rampe für Rollstuhlfahrer (z. B. mechanisch oder elektrisch) 		➤
<ul style="list-style-type: none"> ▶ spezielle Anforderungen an den Stadtverkehr Biberach aufgrund der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts 2017 der Stadt Biberach <ul style="list-style-type: none"> ➤ ausschließlich Niederflurfahrzeuge mit Kneeling (Einsatz an jeder Haltestelle) ➤ Bereitstellung von zwei Sondernutzflächen bei Gelenkbussen ➤ Einheitliche Lackierung nach Vorgaben CI Biberach ➤ Fahrgastinformation über TFT Bildschirm, mind. 18 Zoll ➤ Ausstattung mit Systemen zur Busbeschleunigung 	➤	

Abbildung 53, Quelle Verkehrsamt

Eine Ausnahme von diesen Qualitätskriterien kann nur in begründeten Einzelfällen durch den Aufgabenträger erteilt werden. Bei Ersatzfahrzeugen, die in Notlagen eingesetzt werden, kann der Verkehrsunternehmer von den genannten Standards abweichen.

11.4 Qualitätsanforderungen an Haltestellen

Die Qualität des ÖPNVs wird neben dem Fahrplanangebot und dem Fahrzeugstandard ebenfalls wesentlich durch den Standard der Ausstattung von Haltestellen geprägt und definiert.

Daneben sind die Lage und Erreichbarkeit von Haltestellen für den Kunden ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Nutzung des ÖPNV bzw. Umstieg auf den ÖPNV.

Mit der Verpflichtung, den ÖPNV bis 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei zu ermöglichen, sind gerade bei den Haltestellen die Anforderungen gestiegen. Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur erreicht werden, wenn Haltestellen und Fahrzeuge aufeinander abgestimmt sind. Der Landkreis hat im Nahverkehrsplan aufzuzeigen, wie die vollständige Barrierefreiheit erreicht werden kann und dort, wo sie nicht erreicht werden kann, muss er dieses entsprechend begründen. Da die vollständige Barrierefreiheit nicht bei allen rund 900 Haltestellen bis zum 1. Januar 2022 erreicht werden kann und es Haltestellen gibt, bei denen der vollständige barrierefreie Ausbau schlicht nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand im Verhältnis zum Fahrgastaufkommen erreicht werden kann, wird der Haltestellenausbau anhand eines priorisierten Vorgehens erfolgen. Hierzu werden die Haltestellen in die Kategorien A bis C unterteilt:

Kategorie	Beschreibung
A	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktion Bahn – Bus und Bus – Bus an Bahnhaltdepunkten und zentralen Bushaltestellen (ZOB) ➤ zentrale Schulbushaltestellen an Schulzentren ➤ Haltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen ➤ zentralörtliche HAUPTerschließungshaltestelle in der Gemeinde
B	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bushaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
C	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bushaltestellen mit geringem oder sporadischem Fahrgastaufkommen wie zum Beispiel Bedarfshaltestellen, zeitlich befristete Haltestellen im Schülerverkehr, außerörtliche Haltestellen, AST- Haltestellen

Abbildung 54, Quelle Verkehrsamt

Teile der Ausstattungskriterien von Haltestellen sind gesetzlich vorgeschrieben (§ 32 BOKraft). Die Träger der Straßenbaulast sind im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für den Bau und die Unterhaltung der Straßen zuständig, wobei der Bau und Unterhalt von Haltestellenbuchten und Wendeplätzen für den Personenlinienverkehr in jedem Fall dem Träger der Straßenbaulast obliegt (§ 9 Straßengesetz). Der Verkehrsunternehmer wiederum hat die Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs des Haltestellenzeichens zu tragen.

Haltestellen müssen nach den Regeln der Technik nachfolgende Qualitätsanforderungen erfüllen:

Anforderungen	Grundausrüstung	bis 1. Januar 2022 bzw. gem. Ausnahme		
	sofort	Haltestellenkategorien		
		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrszeichen Nr. 224 (StVO), Haltestelle, der Pfosten ist vom Straßenbaulastträger zu stellen 	➤			
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Linienbezeichnung, Name des Verkehrsunternehmens und/oder die Verbundbezeichnung 	➤			
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrplanauskünfte (Aushang oder Bildschirm) 	➤			
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abfallbehälter zum Einwurf von benutzten Fahrscheinen an verkehrsreichen Haltestellen 	➤	➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ ausreichender Witterungsschutz im Wartebereich 	➤	➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Wartebereich der Haltestelle und auf angrenzenden Gehwegen (z. B. halbstarrer Asphalt, Beton) 		➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ angepasste Niveaueverhältnisse von Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinkante auf 16/18 cm) 		➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausstattung der Haltestellen mit Leitsystemen (visuell/taktil), aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestellen, der Eingangstüren und ggf. zur Orientierung im Bereich der Haltestelle (z. B. Längsorientierung, Auffinden der überdachten Bereiche, der Sitzflächen und der dynamischen Fahrgastinformation) 		➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Voraussetzung zum niveaugleichen Anfahren der Haltestelle mit dem Ziel eines barrierefreien Zugangs zum Fahrzeug <ul style="list-style-type: none"> ➤ ausreichende Haltestellenlänge und Freiräume ➤ Restspalte zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg ca. 5 cm ▶ ist dies nicht möglich, dann <ul style="list-style-type: none"> ➤ ist der barrierefreie Zugang durch fahrzeugseitige Einstiegshilfen herzustellen (max. Neigung von 12%, vgl. RL 2001/85/EG), ➤ muss vor der Einstiegshilfe (ausgeklappte Rampe) eine Bewegungsfläche von 150 cm vorhanden sein 		➤	➤	

<ul style="list-style-type: none"> ➤ ausreichende Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer 		➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ taktil erfassbare und kontrastreiche Haltestellenmöblierung mit Sitzgelegenheiten in unterschiedlicher Höhe 		➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ barrierefreie Gestaltung des Haltestellenbereichs und der Zugangswege (z. B. beidseitige Zugänge zu Haltestellen in der Mittellage, kurze Umsteigewege, hindernisfrei nutzbare Mindestgehwegbreite, akustische Zusatzeinrichtungen an Ampeln, Ausstattung mit Bodenindikatoren an Querungsstellen etc.) 		➤		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ kontrastreiche Gestaltung von Einbauten und Ausstattungen (Pfosten und Masten) 		➤		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip auch akustisch (z. B. DFI mit Sprachausgabe) 		➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sicherstellung der (barrierefreien) Nutzbarkeit durch Reinigung und regelmäßigen Winterdienst 	➤	➤	➤	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Richtungshaltestellen sollten möglichst gegenüber eingerichtet werden 	➤			
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausstattung zentraler Übergangsstellen zum ÖPNV und SPNV (z. B. Park & Bike und Park & Ride Plätze) mit Ladestationen für E-Fahrzeuge 	optional			

Abbildung 55, Quelle Verkehrsamt

Neben diesen Qualitätsanforderungen sind bei einer ganzheitlichen Betrachtung eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilitätsangebots zur Eindämmung des Individualverkehrs sowie zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs die nachfolgenden Einrichtungen vom Straßenbaulastträger anzustreben:

- Beleuchtung der Haltestellen
- in unmittelbarer Nähe von den zentralen Haltestellen, ZOBs Sanitäranlagen
- Umgebungsinformationen (Stadt,- Umgebungspläne)
- attraktive Verknüpfungseinrichtungen von ÖPNV und Individualverkehr
 - Fahrradabstellplätze, Bike & Ride Anlagen, Fahrradboxen (überdacht und mit Möglichkeiten zum diebstahlsicheren Abstellen)
 - PKW- Abstellplätze, Park & Ride Anlagen.

Um das vom Gesetzgeber vorgegebene Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV erreichen zu können, sind umfangreiche Investitionen zu tätigen. Fahrzeugseitig sind die Verkehrsunternehmen in der Pflicht und diesbezügliche Vorgaben wurden teilweise bereits bei den Ausschreibeverfahren beachtet. Bei der Haltestelleninfrastruktur sind die Straßenbaulastträger gefordert. Straßenbaulastträger im Landkreis Biberach sind das Land, der Landkreis und die Gemeinden. In einem ersten Schritt musste der Ausbau-Status Quo der Haltestellen erfasst werden. Der Verkehrsverbund DING wurde mit der Erfassung der Haltestellen beauftragt, das Verkehrsamt hat unterstützt.

In einem weiteren Schritt werden die Haltestellen kategorisiert und priorisiert:

Kategorie	barrierefreier Ausbau bis	Hinweis
A	01.01.2022	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Haltestellen haben die höchste Priorität beim Ausbau zur vollständigen Barrierefreiheit ➤ neue Haltestellen sind ab sofort barrierefrei zu erstellen ➤ mit dem Umbau, der Erweiterung vorhandener Haltestellen ist so frühzeitig zu beginnen, dass das Ziel erreicht wird
B	01.01.2025	<ul style="list-style-type: none"> ➤ neue Haltestellen sind ab sofort barrierefrei zu erstellen ➤ mit dem Umbau, der Erweiterung vorhandener Haltestellen ist so frühzeitig zu beginnen, dass das Ziel erreicht wird
C	keine Vorgabe (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ für diese Haltestellen ist der vollständige barrierefreie Ausbau aufgrund des schwachen Fahrgastaufkommens, der schwierigen Umfeldbedingungen, da es sich um Bedarfshaltestellen handelt oder die Haltestelle nicht dauerhaft bzw. nur temporär bestehen wird nicht verpflichtend umzusetzen, aber optional möglich ➤ Maßnahmen, die einen Beitrag zur Barrierefreiheit beitragen und mit einem verhältnismäßigen Aufwand erreicht werden können, sind jedoch auch bei diesen Haltestellen zu verwirklichen

Abbildung 56, Quelle Verkehrsamt

Bei der Kategorisierung und Priorisierung wurde berücksichtigt, dass in jeder Gemeinde mindestens eine oder mehrere zentrale Haltestellen bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein sollen. Im Nahverkehrsplan können nur Anforderungen definiert werden. Die Liste der kategorisierten Haltestellen ist als Anlage beigefügt. Letztendlich sind die Straßenbaulastträger in der Pflicht, die vollständige Barrierefreiheit bei den Haltestellen herzustellen.

Haltestellen im Landkreis Biberach heute – Beispiele





Abbildung 57, Quelle Verkehrsamt

12. Schwachstellenanalyse und Maßnahmen

In der Schwachstellenanalyse erfolgte der Abgleich zwischen Anforderungsprofil und ÖPNV-Angebot bezogen auf die dafür festgelegten Kriterien für die einzelnen Verkehrsräume und Verbindungen. Die Analyse zeigt die Schwachstellen auf und dient als Basis für Maßnahmenvorschläge zur Behebung der aufgezeigten Mängel.

Schwachstellen ergeben sich in aller Regel dann, wenn das definierte Grundangebot (Bedienungshäufigkeit, zeitliche Erreichbarkeit und Erschließung) in einem bestimmten Gebiet nicht erreicht wird.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellem Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden.

12.1 Überblick Methodik

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Netzmodell gemacht. Soweit grafische Auswertungen nicht ausreichten, wurden für alle relationsbezogenen Auswertungen alle Quell-Ziel-Relationen im Untersuchungsraum in eine Datenbank aufgenommen und kategorisiert. Die jeweiligen Kenngrößen der ÖPNV-Bedienung wurden im Netzmodell ermittelt. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher untersucht. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, wurden bei der Schwachstellenanalyse nicht berücksichtigt.

12.2 Erschließung

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil, anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen, im Netzmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen einen unverhältnismäßig großen Aufwand bedeuten würde.

In den folgenden Abbildungen sind die Radien und mögliche Erschließungslücken dargestellt.

Die Erschließung wurde aufgrund des oben genannten Standards untersucht. Insgesamt, bis auf ein paar sehr wenige Örtlichkeiten, werden im gesamten Kreisgebiet die Anforderungen an die Erschließung mit Haltestellen erfüllt. Bei den Örtlichkeiten mit Erschließungsmängeln handelt es sich primär um neu entwickelte Siedlungsflächen.

Übersicht über die Erschließung mit Haltestellen im Landkreis Biberach:

1. Nördlicher Landkreis

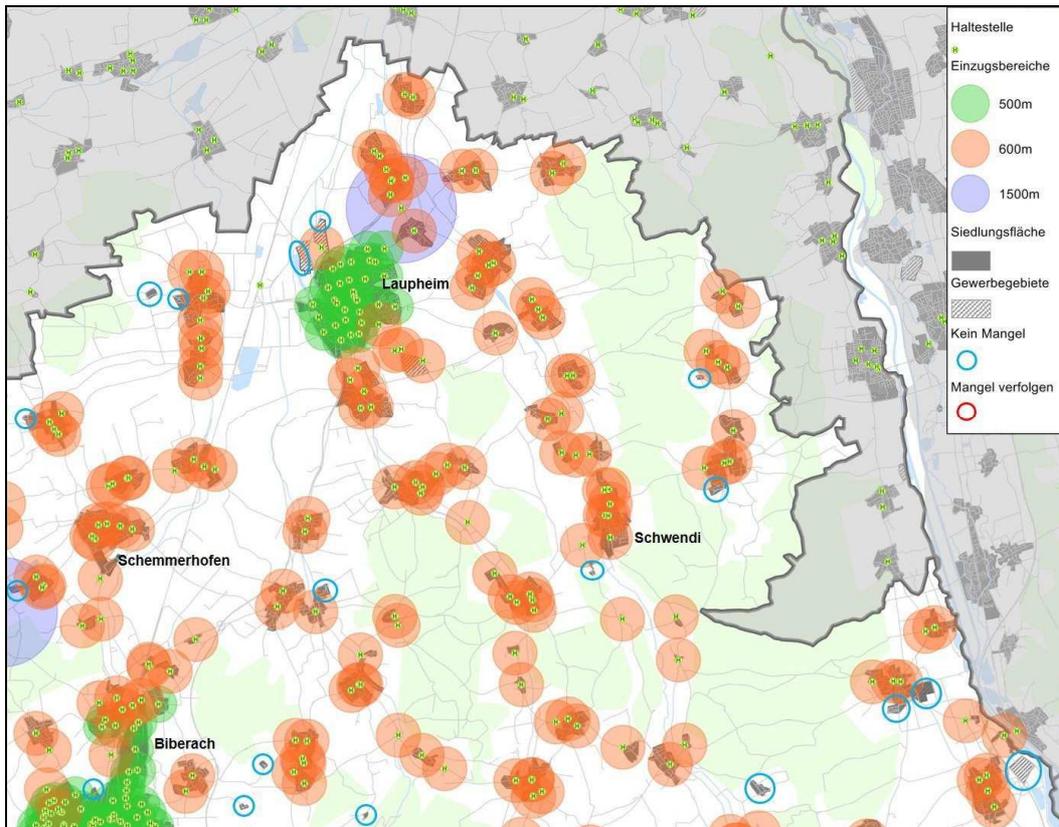


Abbildung 58, Quelle Verkehrsamt, PTV

2. Östlicher Landkreis

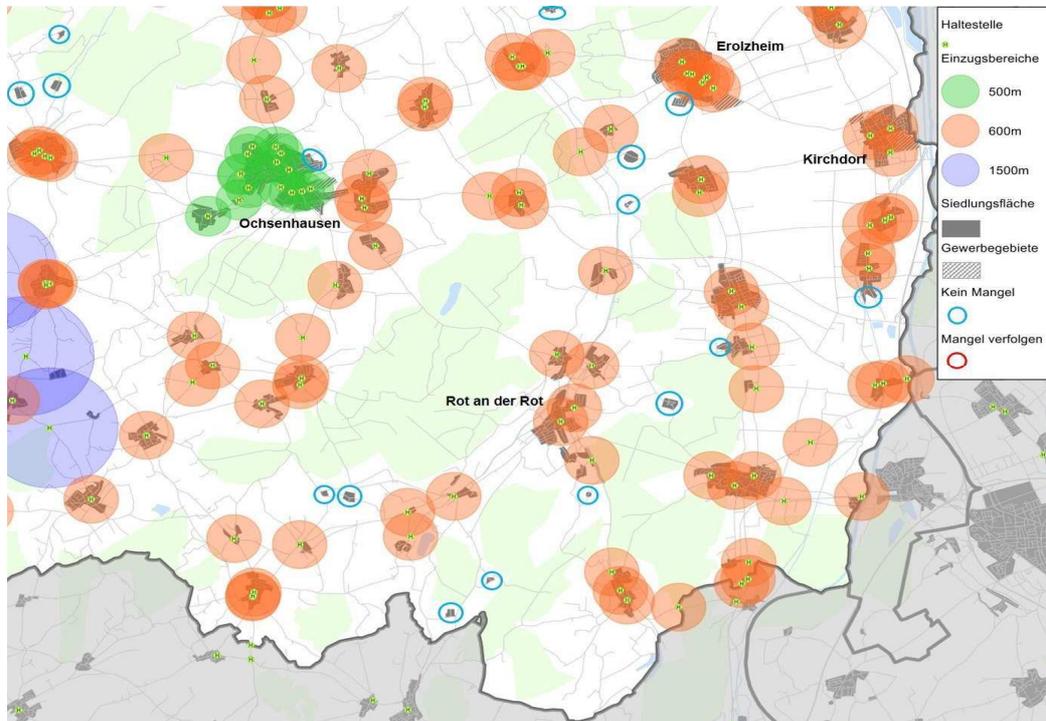


Abbildung 59, Quelle Verkehrsamt, PTV

3. Südlicher Landkreis

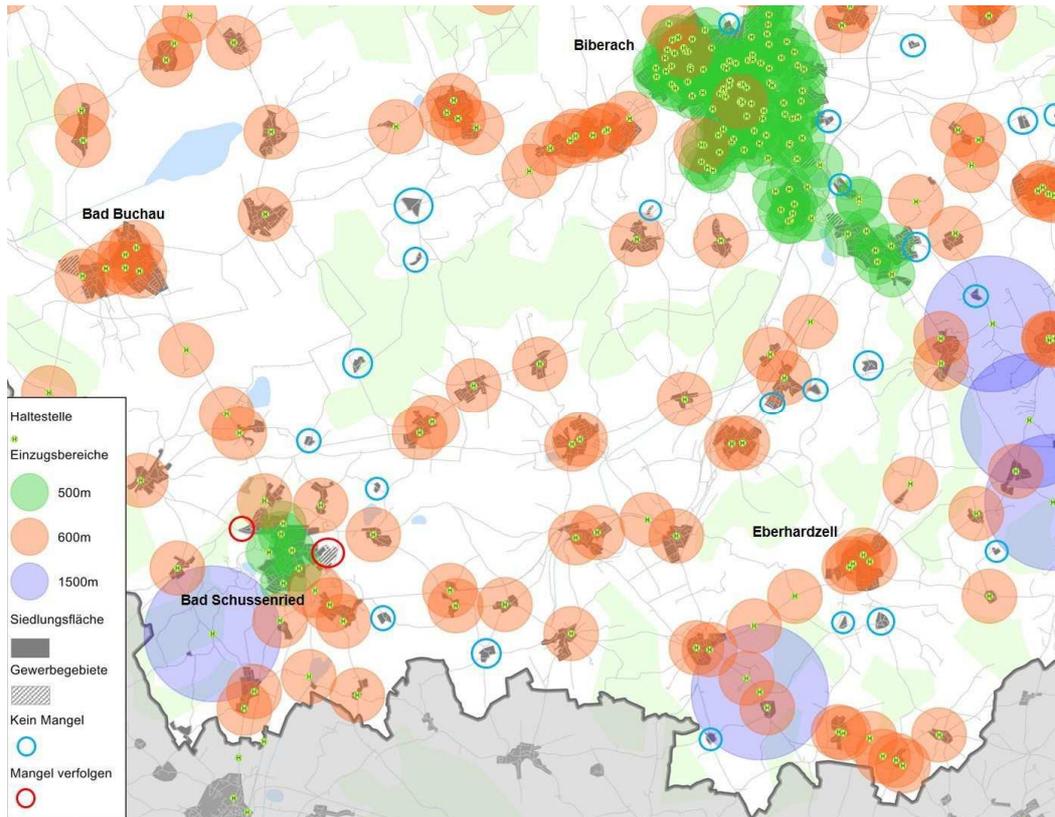


Abbildung 60, Quelle Verkehrsamt, PTV

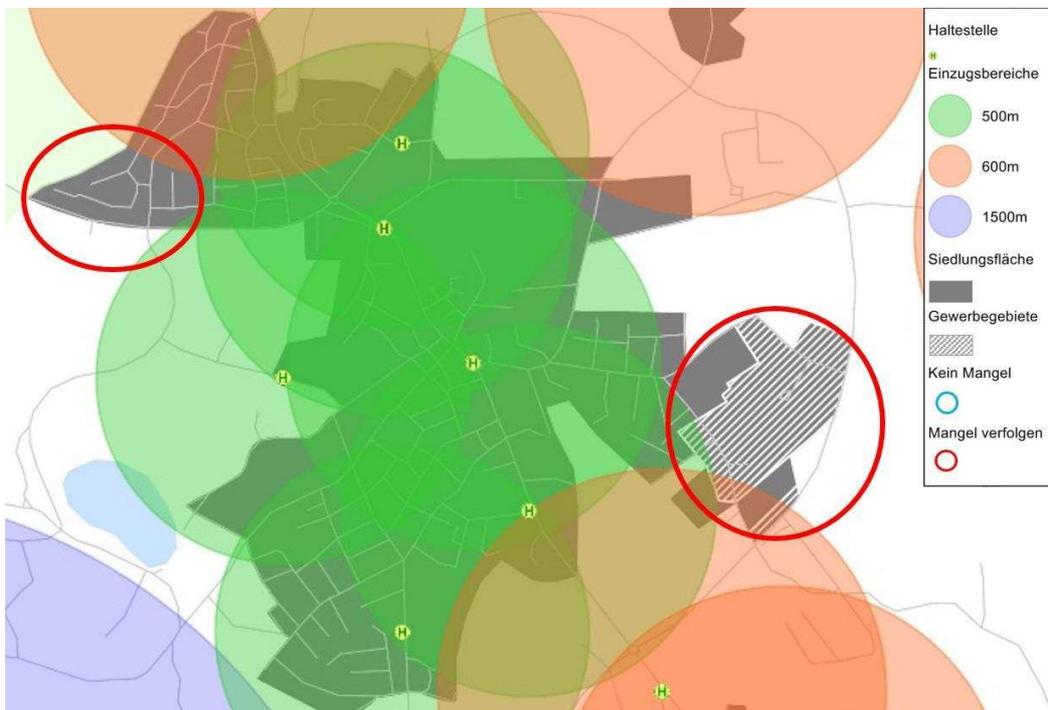


Abbildung 61, Quelle Verkehrsamt, PTV

4. Westlicher Landkreis

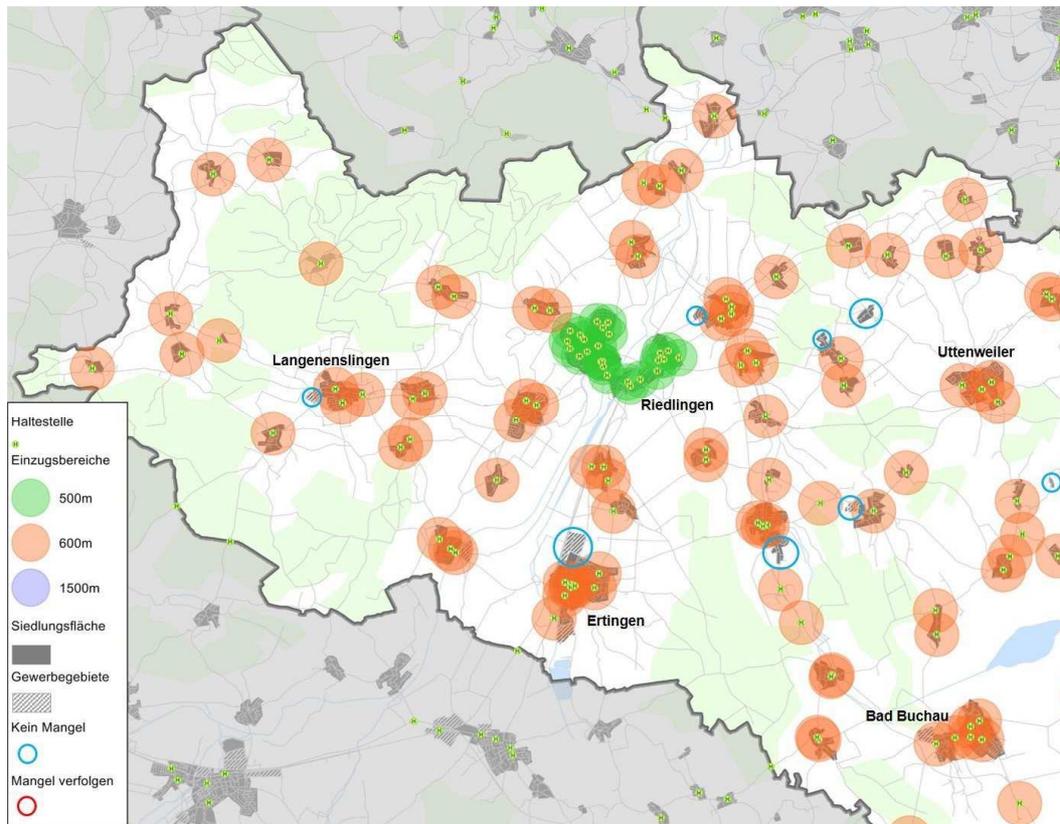


Abbildung 62, Quelle Verkehrsamt, PTV

Die eingehende Analyse der Erschließung hat aufgezeigt, dass viele Siedlungsgebiete, die außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen, deutlich weniger als die für eine Haltestellenerschließung geforderten 200 Einwohner aufweisen. Es handelt sich somit nicht um einen Mangel, der behoben werden muss. Des Weiteren existieren einige Siedlungsorte, die aufgrund ihrer Struktur, Bebauung und Zuwegung keine direkte Bedienung zulassen, beziehungsweise diese nicht in einem vertretbaren Aufwand realisiert werden kann. Diese Lücken sind in den Abbildungen blau markiert.

Nachfolgende Erschließungslücken werden mit dem Ziel, diese Lücken zu schließen, weiter verfolgt:

- Bad Schussenried, Industriegebiet Ost
Mittels einer Durchfahrt oder einer Haltestelle an der Umgehungsstraße könnte diese Bedienungslücke geschlossen werden
- Bad Schussenried, Am Schorren
Durch einen geänderten Fahrweg (beispielsweise durch die Lessingstraße) soll hier eine Angebotsverbesserung geschaffen werden, insbesondere für Schüler.

12.3 Erreichbarkeit

Entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den Zentren, wurden für alle Haltestellen Beförderungszeiten grafisch dargestellt und ausgewertet. Die in den Abbildungen für den Gesamttraum dargestellten Beförderungszeiten zu den jeweiligen Zentren umfassen die Fahrzeiten und die Umsteigezeiten. Dargestellt werden die klassifizierte Beförderungszeiten der einzelnen Haltestellen, welche im Zeitraum von 07:00 – 08:00 Uhr beziehungsweise 07:00 – 09:00 Uhr mindestens benötigt werden um eines der jeweilig zugeordneten Zentren zu erreichen.

Erreichbarkeit des Kleinentrums

Nachstehende Abbildung stellt die klassifizierte Fahrzeiten von den Haltestellen zu einem Kleinzentrum grafisch dar. Für Siedlungsgebiete, die keine Ausrichtung auf ein Kleinzentrum besitzen, wird diese Funktion von einem Unter-, Mittel- oder Oberzentrum übernommen.

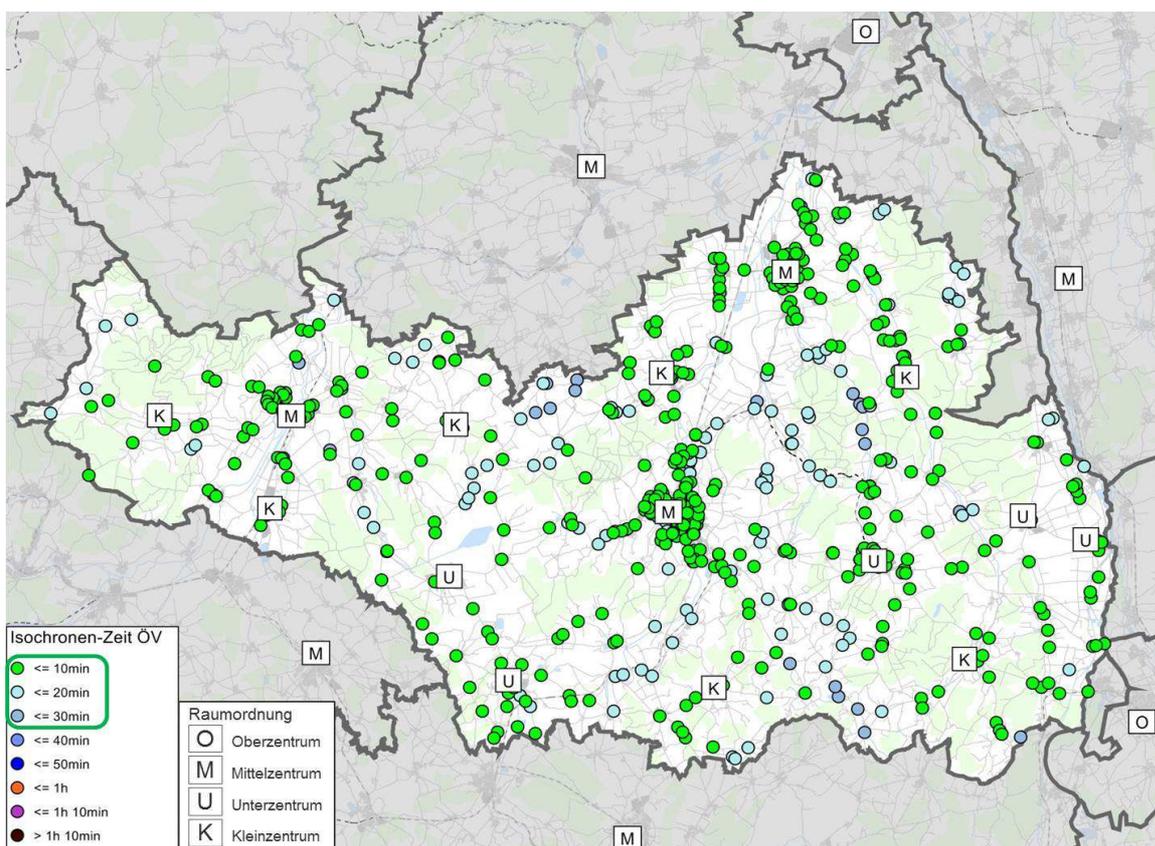


Abbildung 63, Quelle Verkehrsamt, PTV

Ergebnis: Die Anforderung von maximal 30 Minuten Fahrzeit zum nächsten Kleinzentrum oder höherwertigen Zentrum wird für die abgebildeten Haltestellen erfüllt.

Erreichbarkeit der Unterzentren

Analog zur Analyse der Fahrzeiten zum Kleinzentrum erfolgte die Untersuchung der Fahrzeiten zu den Unterzentren. Auch in diesem Fall wurde berücksichtigt, dass ein Mittel- oder Oberzentrum die Funktion eines Unterzentrums für manche Siedlungsgebiete übernehmen kann.

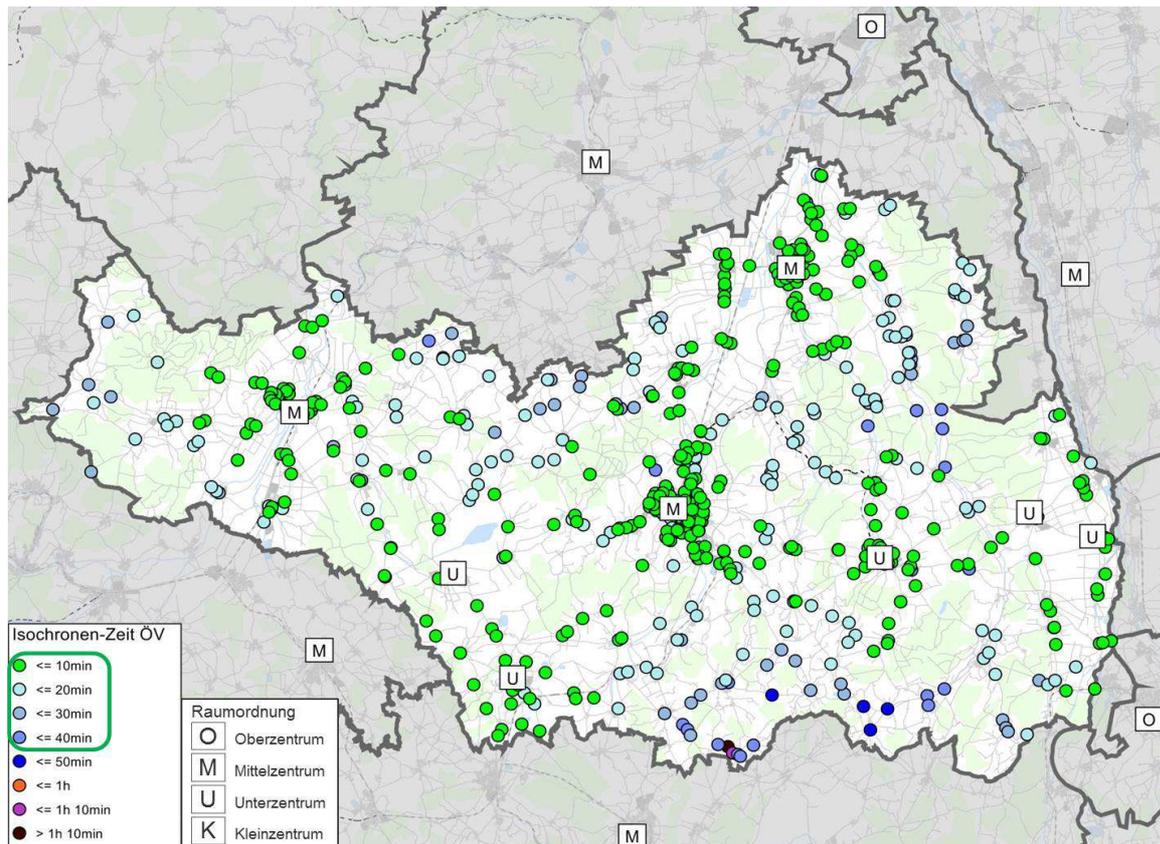


Abbildung 64, Quelle Verkehrsamt, PTV

Ergebnis: Die geforderte maximale Fahrzeit von 40 Minuten wird erfüllt. Einzelne Haltestellen, welche längere Fahrzeiten aufweisen, liegen unter der Bedienungsgrenze von 200 Einwohnern und besitzen damit eine zu geringe Nachfrage oder befinden sich im Einzugsbereich einer benachbarten Haltestelle, welche eine Fahrzeit von unter 40 Minuten ermöglicht.

Erreichbarkeit des Mittelzentrums

Die Analyse basiert auf der bereits genannten Untersuchungsgrundlage, wobei berücksichtigt wurde, dass ein Oberzentrum die Funktion eines Mittelzentrums für manche Siedlungsgebiete übernehmen kann.

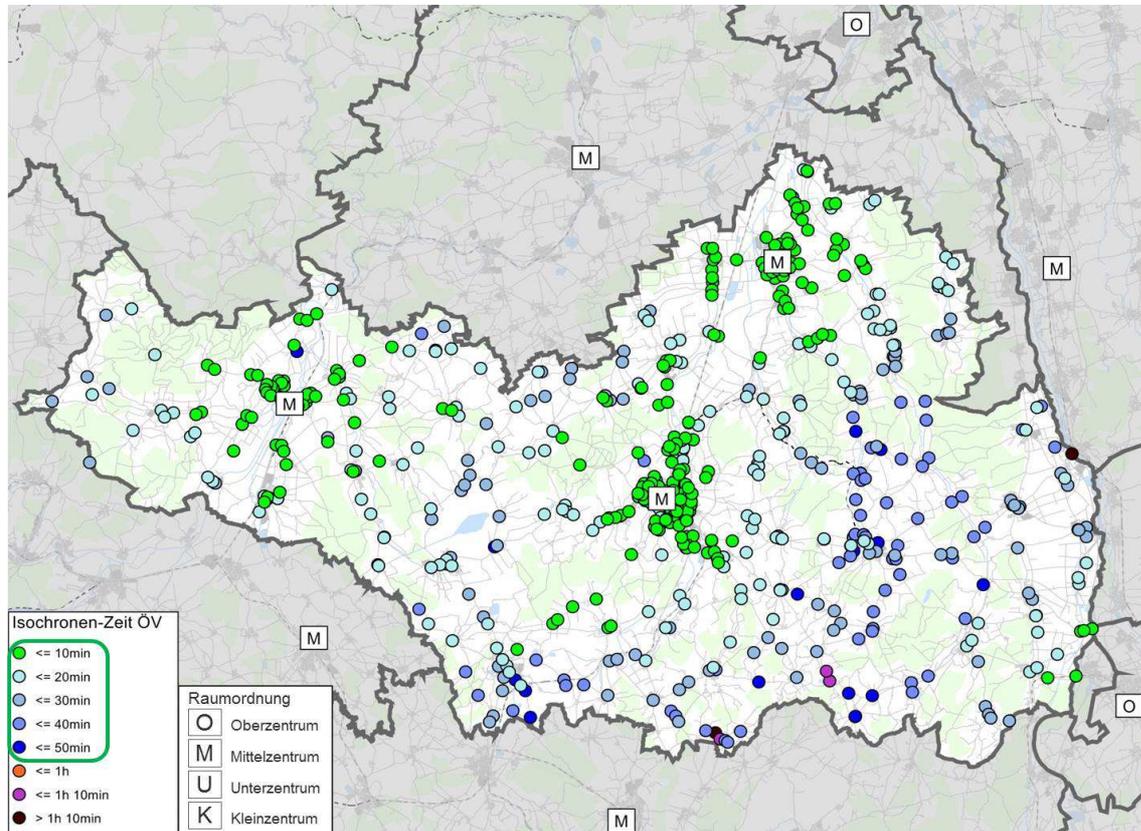


Abbildung 65, Quelle Verkehrsamt, PTV

Ergebnis: Die Maximale Fahrzeit von 50 Minuten zum Mittelzentrum wird von nahezu allen untersuchten Haltestellen erreicht. Auch in diesem Fall existieren einzelne Haltestellen mit längeren Fahrzeiten, welche unter die Bedienungsgrenze von unter 200 Einwohnern fallen, oder einem Richtungsverkehr unterliegen, wobei eine andere Haltestelle in gut erreichbarer Nähe liegt.

Erreichbarkeit des Oberzentrums

Primäre Oberzentren sind Ulm und Memmingen. Diese sind nur mittels einzelner Bus- oder Bahnlinien direkt zu erreichen.

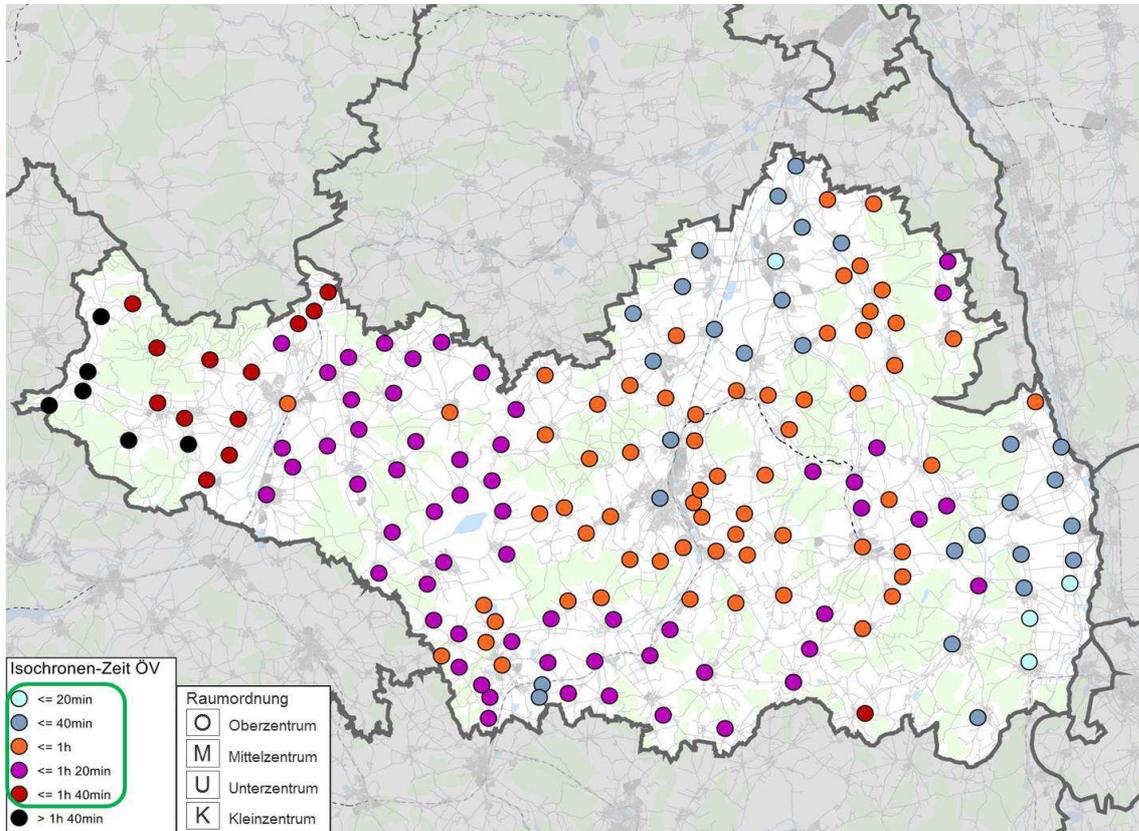


Abbildung 66, Quelle Verkehrsamt, PTV

Ergebnis: Bis auf die Region in Riedlingen werden die Oberzentren innerhalb der vorgegebenen Reisezeit gut erreicht. Die Region Riedlingen ist die von einem Oberzentrum am weitest entfernte Region im Landkreis und weist daher auch die längsten Fahrzeiten auf. Da eine Bahnfahrt von Riedlingen nach Ulm bereits über 40 Minuten dauert ist die gesamte Fahrzeit von einem Siedlungsgebiet aus der Region Riedlingen nach Ulm mit Zubringerfahrt und Umstieg deutlich länger als von den anderen Siedlungsgebieten aus, aber grundsätzlich immer noch innerhalb der Zeitvorgaben.

12.4 Stadtverkehr Biberach

Das neue Nahverkehrskonzept 2017 im Stadtverkehr Biberach bietet eine echte Alternative für den Individualverkehr im Stadtgebiet an. Es ist Teil eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts der Stadt Biberach. Mit der Verwirklichung des Aufstiegs zur B 30 möchte die Stadt Biberach auch den Individualverkehr neu lenken. Die Mindestbedienstungsstandards und das Verkehrsangebot liegen über dem Landkreisniveau. Mit diesem Nahverkehrskonzept wurden neue Maßstäbe in der Erschließung gesetzt, die dazu dienen, mehr Fahrgäste zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

13. Prüfung gleichwertige Bedienung

Neben den Kriterien Erschließung und Erreichbarkeit ist die Bedienungshäufigkeit ein weiteres wesentliches Qualitätskriterium zur Beurteilung, ob eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung vorhanden ist und in welchem Maß die Qualität erreicht wird. Zur Analyse der Bedienungshäufigkeit wird anhand der definierten Zeitscheiben die Anzahl an Abfahrten je Teilort an einem Schultag erhoben. Der Schüler- und Ausbildungsverkehr ist das Rückgrat des ÖPNV und daher ist das Angebot stark auf die Nachfrage im Bereich des Schüler- und Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Daher basiert die Analyse im Wesentlichen auf der Zeit von 08:00 bis 12:00 Uhr.

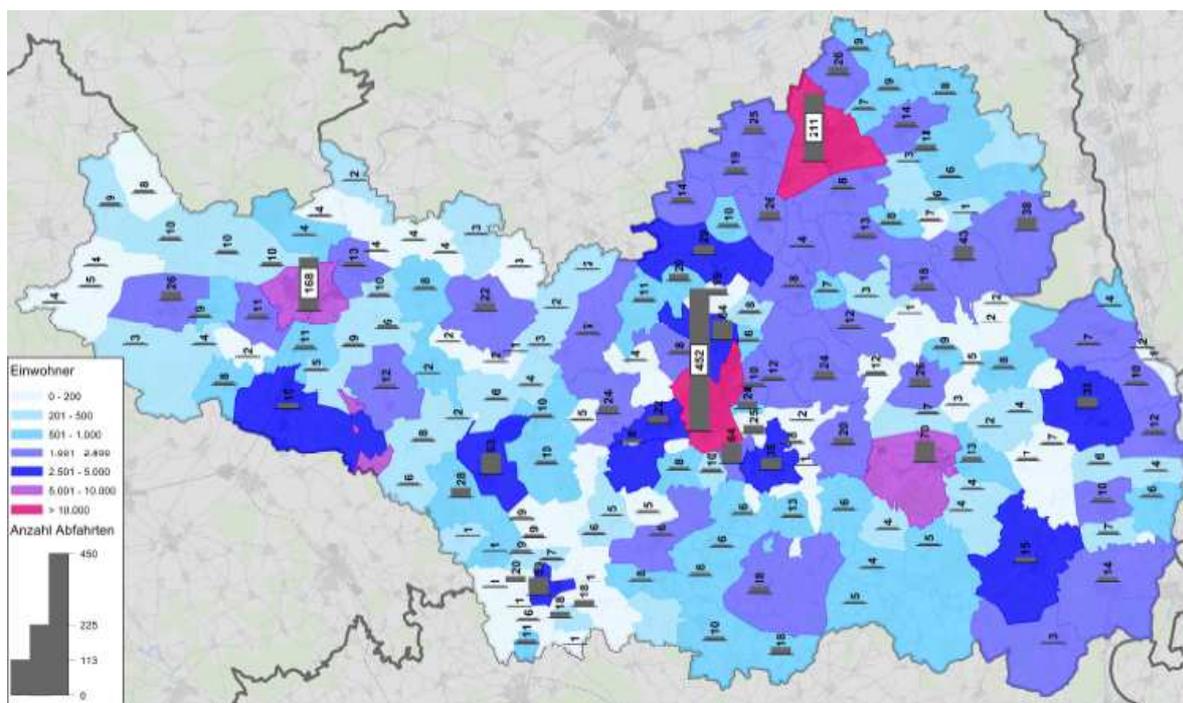


Abbildung 67, Quelle Verkehrsamt, PTV

Ergebnis der Analyse: Alle Siedlungsgebiete (Teilorte) mit über 200 Einwohnern sind an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Da die Anzahl der Bedienungshäufigkeit vom tatsächlichen Bedarf abhängig ist und manche Teilorte sehr abseits von sinnvollen Linienwegen liegen, ist die Bedienungshäufigkeit sehr unterschiedlich. Diese Auswertung bestätigt, dass je ländlicher die Region ist, es umso schwieriger ist, ein gutes ÖPNV-Angebot in der Fläche anbieten zu können. Eine Verbesserung in der Bedienungshäufigkeit kann durch flexible Bedienformen erreicht werden. Dies setzt aber voraus, dass ein entsprechender und nachhaltiger Bedarf besteht und die Kunden dazu bereit sind, diese flexiblen Bedienformen, bei denen der Bedarf grundsätzlich angemeldet werden muss, auch anzunehmen.

14. Linienbündelung

Der öffentliche Personennahverkehr wurde bis zur Regionalisierung 1993 weitgehend durch die Busunternehmen und nach rein gewerblichen Aspekten organisiert und betrieben. Im Zuge des Regionalisierungsgesetzes wurde die Bedienung der Bevölkerung mit einer ausreichenden öffentlichen Verkehrsleistung als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge festgelegt und die Stadt- und Landkreise wurden als Träger dieser Aufgabe gesetzlich bestimmt. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurde Ende 2009 das EU-Wettbewerbsrecht im öffentlichen Personennahverkehr eingeführt. Zum 1. Januar 2013 wurde das nationale Personenbeförderungsrecht an das europäische Wettbewerbsrecht angepasst und im Gesetz wurden die EU-Wettbewerbsregelungen nationalrechtlich ergänzt bzw. weiter definiert. Seither werden ÖPNV-Verkehrsleistungen nach diesen Rechtsregimen vergeben.

Es obliegt dem Aufgabenträger innerhalb des Vergabe- und Rechtsregimes sowie unter Beachtung seiner finanziellen Leistungsfähigkeit die Voraussetzungen dahingehend zu schaffen, dass die Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen sowohl für den Aufgabenträger, für den Kunden wie auch für die Verkehrsunternehmer nachhaltig über den gesamten Zeitraum der Liniengenehmigung wirtschaftlich und betrieblich möglich ist. Dieses setzt voraus, dass Verkehrsleistungen so bemessen sind, dass sie bezüglich der Nachfrage und der zu erbringenden Fahrleistung auskömmlich sind bzw. nur eines vertretbaren Zuschusses durch die öffentliche Hand bedürfen. Verkehrsleistungen können durch die Bündelung von Linien unter Beachtung einer sinnvollen Losbildung so zusammengefasst werden, dass der verkehrliche Umfang so festgelegt werden kann, dass er die genannte Zielsetzung der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit und eines passablen Zuschusses erfüllen kann.

Ein Linienbündelungskonzept schafft nicht nur die Grundlage für die Vergabe von wirtschaftlich sinnvollen öffentlichen Personenverkehrsleistungen, sondern schützt auch die Unternehmen vor konkurrierenden Konzessionsanträgen, indem eine sogenannte „Rosinenpickerei“ von ertragsreichen Linienverkehren verhindert wird.

Zur Erstellung eines Linienbündelungskonzepts wird der gesamte Verkehrsraum einbezogen und es werden vielfältige Möglichkeiten der Linienbündelung, der Schaffung von Netzen und Teilnetzen systematisch untersucht. Die Festlegung auf ein bestimmtes Linienkonzept erfolgt unter Beachtung der Untersuchungsergebnisse und der Erkenntnis, dass es nicht möglich ist, ein Linienbündel empirisch aus wirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht als das eindeutig beste Linienbündel zu bestimmen. Mit der Erstellung des Linienbündelungskonzepts wurde die Fachfirma „PTV Transport Consult GmbH (PTV)“ beauftragt. Es wurden mehrere Möglichkeiten untersucht und diskutiert, wobei letztendlich die Festlegung auf ein bestimmtes Linienbündelungskonzept das Ergebnis eines auf Daten gestützten Abwägungsprozesses ist.

Die Linienbündel bilden kein Verkehrsnetz im Sinne des § 13 Abs. 2 Ziffer d) des Personenbeförderungsgesetzes. Der Landkreis strebt grundsätzlich eine mittelstandfreundliche Vergabe der Linienbündel an; die Linienbündel werden daher in planerische Lose unterteilt. Im Zuge der Einleitung des Vergabeverfahrens wird festgelegt, in wiefern ein Linienbündel in Losen ausgeschrieben wird.

14.1 Methodik der Linienbündelung

Beim Zuschnitt der Linienbündel sind nicht nur wirtschaftliche Kriterien sondern alle Aspekte des öffentlichen Verkehrsinteresses zu beachten. Das Verfahren muss nachvollziehbar und transparent sein. Basis von räumlichen Entscheidungsprozessen sind sogenannte multikriterielle Verfahren, bei denen unterschiedliche Einzelkriterien berücksichtigt und abgewogen werden. Dem Beratungsunternehmen „PTV“ wurden sämtliche Daten, die für das edv-gestützte multikriterielle Verfahren notwendig waren, zur Verfügung gestellt.

Es wurden mehrere unterschiedliche nachfrage- und angebotsseitige Kriterien untersucht, die für eine Linienbündelung maßgeblich sind. Die Kriterien wurden dabei mit unterschiedlicher Gewichtung berücksichtigt. Im Verlauf der Analyse und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen wurden verschiedene Bündelungsentwürfe entwickelt. Zur Bewertung dieser Linienbündel wurde ein an die Nutzwertanalyse angelehntes Verfahren durchgeführt, bei dem ausgewählte Kriterien bepunktet und bewertet wurden und in die Nutzwertbetrachtung einfließen. Zur Gewährleistung der genannten rechtlichen Vorgaben zur Linienbündelung wurden die entsprechenden Kriterien in einer Linienmatrix dargestellt und mittels eines Punkteschemas zunächst unterschiedlich gewichtet. Da die Kriterien teilweise nicht operationalisierbar sind (zum Beispiel die räumliche Nähe von Linien zueinander), bezieht sich der Erfüllungsgrad auf die erreichten Punktzahlen bei der jeweiligen Kombination von Linien. Wichtiger als die daraus entstehenden absoluten Werte ist der Anteil an der Gesamtpunktzahl, den die Bündelvarianten jeweils erreichen.

14.2 Kriterien der Linienbündelung

Bei der Untersuchung der Linienbündelungskonzepte wurden wesentlich die nachfolgenden Kriterien berücksichtigt:

- **Berücksichtigung der engen verkehrlichen Verflechtungen:**
Berücksichtigt werden Umsteigeverbindungen zwischen den Linien und die potenzielle Anzahl der Umsteiger. Zum Identifizieren der Verflechtungen wurden Schülerströme auf das Netz umgelegt. Die Schülerströme entsprechen zwar nicht der gesamten ÖPNV-Nachfrage, geben aber ein hinreichend verlässliches Bild darüber, wo Umsteigeverbindungen zwischen den Buslinien bestehen.

- ▶ **Berücksichtigung der betrieblich optimalen Verkehrsbedienung:**
 Der räumliche Zusammenhang von Netzteilen, also die räumliche Nähe der Linien zueinander, wird dahingehend ausgewertet, dass eine Punktevergabe bei Befahren der gleichen Teilortflächen erfolgt. Außerdem werden für gemeinsame (potentielle) Umsetzpunkte (Endhaltestellen) Punkte vergeben.

- ▶ **Die Integration der Bedienung**
 Für den Kunden ist entscheidend, dass er mit einem akzeptablen Aufwand von seinem Standort aus sein Aktivitätsziel über das Verkehrssystem (Netz) erreichen kann.

- ▶ **Die betrieblich optimale Verkehrsbedienung**
 Die Realisierung und Durchführung des Verkehrsangebots im Linienbündel soll für den Unternehmer wirtschaftlich möglich sein (Wagenumlaufzeiten, Leerfahrten, Stehzeiten usw.)

- ▶ **Ein wirtschaftlicher Querausgleich innerhalb des Linienbündels**
 Durch die Bündelung von ertragsreichen mit ertragsschwachen Linien findet innerhalb des Linienbündels ein Querausgleich mit dem Ziel statt, dass das Bündel eigenwirtschaftlich vom Unternehmer betrieben werden kann oder nur eines vertretbaren Zuschusses durch den Aufgabenträger bedarf.

- ▶ **Mittelstandsförderung, Wettbewerbsförderung, Vermeidung von Monopolen**
 Die Linienbündel sollen ggf. mit einer losweisen Vergabe so gestaltet werden, dass auch kleinere und mittlere Verkehrsunternehmen dazu in der Lage sind, die geforderte (gebündelte) Verkehrsleistung zu erbringen. Damit wird ihnen der Zugang zum wettbewerblichen Verfahren eröffnet. Gleichzeitig wird das potentielle Feld der Wettbewerber erweitert und dadurch ein wesentlicher Beitrag für mehr Wettbewerb und gegen eine Monopolisierung geleistet.

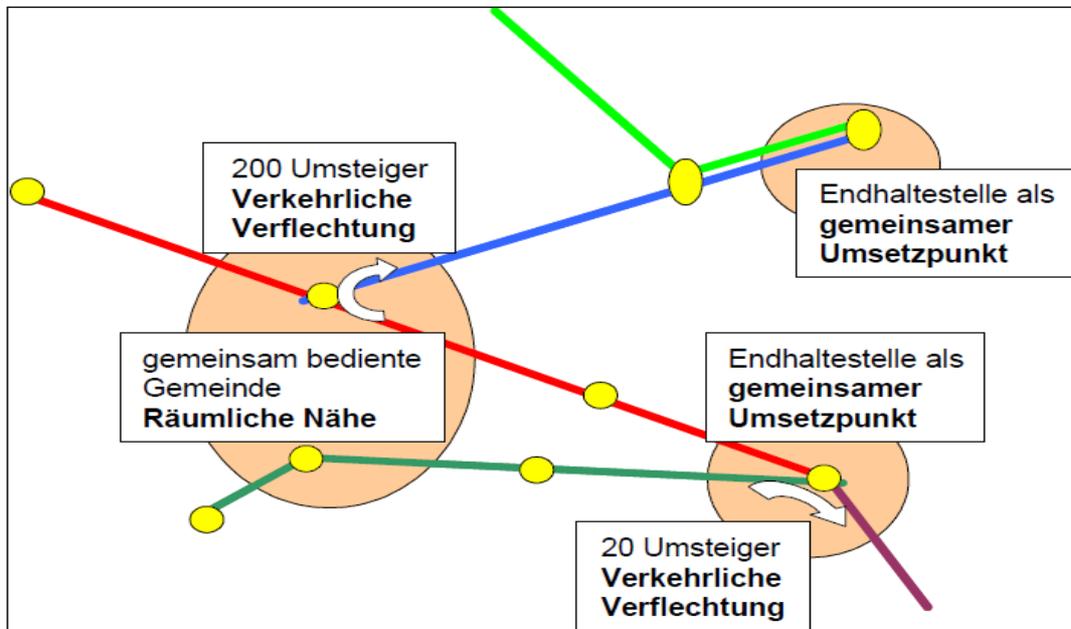


Abbildung 68, Quelle Verkehrsamt, PTV

Mittels eines nutzwertbasierten Verfahrens wurden verschiedene Varianten erarbeitet. Die heutige Unternehmensstruktur weist eine große Bandbreite auf. Einzelne Unternehmen betreiben derzeit eine größere Anzahl an Linien, wohingegen andere nur die Konzession für eine Linie besitzen. Diese Struktur wurde bei der Erarbeitung der Linienbündelung berücksichtigt, indem mehrere Varianten mit kleinen Bündelgrößen (Losen) generiert wurden. Diese wurden jeweils zu wenigen größeren, ebenfalls hinsichtlich ihres Nutzwerts optimierten Bündeln zusammengefasst. Dieses Vorgehen stellt ein mittelstandsfreundliches Angebot sicher, indem sowohl einzelne Lose als auch mehrere zusammengefasste Lose vergeben werden können.

Die Bündel dienen auch als Basis für eine Harmonisierung der Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen innerhalb der Bündel. Das Verfahren zur Generierung von Linienbündeln beruht grundsätzlich auf einem mathematisch fundierten Verfahren, das durch eine planerische Sichtweise und die Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der heutigen Struktur des ÖPNV ergänzt wird, damit alle relevanten Kriterien für eine Linienbündelung sachgerecht berücksichtigt werden. Maßgebliches Ergebnis eines Linienbündelungskonzepts ist der erreichte Nutzungsgrad für den Kunden, den Unternehmer und den Aufgabenträger im Verhältnis zum finanziellen Aufwand. Sämtliche Synergien werden in den Konzepten berücksichtigt.

Das beste Nutzen- und Kostenverhältnis würde eine Bündelung aller Linien zu einem Gesamtbündel bedeuten. Daher gilt dieser Vergleichswert als 100%iger Nutzen. Grundsätzlich gilt: Je weniger Bündel und je größer sie sind, umso höher der Nutzen, da viele Linien gemeinsam einen hohen Nutzungswert generieren (gemeinsame Umsteigepunkte, Umsteiger im gleichen Bündel etc.). Bündel mit einem hohen Nutzungswert sind auch immer am wirtschaftlichsten. Es wurde dem Grundsatz einer klein- und mittelstandsgerechten Vergabepaxis entsprochen und deshalb gibt es mehrere Linienbündel. Die Linienbündelung wurde dennoch so gebildet, dass trotz einer mittelstandsfreundlichen Vergabemöglichkeit ein möglichst hoher Nutzen entsteht (dargestellt als Anteil am höchstmöglichen Nutzen von 100%).

14.3 Berücksichtigte Linien

Folgende Buslinien wurden in die Linienbündelung einbezogen:

Linie	Betreiber heute	Laufzeit bis	Anmerkungen	
1	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)	Stadtverkehr Biberach wird zur Auswertung zusammengefasst als „Linie 1000“. Die Linie 13 ist in der Linie 318 und die Linie 215a in der 215 integriert.	
2	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
3	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
4	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
5	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
6	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
7	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
10	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
11	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
12	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
14	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
215	SWBC	31.12.2023 (ÖDA)		
216	RAB	31.05.2025		Stadtverkehr Laupheim wird zur Auswertung zusammengefasst als „Linie 2000“. Die Linien 224 und 228 sind im Stadtverkehr Laupheim in den Linien 220 bis 222 integriert.
217	Bottenschein	31.05.2026		
217a	Diesch (BS)	31.05.2020		
218	Walk	31.07.2025		
220	RAB	30.06.2025		
221	RAB	30.06.2025		
222	RAB	30.06.2025		
226	Fromm	30.06.2025 (ÖDA)		
227	Reinalter	30.06.2025		
229	Reinalter	30.06.2025		
240	RAB	30.06.2025		
241	RAB	31.05.2026		
242	Fromm Reisen	31.08.2018 (ÖDA)		
250	Ertl-NVBC	31.08.2024		
251	Ertl-NVBC	31.08.2024		
252	Ertl-NVBC	31.08.2024		
253	Ertl-NVBC	31.08.2024		
254	Ertl-NVBC	31.08.2024		
255	Ertl-NVBC	31.08.2024		
270	Diesch (BS)	31.03.2027		
271	Diesch (BS)	31.08.2025		
272	Diesch (BB)	31.05.2026		
280	Diesch (BB)	28.02.2025		
281	Diesch (BB)	28.02.2025		
282	Diesch (BB)	31.07.2024		
318	Bayer Reisen	30.04.2021		
327	Walk Reisen	28.02.2027		
380	Walk Reisen	31.07.2025		
381	Walk Reisen	31.07.2025		
381a	Bendel	31.08.2017 (ÖDA)		
382	Walk Reisen	31.07.2025		
391	Gairing	30.11.2025 (ÖDA)		
392	Gairing	30.11.2025 (ÖDA)		
395	Walk Reisen	31.12.2023		
396	Walk Reisen	31.12.2023		
716	Fromm Reisen	31.01.2027 (ÖDA)		

Abbildung 69, Quelle Verkehrsamt

Die Stadtverkehrslinien in Biberach und Laupheim weisen eine eigenständige Qualität auf, beispielsweise eine Taktung (30min-Takt) oder ein stringentes Abendangebot mit AST-Verkehren. Diese Verkehre sollen nicht getrennt werden. Daher werden keine Synergien innerhalb dieser jeweiligen Pakete berechnet, jedoch durchaus die Synergien, die sie mit umgebenden Linien erreichen.

14.4 Linienbündel und Lose

Es wurden mehrere Varianten bezüglich der Anzahl der Linienbündel, der darin enthaltenen Linien (Verkehrsmenge) und der daraus möglichen Aufteilung in Lose untersucht. Letztendlich ergab sich ein Bündelungskonzept mit fünf Linienbündeln, das den verkehrlichen Anforderungen entspricht, wirtschaftlich tragbar ist und in 11 Lose unterteilt werden kann.

14.5 Vergleichsszenario: Heutiges BetreiberNetz

Das heutige BetreiberNetz mit seinen sehr unterschiedlich großen Räumen und Linien erreicht nur 27% des möglichen Nutzens bei Vergabe aller Linien in einem einzigen Bündel (= 100%). Es gibt zwei große Netze in den Nahverkehrsräumen Ochsenhausen und Laupheim. Die Kilometerleistungen der heutigen BetreiberNetze bewegen sich zwischen 49.000 und 2,7 Mio. km. Teilweise sind die Bedienungsgebiete der Unternehmen auf mehrere Räume verteilt, die sich nicht berühren, daher ergeben sich hier keine Synergien zwischen den Linien.

14.6 Linienbündelung mit fünf Bündeln

Die Einteilung des Landkreises in fünf Bündel spiegelt die Konzentration der Linien jeweils in den Räumen/Regionen Laupheim, Riedlingen, Ochsenhausen und Biberach-Bad Schussenried-Schemmerhofen. Das fünfte Bündel ist der Stadtverkehr in Biberach. Die Variante mit 5 Bündeln erreicht einen ausgewogenen Gesamtnutzen im Netz, was die klare Trennung der Verkehrsräume verdeutlicht.

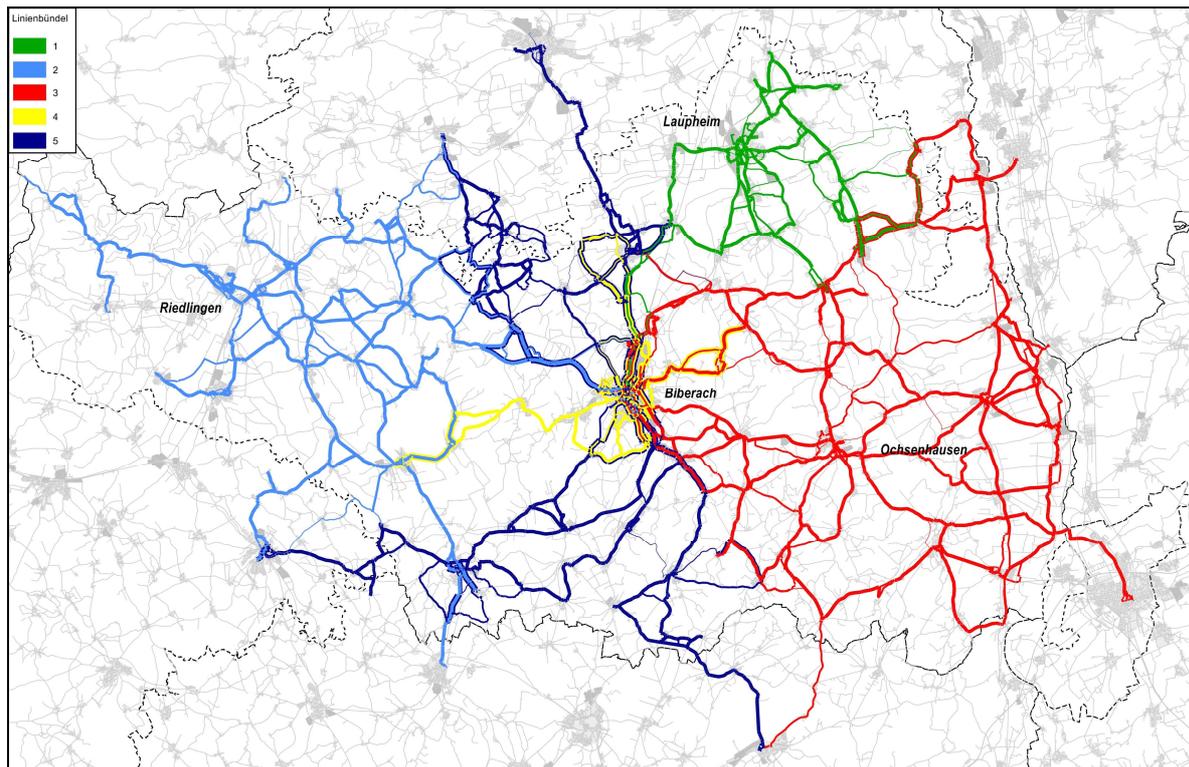


Abbildung 70, Quelle Verkehrsamt, PTV

14.7 Unterteilung der fünf Bündel in 11 Lose

Zur Option einer auch losweisen Vergabe von Busverkehrsleistungen wurde der Nutzen untersucht, wenn die 5 Bündel in 11 mögliche Lose weiter unterteilt werden. Die 11 Lose ermöglichen eine mittelstandsfreundliche Vergabe, die weitgehend der heutigen Unternehmensstruktur entspricht. Sie sind hinsichtlich ihrer Größe ausgeglichen. Eine Zusammenfassung der 11 Lose in 5 Bündel ist fachlich aber nach wie vor sinnvoll, da eine Vergabe von 11 Losen an gar 11 Unternehmen zu einem niedrigen Nutzeffekt führen würde. Dieser geringe Nutzen entspricht weitgehend dem heutigen Nutzen. Die Aufteilung der fünf Linienbündel in 11 Lose eröffnet sämtliche denkbare Möglichkeiten an Kombinationen von Linienbündel und Losen bei Vergabeverfahren. Damit kann flexibel auf sämtliche verkehrliche Eventualitäten reagiert werden.

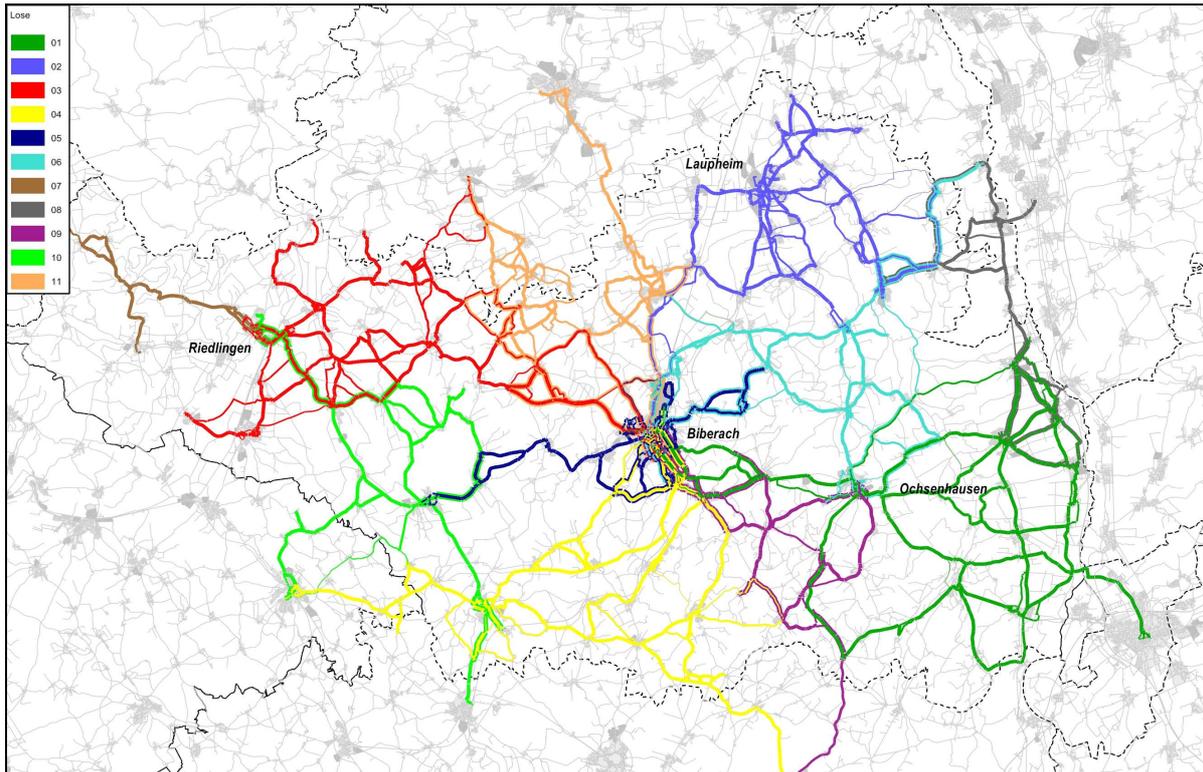


Abbildung 71, Quelle Verkehrsamt, PTV

Beschreibung der Bündel und Lose:

Bündel 1 - Raum Laupheim:

Das Bündel weist eine Ausrichtung auf die Stadt Laupheim auf und umfasst alle Linien, die sich dort treffen. Damit deckt es auch die wichtigsten Schülerströme ab, die auf Laupheim ausgerichtet sind. Dies ermöglicht eine integrierte Bedienung dieser Ströme auch in Zukunft. Laupheim ist mit Grund- und Gemeinschaftsschule, Berufliche Schule, Realschule und eines Gymnasiums ein zentraler Schulstandort. Außerdem wohnen in diesem Bereich die meisten Schüler des Landkreises, die in Ulm zur Schule gehen und damit auch innerhalb eines Bündels befördert werden können (zum SPNV oder direkt zur Schule).

Linienbündel Nr. 1 – Raum Laupheim

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit	Synchronisationszeitpunkt
220	Stadtverkehr Laupheim	30.06.2025	30.06.2025
221	Stadtverkehr Laupheim	30.06.2025	30.06.2025
222	Laupheim – Schemmerberg	30.06.2025	30.06.2025
226	Laupheim – Schönebürg	30.06.2025	30.06.2025
227	Laupheim – Stetten	30.06.2025	30.06.2025
229	Reinalter	30.06.2025	30.06.2025
240	RAB	30.06.2025	30.06.2025

Mögliche Lose im Bündel 1

Los	Linien
02	220, 221, 222, 226, 227, 229 und 240

Abbildung 72, Quelle Verkehrsamt, PTV

Bündel 2 - Raum Riedlingen:

Die Linien umfassen die Verkehre, die nach Riedlingen ausgerichtet sind und sich dort treffen. Über einige Linien bestehen auch Verbindungen nach Biberach und Bad Schussenried. Auch in diesem Bündel werden die Fahrgäste entsprechend ihrer Hauptausrichtung befördert, die Schüler, die die Schulen in Riedlingen besuchen, werden alle innerhalb des Bündels befördert. Das Bündel weist sowohl heute eigenwirtschaftlich betriebene Linien auf, als auch Linien mit einem gemeinwirtschaftlichen Finanzierungsbedarf.

Linienbündel Nr. 2 – Raum Riedlingen

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit	Synchronisationszeitpunkt
218	Binzwangen - Ertingen	31.07.2025	31.05.2026
272	Riedlingen – Aulendorf	31.05.2026	31.05.2026
280	Bad Buchau – Bad Saulgau	28.02.2025	31.05.2026
281	Bad Buchau – Alleshäusen	28.02.2025	31.05.2026
282	Bad Buchau – Allmannsweiler	31.07.2024	31.05.2026
380	Riedlingen – Biberach	31.07.2025	31.05.2026
381	Riedlingen – Uttenweiler	31.07.2025	31.05.2026
381a	Unlingen – Uttenweiler	31.08.2017	31.05.2026
391	Riedlingen – Ittenhausen	30.11.2025	31.05.2026
392	Langenenslingen – Ittenhausen	30.11.2025	31.05.2026
395	Stadtverkehr Riedlingen	31.12.2023	31.05.2026
396	Stadtverkehr Riedlingen	31.12.2023	31.05.2026

Mögliche Lose im Bündel 2

Los	Linien
03	218, 380, 381(a) und 395
07	391 und 392
10	272, 280, 281, 282 und 396

Abbildung 73, Quelle Verkehrsamt, PTV

Bündel 3 - Raum Ochsenhausen:

Die Linien umfassen die Verkehre, die nach Ochsenhausen ausgerichtet sind und die den Raum Ochsenhausen mit Biberach verbinden. Auch hier werden die Schülerverkehre entsprechend ihrer Ausrichtung weitestgehend innerhalb des Bündels bedient. Dies betrifft die Schüler, die nach Ochsenhausen fahren, sowie die Schüler die aus dem Verkehrsraum nach Biberach und Schwendi fahren. Zudem besteht die Möglichkeit auch die Schulstandorte in Ulm mit dem Bus zu erreichen. Auch dieses Bündel weist sowohl vorwiegend gemeinwirtschaftliche, aber auch einige eigenwirtschaftliche Linien auf.

Linienbündel Nr. 3 – Raum Ochsenhausen

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit	Synchronisationszeitpunkt
215	Biberach – Schwendi	31.12.2023	31.01.2027
241	Schwendi – Ochsenhausen	31.05.2026	31.01.2027
242	Schwendi – Hürbel	31.08.2018	31.01.2027
250	Biberach – Memmingen	31.08.2024	31.01.2027
251	Erolzheim – Kellmünz	31.08.2024	31.01.2027
252	Ochsenhausen – Biberach	31.08.2024	31.01.2027
253	Biberach - Ochsenhausen	31.08.2024	31.03.2027
254	Stadtverkehr Ochsenhausen	31.08.2024	31.01.2027
255	Ochsenhausen – Memmingen	31.08.2024	31.01.2027
716	Schwendi – Illertissen	31.01.2027	31.01.2027

Mögliche Lose im Bündel 3

Los	Linien
01	250 und 255
06	215, 241, 242, 252 und 254
08	251 und 716
09	253

Abbildung 74, Quelle Verkehrsamt, PTV

Bündel 4 - Stadtverkehr Biberach:

Das Bündel umfasst den Stadtverkehr in Biberach. Er ist als eigenständiges Bündel begründbar, da er eine eigenständige Qualität (Taktung, Ausstattung) aufweist.

Linienbündel Nr. 4 – Stadtverkehr Biberach

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit	Synchronisationszeitpunkt
1	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
2	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
3	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
4	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
5	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
6	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
7	Stadtverkehr	31.12.2023	31.12.2023
10	Biberach – Biberach	31.12.2023	31.12.2023
11	Biberach – Bad Buchau	31.12.2023	31.12.2023
12	Biberach – Maselheim	31.12.2023	31.12.2023
14	Biberach – Birkenhard	31.12.2023	31.12.2023

Mögliche Lose im Bündel 4

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit	Synchronisationszeitpunkt
Entspricht Bündel Nr. 4			

Abbildung 75, Quelle Verkehrsamt, PTV

Bündel 5 - Raum Biberach - Bad-Schussenried - Schemmerhofen:

Die Linien dieses Bündels umfassen die Verkehre, die vom Raum Bad Schussenried / Eberhardzell nach Biberach und nach Ochsenhausen ausgerichtet sind. Dies betrifft vor allem Schüler, die zu den Schulstandorten Bad Schussenried, Ochsenhausen und Biberach fahren, wo sich jeweils weiterführende Schulen befinden. Außerdem deckt das Bündel die Verkehrsströme zwischen Biberach und dem Raum Schemmerhofen ab, der letztlich enger mit Biberach verbunden ist als mit den Verkehrsräumen Laupheim oder Riedlingen. Auch dieses Bündel weist vorwiegend gemeinwirtschaftliche, aber auch einige eigenwirtschaftliche Linien auf.

Linienbündel Nr. 5 – Raum Biberach – Bad Schussenried - Schemmerhofen

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit	Synchronisationszeitpunkt
216	Biberach – Bad Wurzach	31.05.2025	31.03.2027
217	Biberach – Winterstettenstadt	31.05.2026	31.03.2027
217a	Winterstettenstadt – Bad Schussenried	31.05.2020	31.03.2027
270	Biberach – Bad Saulgau	31.03.2027	31.03.2027
271	Bad Schussenried – Otterswang	31.08.2025	31.03.2027
318	Biberach - Ehingen	30.04.2021	31.03.2027
327	Biberach - Munderkingen	28.02.2027	31.03.2027
382	Ortslinienverkehr Attenweiler	31.07.2025	31.03.2027

Mögliche Lose im Bündel 5

Los	Linien
11	318, 327 und 382
04	216, 217(a), 270 und 271

Abbildung 76, Quelle Verkehrsamt, PTV

14.8 Kilometerleistung und Fahrzeugbedarf

Hinsichtlich der Fahrplankilometer ergibt sich folgende Aufteilung (km/Jahr):

Linienbündel	Los	Fahrplankm/Jahr
Bündel 1	Los 02	680.000 km
Summe		680.000 km

Bündel 2	Los	km
	Los 10	470.000 km
	Los 03	460.000 km
	Los 07	120.000 km
Summe		1.050.000 km

Bündel 3	Los	km
	Los 01	810.000 km
	Los 06	520.000 km
	Los 08	260.000 km
	Los 09	220.000 km
Summe		1.810.000km

Bündel 4	Los	km
	Los 05	770.000 km
Summe		770.000 km

Bündel 5	Los	km
	Los 11	440.000 km
	Los 04	630.000 km
Summe		1.070.000 km

Abbildung 77, Quelle Verkehrsamt, PTV

15. Ausblick, Chancen und Risiken

Der Landkreis Biberach hat als Aufgabenträger für den ÖPNV in diesem Nahverkehrsplan Ziele und Maßnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Personennahverkehrsleistungen definiert. Die Möglichkeit zur Umsetzung der Maßnahmen und damit zur Zielerreichung hängt entscheidend davon ab, in welchem Umfang finanzielle Mittel für den ÖPNV zur Verfügung stehen werden. Der ÖPNV wird in seiner Gesamtheit aus mehreren und unterschiedlichen Quellen finanziert. Verlässliche Prognosen sind bei dieser Vielzahl an unterschiedlichen Finanzierungsquellen schlicht nicht möglich.

Die unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente des ÖPNV im Überblick:

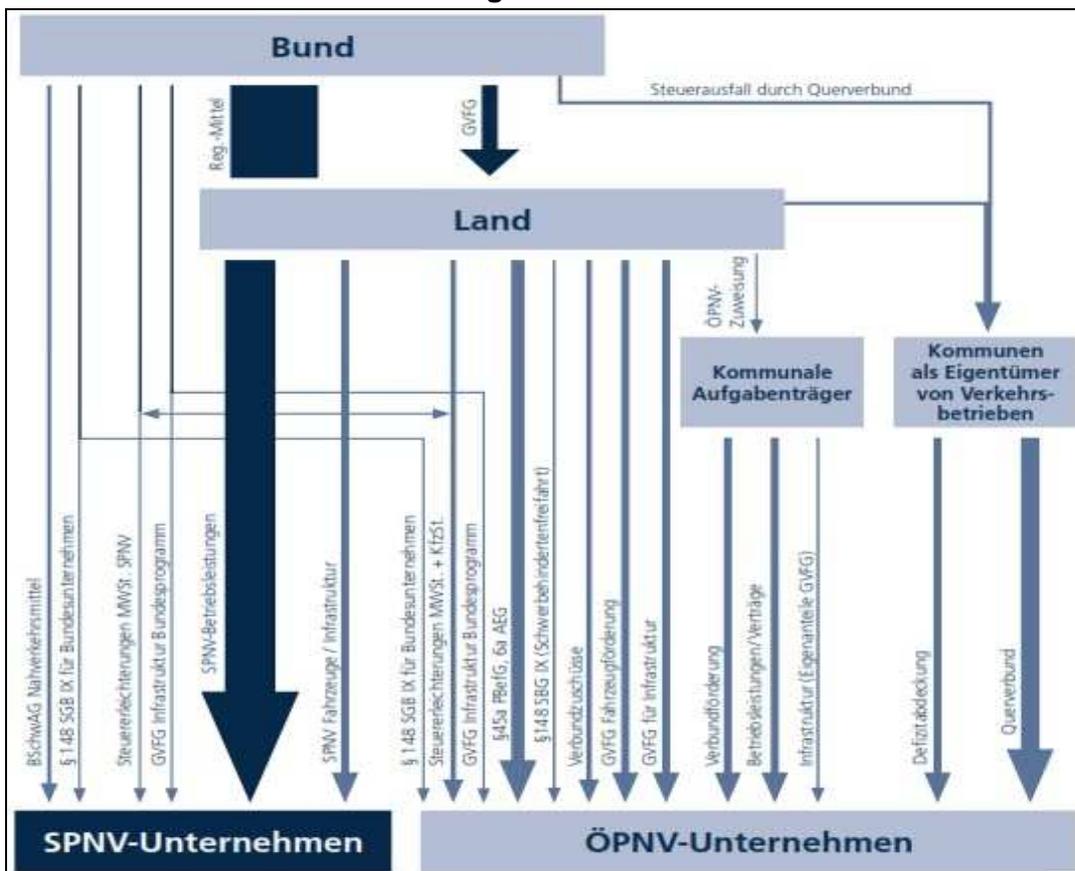


Abbildung 78, Quelle: Hickmann, Nahverkehrsberatung Südwest; In: René Bormann, Tilman Bracher, Oliver Dümmler, Ludwig Dünbier, Martin Haag, Helmut Holzapfel, Friedemann Kunst, Oliver Mietzsch, Joan Mirbach, Holger Mossakowski, Jobst-Hinrich Ubbelohde, Jan Werner, Holger Zoubek: Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot; Friedrich-Ebert-Stiftung; Bonn im November 2010; Seite 9

Wesentliche Finanzierungsquellen bei den Verkehrsunternehmen sind die Fahrgeldeinnahmen, die Zuwendungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG, die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und die Fahrzeugförderung durch das Land.

15.1 Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen haben sich in den letzten Jahren im Verkehrsverbund DING aufgrund von Fahrgastzuwächsen relativ stabil von 51 auf 55 Mio. Euro entwickelt, so dass die Unternehmer die Preissteigerungen weitgehend kompensieren konnten. Fahrgastzuwächse und damit mehr Einnahmen sind in den urbanen Siedlungsgebieten und besonders bei uns im DING-Verbund in Ulm und um Ulm herum noch zu erwarten. In den ländlichen Regionen ist aufgrund der rückläufigen Schülerzahlen von einer Stagnation bzw. sogar von einem Rückgang der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmen auszugehen. Der Landkreis wird versuchen, der Entwicklung auf dem Land durch ein attraktives und flexibles Fahrplanangebot entgegen zu wirken.

15.2 ÖPNV-Finanzierungsreform

Zu einer wesentlichen Veränderung bei den Finanzierungsströmen an die Verkehrsunternehmen wird es durch die ÖPNV-Finanzierungsreform kommen. Der Ausgleich des Landes für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG wird reformiert. Das Land hat bisher über die Verbände, direkt an die Unternehmen im Land, 200 Mio. Euro an Zuschussleistung für den Ausbildungsverkehr ausgeschüttet. Die Ausschüttung an die Unternehmer beruht auf einem komplizierten und seit Jahren nicht mehr fortgeschriebenen Berechnungsverfahren. Diese Art der Ausschüttung an die Verkehrsunternehmer entspricht nicht mehr den geltenden Rechtsvorschriften. Daher wird diese Regelung der ÖPNV-Finanzierung reformiert. Die Aufgabenträger erhalten ab Januar 2018 den auf ihren Zuständigkeitsbereich entfallenden Anteil aus den Landesmitteln mit dem Auftrag, diese finanziellen Mittel im ÖPNV zu verwenden und wieder in vollem Umfang an die Unternehmer auszukehren.

Die Finanzierungsreform findet in zwei Stufen statt. In der 1. Stufe erhält der Landkreis in den Jahren 2018 bis 2021 jährlich 5,85 Mio. Euro an Zuweisungen durch das Land (Status-Quo-Zuweisung). Diese Mittel müssen an die Unternehmer im Landkreis Biberach mittels einer Allgemeinen Vorschrift (Satzung) unter Beachtung einer Mindeststrabattierung von 25% im Schüler- und Ausbildungsverkehr im Verhältnis zum Jedermannstarif und die restlichen Mittel durch öffentliche Dienstleistungsaufträge ausgekehrt werden. Der Landkreis hat dabei das für den ÖPNV spezielle Vergaberechtsregime zu beachten. Die Satzungen müssen innerhalb des Verbundes DING absolut gleichlautend sein, was bedeutet, dass entweder die DING-Stadt- und Landkreise auf der baden-württembergischen Seite eine gleichlautende Satzung erlassen, die im Alleingang nicht mehr geändert werden darf, oder die baden-württembergischen Stadt- und Landkreise des Verbundgebietes einen Zweckverband gründen und diesen mit entsprechenden Kompetenzen ausstatten. Da der ÖPNV nicht an der Landkreisgrenze endet, müssen sowohl in der Allgemeinen Vorschrift als auch in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen spezielle Regelungen für kreisüberschreitende Verkehre getroffen werden.

In der 2. Stufe sollen von 2021 bis 2023 die Mittel landesweit schrittweise um insgesamt 50 Mio. Euro erhöht werden (25 Mio. vom Land und 25 Mio. durch eine Vorwegentnahme aus dem kommunalen Finanzausgleichstopf). Parallel dazu soll der Verteilungsschlüssel an die Aufgabenträger (Land- und Stadtkreise) nach raumstrukturellen und leistungsbezogenen Parametern weiterentwickelt werden.

Mit dieser ÖPNV-Finanzierungsreform wird auf den Landkreis eine rechtlich sehr komplexe Aufgabe übertragen. Es müssen in enger Abstimmung mit den Stadt- und Landkreisen des DING-Verbundgebietes die rechtlichen Voraussetzungen zur Auskehrung der finanziellen Mittel bis Anfang 2018 geschaffen werden. Dabei müssen auch die Struktur, Organisation und dementsprechend die Verbundverträge des Verkehrsverbundes DING überprüft und wenn notwendig angepasst werden.

Das Finanzvolumen des Landkreises für Aufwendungen an ÖPNV-Leistungen erhöht sich damit ab 01. Januar 2018 auf rd. 16 Mio. Euro. Für die Unternehmer, die ihre zu erbringende Verkehrsleistung bisher zu einem sehr hohen Anteil aus den § 45a-Mitteln finanziert haben, ist es von existenzieller Bedeutung, dass es dem Landkreis gelingt, diese Mittel zumindest in der 1. Stufe annähernd im gleichen Volumen an die Unternehmen auszukehren.

Die Umsetzung der zweiten Stufe beinhaltet ein heute nicht kalkulierbares Risiko, da die Grundlagen für eine Weiterentwicklung der Verteilungsschlüssel nach raumstrukturellen und leistungsbezogenen Parametern nicht bekannt sind und es daher nicht möglich ist, abzuschätzen, wie sich die 2. Stufe auf den Landkreis auswirken wird.

15.3 Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV

Die gesetzliche Anforderung, den ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei auszubauen, wird für zusätzliche Investitionen bei den Fahrzeugen und der Haltestelleninfrastruktur sorgen. Verkehrsunternehmen, die zukünftig Verkehrsleistungen erbringen wollen, müssen die fahrzeugseitigen Anforderungen, die im Nahverkehrsplan aufgeführt und bei Vergabeverfahren weiter konkretisiert und erweitert werden können, erfüllen. Die Unternehmen werden daher in ihren Fuhrpark investieren müssen. Diese Kosten werden direkt in die Kalkulation der Angebote für Verkehrsleistungen einfließen und zu einer entsprechenden Kostensteigerung führen.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind die Straßenbaulastträger zuständig. Je nach Ausbauzustand der Haltestelle können für den vollständigen barrierefreien Ausbau Investitionen von geschätzt mehreren 10.000 Euro je Haltestelle notwendig werden.

Investitionen in Fahrzeuge und in die Infrastruktur (Haltestellen) werden vom Land über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sowie durch weitere spezielle Förderprogramme gefördert. Inwiefern die Mittel ausreichend sind, die gesamten notwendigen Investitionen zu fördern und ob jeder Antragsteller (Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmer) in den Genuss einer Förderung kommt, kann seitens des Landkreises nicht bewertet werden.

15.4 Investitionen zur Attraktivitätssteigerung im ÖPNV

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) nimmt weiter zu. Dadurch steigen auch weiterhin die Belastungen und Anforderungen an die Städte und Gemeinden sowie an die gesamte Verkehrsinfrastruktur. Die öffentliche Hand ist gezwungen, in die überlastete Verkehrsinfrastruktur permanent zu investieren, indem Straßen gebaut bzw. saniert und die Parkflächen erweitert werden. Neben diesen internen und bezifferbaren Kosten entstehen durch die Umweltbelastungen des MIV externe Kosten, die die Gesellschaft zu tragen hat und deren Höhe heute nicht abschätzbar ist.

Der ÖPNV soll daher attraktiver werden, damit noch mehr Menschen vom MIV auf den ÖPNV umsteigen. Dieser Nahverkehrsplan nennt einige Maßnahmen, die die Attraktivität des ÖPNV steigern sollen, wie z. B. Park & Ride-Plätze, Bike & Ride-Plätze, überdachte und abschließbare Fahrradabstellflächen, digitale Fahrgastinformationssysteme in Echtzeit sowie Ladestationen für E-Fahrzeuge an zentralen Übergangsstellen.

Diese Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung richten sich, wie der vollständige barrierefreie Ausbau der Haltestellen an die zuständigen Straßenbaulastträger. Der Landkreis ist zuversichtlich, dass die kreisangehörigen Gemeinden und Städte als Straßenbaulastträger im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ihren Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und eines damit verbesserten Bürgerservices vor Ort leisten werden.

15.5 Verkehrsverbund DING und Tarifmaßnahmen

Unser Verkehrsverbund DING als Mischverbund aus Verkehrsunternehmern und Aufgabenträgern hat sich sehr bewährt. Seit Verbundstart wurde das ÖPNV-Angebot stetig verbessert und erweitert. Durch Tarifkooperationen konnten Übergänge zu verkehrlich, schulisch und wirtschaftlich bedeutenden Städten und Regionen geschaffen werden – die ÖPNV-Nutzer können dadurch diese Ziele verbundübergreifend mit einem Fahrschein erreichen. Dieser Erfolg ist nur möglich, weil der Verbund mit seinem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern auf die ständigen Herausforderungen im ÖPNV frühzeitig und zielgerichtet reagiert und agiert hat. Mit der anstehenden ÖPNV-Finanzierungsreform muss auch der Verbund eine neue Herausforderung annehmen und bewältigen. Inwiefern es aufgrund dieser Finanzierungsreform zu Veränderungen im Verbund kommen wird, ist noch nicht abschätzbar.

Die Verbundstruktur in Baden-Württemberg ist relativ heterogen. Das Land fördert die Verbünde jährlich mit rd. 60 Mio. Euro. Aus Stuttgart haben wir schon Signale vernommen, nach denen die Verbundstruktur und die Verbundfinanzierung im Land überprüft werden sollen.

Das Land ist stetig dabei, den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern. Eine wesentliche Maßnahme ist die Einführung eines Landestarifs, mit dem eine tarifliche Anschlussicherung vom ÖPNV zum SPNV und zurück möglich sein wird. Dieses wird nur möglich sein, wenn der Landestarif auch lokale Tarifwirkungen und Abrechnungsmodalitäten beinhaltet.

Im ÖPNV steht insgesamt eine Verbesserungsoffensive im Tarifbereich mit der Anforderung von durchgängigen Tarifprodukten an, die digital beauskunftet, bestellt und berührungslos abgerechnet sowie kontrolliert werden können.

Fazit: Mobilitätsbedürfnisse sind sehr individuell und beinhalten das Bedürfnis einer Ortsveränderung. Um diese Ortsveränderung durchführen zu können, bietet der Verkehr verschiedene Verkehrsmittel an. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein verkehrliches Instrument, mit dem eine Ortsveränderung möglich ist. Der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV gibt mit diesem Nahverkehrsplan einen Rahmen für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen vor und definiert dabei das öffentliche Verkehrsinteresse.

Inhaltlich orientiert sich das öffentliche Verkehrsinteresse an dem Bedarf und der Ausprägung der Nachfrage. Interessen einzelner oder sehr kleiner Fahrgastgruppen werden soweit wie möglich berücksichtigt, wobei dieses nicht zu Lasten der nachfragestarken Relationen gehen darf.

Trotz aller Bemühungen und dem Bewusstsein, dass der Nahverkehrsplan mindestens für die nächsten 5 Jahre den Rahmen des ÖPNV im Landkreis ausgestaltet, wird es uns aufgrund der Dynamik von strukturellen Veränderungsprozessen, des Fahrgastverhaltens und einer damit verbundenen Wirtschaftlichkeit von Verkehrsangeboten, den anstehenden Digitalisierungsoffensiven sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen nicht gelingen, alle individuellen Ansprüche an ein ÖPNV-Verkehrsangebot erfüllen zu können.

16 Anlagen

Stand: 10.10.2017 * wird nach Fertigstellung ausgetauscht

1. Haltestellenverzeichnis des Landkreises Biberach mit Straßenbaulastträger und Kategorisierung*
2. Regionalnetzplan DING

Anlage 1, Haltestellenverzeichnis mit Kategorisierung *

Ort	Haltestellenname	Steigname / Fahrtrichtung	Haltestellentyp	Straßenbaulast	Kategorie
Achstetten	Birkenhain	einseitig	einseitig		
Achstetten	Laupheimer Straße	Ri. Laupheim	zweiseitig		
Achstetten	Laupheimer Straße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Achstetten	Mönchhöfe	Ri. Achstetten			
Achstetten	Mönchhöfe	Ri. Bronnen			
Achstetten	Moser	Ri. Unterholzheim (einseitig)	einseitig; mit Wendeplatte		
Achstetten	Rathaus	Ri. Laupheim	einseitig		
Achstetten	Rotbrücke	Ri. Achstetten	zweiseitig		
Achstetten	Rotbrücke	Ri. Oberholzheim	zweiseitig		
Achstetten	Rotgässle	Alle Richtungen (einseitig)	einseitig		
Achstetten	Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Ahlen (Uttenweiler)	Kirche	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ahlen (Uttenweiler)	Kirche	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Alberweiler		Aßmannshardt			
Alberweiler		Schemmerhofen	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Grafenwald	Ri. Alberweiler	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Grafenwald	Ri. Ingerkingen	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Im Unterfeld	Ri. Biberach	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Im Unterfeld	Ri. Schemmerhofen	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Lagerhaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Lagerhaus	Ri. Schemmerhofen	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Rathaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Alberweiler (Schemmerhofen)	Rathaus	Ri. Schemmerhofen	zweiseitig		
Alleshausen	Brasenberg/Minderreuti	Ri. Alleshausen	einseitig		
Alleshausen	Brasenberg/Minderreuti	Ri. Uttenweiler			
Alleshausen	Engel	Ri. Moosburg	zweiseitig		
Alleshausen	Engel	Ri. Seekirch	zweiseitig		
Alleshausen	Federseebank	Ri. Moosburg	zweiseitig		
Alleshausen	Federseebank	Ri. Seekirch	zweiseitig		
Alleshausen	Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Allmannsweiler	Rathaus	Ri. Reichenbach	einseitig		
Allmannsweiler	Rathaus	Ri. Untere Gasse	zweiseitig		
Allmannsweiler	Untere Gasse	Ri. Bad Buchau			
Allmannsweiler	Untere Gasse	Ri. Bierstetten	einseitig		

Altheim	Schule		zweiseitig		
Altheim (Schemmerhofen)	Hofäcker	einseitig Ri. Ortsmitte	einseitig		
Altheim (Schemmerhofen)	Kapf	einseitig Ri. Ehingen	einseitig		
Altheim (Schemmerhofen)	Rathaus	einseitig Ri. Schemmerberg	einseitig		
Altheim (Schemmerhofen)	Wettlach	einseitig Ri. Ingerkingen	einseitig		
Altheim/Riedlingen	Goethestraße/Kiga	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Altheim/Riedlingen	Goethestraße/Kiga	Ri. Waldhausen	zweiseitig		
Altheim/Riedlingen	Kirche	Ri. Goethestraße	zweiseitig		
Altheim/Riedlingen	Kirche	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Altheim/Riedlingen	Schule	einseitig mit Wendemöglichkeit	zweiseitig		
Andelfingen (Langenenslingen)	Alte Molkerei	Ri. Altheim	zweiseitig		
Andelfingen (Langenenslingen)	Alte Molkerei	Ri. Langenenslingen	zweiseitig		
Andelfingen (Langenenslingen)	Landesstraße	Ri. Altheim	zweiseitig		
Andelfingen (Langenenslingen)	Landesstraße	Ri. Langenenslingen	zweiseitig		
Äpfingen (Maselheim)	Hauptstraße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Äpfingen (Maselheim)	Hauptstraße	einseitig (Ri. BC)	zweiseitig		
Äpfingen (Maselheim)	Kindergarten	Alle Richtungen	einseitig		
Äpfingen (Maselheim)	Rose	Ri. Biberach	zweiseitig		
Äpfingen (Maselheim)	Rose	Ri. Sulmingen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Appendorf (Hochdorf)	Appendorf	Ri. Biberach	zweiseitig	Gemeinde	C
Appendorf (Hochdorf)	Appendorf	Ri. Schweinhausen	zweiseitig	Gemeinde	C
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Adler	Ri. Birkenhard	zweiseitig		
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Adler	Ri. Moosbeuren	zweiseitig		
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Britschweiler	Ri. Alberweiler	einseitig		
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Britschweiler	Ri. Ingerkingen			
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Krone	Ri. Birkenhard	zweiseitig		
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Krone	Ri. Moosbeuren	zweiseitig		
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Michaelstraße	einseitig Ri. Alberweiler			
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Mittenweiler	Ri. Alberweiler			
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Mittenweiler	Ri. Aßmannshardt			
Aßmannshardt (Schemmerhofen)	Weihergasse	einseitig	einseitig		
Attenweiler	Aigendorf	Ri. Aßmannshardt	einseitig		
Attenweiler	Aigendorf	Ri. Oggelsbeuren			
Attenweiler	Ellighofen	Moosbeuren	zweiseitig		
Attenweiler	Ellighofen	Oggelsbeuren	zweiseitig		
Attenweiler	Hausen	Ri. Attenweiler	einseitig		
Attenweiler	Hausen	Ri. Rupertshofen			
Attenweiler	Rusenberg	Ri. Aigendorf	einseitig		
Attenweiler	Rusenberg	Ri. Attenweiler			

Attenweiler	Schleifweg	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Attenweiler	Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig ; mit Wendeplatte		
Attenweiler	Weiher	Ri. Attenweiler	zweiseitig		
Attenweiler	Weiher	Ri. Schammach/Biberach	zweiseitig		
Attenweiler	Willenhofen	Ri. Hausen/Attenweiler			
Attenweiler	Willenhofen	Ri. Oggelsbeuren/Rupertshofen	einseitig		
Bad Buchau	Federseeschule	Li. 272 Ri. Riedlingen	einseitig; mit Wendeplatte		
Bad Buchau	Federseeschule	Li. 280 Ri. SLG	mehrseitig ; mit Wendeplatte		
Bad Buchau	Federseeschule	Li. 281 Ri. Moosburg	einseitig; mit Wendeplatte		
Bad Buchau	Federseeschule	Li. 281 Ri. Oggelshausen u. Li. 11 BC	mehrseitig ; mit Wendeplatte		
Bad Buchau	Federseeschule	Li. 282 Ri. Allmannsweiler	einseitig; mit Wendeplatte		
Bad Buchau	Hauptstraße	Ri. Kappel	zweiseitig		
Bad Buchau	Hauptstraße	Ri. Post	zweiseitig		
Bad Buchau	Henauhof	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Bad Buchau	Henauhof	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Bad Buchau	Ottobeurer Hof	Ri. Allmannsweiler	zweiseitig		
Bad Buchau	Ottobeurer Hof	Ri. Dürnau	zweiseitig		
Bad Buchau	Post	Ri. Aulendorf	zweiseitig		
Bad Buchau	Post	Ri. Riedlingen/BC	zweiseitig		
Bad Buchau	Poststraße	auswärts / Ri. BC	zweiseitig		
Bad Buchau	Poststraße	einwärts / aus Ri. BC kommend	zweiseitig		
Bad Schussenried	Abt-Siard-Haus	Ri. Otterswang	zweiseitig		
Bad Schussenried	Abt-Siard-Haus	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Bad Schussenried	Bahnhof	einseitig mit Wendeplatte	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Bad Schussenried	Bahnhof		zweiseitig; mit Wendeplatte		
Bad Schussenried	Bahnhofstraße	Ri. Bahnhof	zweiseitig		
Bad Schussenried	Bahnhofstraße	Ri. Marktplatz	zweiseitig		
Bad Schussenried	Bürgerstüble	Ri. Bad Buchau			
Bad Schussenried	Bürgerstüble	Ri. Biberach/Marktplatz	zweiseitig		
Bad Schussenried	Förderschule	einseitig - Alle Richtungen			
Bad Schussenried	Fünfhäuser Abzw.	Ri. Hopferbach	zweiseitig		
Bad Schussenried	Fünfhäuser Abzw.	Ri. Otterswang	zweiseitig		
Bad Schussenried	Kohlplatte/Memelstraße	einseitig für AST	einseitig		
Bad Schussenried	Lessingstr./Ecke Wielandstr.	Alle Richtungen			
Bad Schussenried	Liebherr	Alle Richtungen			
Bad Schussenried	Lufthütte	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Bad Schussenried	Lufthütte	Ri. Otterswang	zweiseitig		
Bad Schussenried	Marktplatz	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Bad Schussenried	Marktplatz	Ri. Biberach/Bahnhof	zweiseitig		
Bad Schussenried	Olzreute	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Bad Schussenried	Olzreute	Ri. Biberach/Winterstettendorf	zweiseitig		
Bad Schussenried	Roppertsweiler	einseitig für AST			
Bad Schussenried	Rosengarten	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		

Bad Schussenried	Rosengarten	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Bad Schussenried	Sattenbeuren	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Bad Schussenried	Sattenbeuren	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Bad Schussenried	Schule	einseitig			
Bad Schussenried	Schule	einseitig mit Wendepalte	einseitig; mit Wendepalte		
Bad Schussenried	Ziegelweiherstraße	einseitig für AST			
Bad Schussenried	Schule	Steig 2	mehrseitig; mit Wendepalte		
Baltringen (Mietingen)	Dürnachstraße	Ri. Mietingen	einseitig		
Baltringen (Mietingen)	Dürnachstraße	Ri. Schemmerberg	einseitig		
Baltringen (Mietingen)	Schule	einseitig mit Wendepalte	einseitig; mit Wendepalte		
Baustetten (Laupheim)	Hauptstraße	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Baustetten (Laupheim)	Hauptstraße	Ri. Mietingen	zweiseitig	Stadt	C
Baustetten (Laupheim)	Hungerberg	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Baustetten (Laupheim)	Hungerberg	Ri. Ortsmitte	zweiseitig	Stadt	C
Baustetten (Laupheim)	Malzstraße	Ri. Ortsmitte (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Baustetten (Laupheim)	Ritter-Heinrich-Straße	Ri. Laupheim	zweiseitig	Land	A
Baustetten (Laupheim)	Ritter-Heinrich-Straße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig	Land	A
Baustetten (Laupheim)	Schule	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	A
Baustetten (Laupheim)	Schule	Ri. Ortsmitte	zweiseitig	Stadt	A
Bechingen (Riedlingen)	Bundesstraße	Ri. Daugendorf	zweiseitig		
Bechingen (Riedlingen)	Bundesstraße	Ri. Zwiefalten	zweiseitig		
Bechingen (Riedlingen)	Dorfplatz	Ri. B 312	einseitig		
Bechingen (Riedlingen)	Dorfplatz	Ri. Zell			
Bellamont (Steinhausen)	Abzweig Kernat	Ri. Bellamont (Bad Wurzach)			
Bellamont (Steinhausen)	Abzweig Kernat	Ri. Dietswengen (BC)	einseitig		
Bellamont (Steinhausen)	Gretzingerhof	Ri. Bellamont			
Bellamont (Steinhausen)	Hirsch	Ri. Füramoos	zweiseitig		
Bellamont (Steinhausen)	Hirsch	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Bellamont (Steinhausen)	Soldatenhof	einseitig Ri. Bellamont			
Berkheim	Sportplatz	Ri. Erolzheim (BC)	zweiseitig		
Berkheim	Sportplatz	Ri. Tannheim (MM)	zweiseitig		
Berkheim	Waaghaus	Ri. Erolzheim (BC)	zweiseitig		
Berkheim	Waaghaus	Ri. Tannheim (MM)	zweiseitig		
Betzenweiler	Rathaus	Ri. Dürmentingen	zweiseitig	Gemeinde	A
Betzenweiler	Rathaus	Ri. Uttenweiler / Alleshausen	zweiseitig	Gemeinde	A
Betzenweiler	Wolfartsmühle	Ri. Betzenweiler	zweiseitig	Gemeinde / Land	C
Betzenweiler	Wolfartsmühle	Ri. Dürmentingen	zweiseitig	Gemeinde	C
Biberach (Riß)	Alleestraße	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Alleestraße	stadteinwärts	zweiseitig		

Biberach (Riß)	Altes Krankenhaus	Ri. Mittelbiberach	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Altes Krankenhaus	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Amriswilstr./Fried.-Kaiser-Str	Ri. Astiallee			
Biberach (Riß)	An der Steige	Ri. Bergerhausen			
Biberach (Riß)	An der Steige	Ri. Mettenberg (stadtauswärts)	zweiseitig		
Biberach (Riß)	An der Steige	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Arthur-Handtmann-Straße	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Biberach (Riß)	Astiallee	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Bahnhof/Freiburger Straße	einseitig (stadteinwärts)	einseitig		
Biberach (Riß)	Banatstraße	Ri. Krankenhaus			
Biberach (Riß)	Banatstraße	Ri. Stadtteilhaus	einseitig		
Biberach (Riß)	Bepo/L 273	Ri. Biberach	einseitig		
Biberach (Riß)	Bepo/L 273	Ri. Birkenhard			
Biberach (Riß)	Bereitschaftspolizei (BePo)	Ri. Birkenharder Str.	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Bereitschaftspolizei (BePo)	Ri. Birkenharder Str.	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Bereitschaftspolizei (BePo)	Ri. Weißes Bild	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Bergerhausen Ortsmitte	Ri. B 465/Liebherr	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Bergerhausen Ortsmitte	Ri. Talfeld	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Berliner Pl./Schlierenbachstr.	Ri. Mittelberg	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Berliner Pl./Schlierenbachstr.	Ri. Waldseer Straße	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Berliner Platz/Valenceallee	Ri. Mittelberg	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Berliner Platz/Valenceallee	Ri. Waldseer Straße	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 1	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 2	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 3	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 4	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 5+6	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 7	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 8	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Berufsschulzentrum (BSZ)	Steig 9	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Biberach Bühläcker	Ri. B465/Liebherr	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Biberach Bühläcker	Ri. Talfeld	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Birkendorfschule	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Bleicherstraße	Ri. Bismarckring			
Biberach (Riß)	Bleicherstraße	Ri. Bismarckring			
Biberach (Riß)	Bleicherstraße	Ri. Bismarckring			
Biberach (Riß)	Bürgerheim/Arbeitsagentur	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Bürgerheim/Kolpingstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Bürgerheim/Königsbergallee	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Bürgerheim/Rollinstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Bürgerheim/Waldseer Straße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Burren	Ri. Biberach	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Burren	Ri. Uttenweiler	zweiseitig		

Biberach (Riß)	Dollinger-Realschule	Hans-Liebherr-Str. (AH Billwiller)	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Dollinger-Realschule	Wilh.-Leger-Straße (Ri. Hans-Liebh.-Str)	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Dollinger-Realschule	Wilh.-Leger-Straße (Ri. Rollinstr.)	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Ehinger Straße	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Ehinger Straße	Ri. Warthausen	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Erlenweg/BSZ	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Evangelischer Friedhof	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Evangelischer Friedhof	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Fa. Boehringer Mitte	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Fa. Boehringer Mitte	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Fa. Boehringer Süd	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Fa. Boehringer Süd	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Felsengartenstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Firma Kavo	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Frei- und Hallensportbad	Ri. Bahnhof (Stadteinwärts)	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Frei- und Hallensportbad	Ri. Heusteige	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Freibad	einseitig (Ri. ZOB)	einseitig		
Biberach (Riß)	Freiburger Straße	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Freiburger Straße	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Friedenskirche	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Fünf Linden	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Fünf Linden/Kreisel	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Gaisental/Friedenskirche	Ri. Bahnhof	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Gaisental/Friedenskirche	Ri. Weißes Bild	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Gaisental/Lindele	einseitig - stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Gaisental/Lindele	Stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Georg-Schinbain-Straße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Gerster/Freibad	einseitig (Stadtauswärts)	einseitig		
Biberach (Riß)	Gewerbegebiet Flugplatz	einseitig - Ri. Biberach	einseitig; mit Wendepalte		
Biberach (Riß)	Guttenbrunnweg	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Hagenbuch	Ri. B 465	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hagenbuch	Ri. Bergerhausen	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Handtmann Süd	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Hochschule	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Hochschule/Aspach	Aspach-Nord	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hochschule/Aspach	Birkendorf	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Holzmarkt	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Hubertus Liebrecht-Straße	Rtg. Aspach/Hochschule	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hubertus Liebrecht-Straße	Rtg. Obere Stegwiesen	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hugo-Häring-Straße	Ri. B465/Liebherr	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hugo-Häring-Straße	Ri. Bergerhausen	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hühnerfeld	einseitig	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Hühnerfeld	einseitig (ohne AST)	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Jordanbad L307	einseitig (MM)	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Jugendmusikschule	Ri. Krankenhaus	mehrseitig		

Biberach (Riß)	Jugendmusikschule	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Jugendmusikschule	Schützenkeller			
Biberach (Riß)	KaVo/Bleicherstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Klinikum	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Biberach (Riß)	Kolpingstr./Tiefgarage	einseitig			
Biberach (Riß)	Kolpingstr./Tiefgarage	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Krummer Weg	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Krummer Weg	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Krummer Weg/Guttenbrunnweg	einseitig - stadteinwärts	einseitig		
Biberach (Riß)	Krummer Weg/Hochvogelstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Krummer Weg/Widdersteinstraße	Ri. BePo	einseitig		
Biberach (Riß)	Krummer Weg/Widdersteinstraße	Ri. Guttenbrunnweg			
Biberach (Riß)	Landratsamt	Danzigbrücke	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Landratsamt	Rollinstraße	einseitig		
Biberach (Riß)	Landratsamt	Saudengasse	mehrseitig		
Biberach (Riß)	Landwirtschaftsschule	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Landwirtschaftsschule	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Liebherr Pforte LBC	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Liebherr Süd	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Liebherr/B465	Ri. Bahnhof (Stadteinwärts)	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Liebherr/B465	Ri. Jordanei (Stadtauswärts)	einseitig		
Biberach (Riß)	Liebherr-Werk	einseitig Ri. B 465	einseitig		
Biberach (Riß)	Lupinstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Malischule	Ri. Bürgerheim			
Biberach (Riß)	Malischule	Ri. Hallenbad			
Biberach (Riß)	Marktplatz	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Obere Stegwiesen	Ri. Handtman	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Obere Stegwiesen	Ri. Ulmer Str.	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Oberer Bühl	einseitig - Ri. Bergerhausen	einseitig		
Biberach (Riß)	Polizei/BSZ	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Polizei/BSZ	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Riedlinger Straße/Hirsch	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Riedlinger Straße/Hirsch	Richtung Bad Buchau	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Riß-Center	stadtauswärts	einseitig		
Biberach (Riß)	Ritter-von-Essendorf-Straße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Röhrenöschle	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Röhrenöschle	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Sathmarweg	einseitig			
Biberach (Riß)	Saulgauer Straße	Ri. Stadtmitte			
Biberach (Riß)	Saulgauer Straße	Stadtauswärts	einseitig		
Biberach (Riß)	Schießstand	Ri. Mittelberg	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Schießstand	Ri. Waldseer Straße	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Schlehenhang	Ri. B 465	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Schlehenhang	Ri. Bergerhausen	zweiseitig		

Biberach (Riß)	Schlierenbachstraße	Ri. Mittelberg	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Schlierenbachstraße	Ri. Waldseer Straße	zweiseitig		
Biberach (Riß)	St.-Josefs-Kirche	stadtauswärts (Ri. Boehringer)	zweiseitig		
Biberach (Riß)	St.-Josefs-Kirche	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Stadtfriedhof	einseitig (ohne AST)			
Biberach (Riß)	Stadtfriedhof	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Biberach (Riß)	Stadthalle	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Stadtteilhaus/Gaisental	Ri. Krummer Weg	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Stadtteilhaus/Gaisental	Ri. Reithalle	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Talfeldstraße	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Talfeldstraße	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Telawiallee	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Telawiallee	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Viehmarkt	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Viehmarkt/Zepelinring	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Waldorfschule	Alle Richtungen	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Waldseer Str./Mittelbergstraße	stadtauswärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Waldseer Str./Mittelbergstraße	stadteinwärts	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Wässerwiesen	Ri. Biberach	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Wässerwiesen	Ri. Warthausen	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Weingartenbergstraße	Ri. Bepo	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Weingartenbergstraße	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Weißes Bild Hochhaus	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Weißes Bild/Neue Heimat	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Weißhauptstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Wetterkreuzstraße	Ri. Mittelberg	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Wetterkreuzstraße	Ri. Saulgauer Straße	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Widdersteinstraße	Ri. Bepo	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Widdersteinstraße	Ri. Weißes Bild	zweiseitig		
Biberach (Riß)	Wielandstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Ziegelhausstraße	einseitig	einseitig		
Biberach (Riß)	Ziegelhausstraße	einseitig			
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 1	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 1+2	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 10	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 11	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 12	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 13	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 14	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 15	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 16	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 17	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 18	Busbahnhof /		

			ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 19	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 2	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 3	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 4	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 5	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 6	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 7	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 8	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach (Riß)	ZOB/Bahnhof	Steig 9	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Biberach a.d. Rieß	Waldorfschule		zweiseitig		
Bihlafingen (Laupheim)	Oberholzheimer Straße	Ri. Oberholzheim	zweiseitig	Stadt	C
Bihlafingen (Laupheim)	Oberholzheimer Straße	Ri. Schnürpflingen	zweiseitig	Stadt	C
Bihlafingen (Laupheim)	Schule	Ri. Ortsmitte	zweiseitig; mit Wendepfanne	Stadt	A
Bihlafingen (Laupheim)	Schule	Ri. Schnürpflingen		Stadt	A
Billafingen (Langenenslingen)	Rathaus	Ri. Egelfingen/Langenenslingen	einseitig		
Billafingen (Langenenslingen)	Rathaus	Ri. Emerfeld			
Binzwangen (Ertingen)	Donaubrücke	Ri. Ertingen	einseitig		
Binzwangen (Ertingen)	Donaubrücke	Ri. Heiligkreuztal			
Binzwangen (Ertingen)	Dorfplatz	Ri. Ertingen	einseitig		
Binzwangen (Ertingen)	Dorfplatz	Ri. Heiligkreuztal			
Binzwangen (Ertingen)	Kreuztalerstraße	Ri. Ertingen	zweiseitig		
Binzwangen (Ertingen)	Kreuztalerstraße	Ri. Heiligkreuztal	zweiseitig		
Birkenhard (Warthausen)	Aßmannshardter Straße	Ri. Aßmannshardt	zweiseitig		
Birkenhard (Warthausen)	Aßmannshardter Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Birkenhard (Warthausen)	Heggbacher Werkstatt	Ri. Biberach			
Birkenhard (Warthausen)	Heggbacher Werkstatt	Ri. Birkenhard	einseitig; mit Wendepfanne		
Bischmannshausen (Betzenw.)	Bischmannshausen	Ri. Betzenweiler	zweiseitig	Gemeinde	A
Bischmannshausen (Betzenw.)	Bischmannshausen	Ri. Uttenweiler	zweiseitig	Gemeinde	A
Bonlanden (Berkheim)	Bonlanden	Ri. Berkheim (MM)	zweiseitig		
Bonlanden (Berkheim)	Bonlanden	Ri. Erolzheim (BC)	zweiseitig		
Bonlanden (Berkheim)	Schule	einseitig - Alle Richtungen			
Bronnen (Achstetten)	Dorfplatz	Ri. Burgrieden	zweiseitig		
Bronnen (Achstetten)	Dorfplatz	Ri. Laupheim	zweiseitig		
Bronnen (Achstetten)	Engelberg	Ri. Achstetten	zweiseitig		
Bronnen (Achstetten)	Engelberg	Ri. Oberholzheim	zweiseitig		
Bühl (Burgrieden)	Dorfstraße	Ri. Laupheim	einseitig		

Bühl (Burgrieden)	Dorfstraße	Ri. Laupheim			
Bühl (Burgrieden)	Dorfstraße	Ri. Rot	einseitig		
Burgrieden	Am Nonnenberg	Ri. Achstetten	zweiseitig		
Burgrieden	Am Nonnenberg	Ri. Rot	zweiseitig		
Burgrieden	Burghöfe	Ri. Burgrieden	zweiseitig		
Burgrieden	Burghöfe	Ri. Laupheim	zweiseitig		
Burgrieden	Hochstetten	Ri. Burgrieden	zweiseitig		
Burgrieden	Hochstetten	Ri. Laupheim	zweiseitig		
Burgrieden	Kindergarten	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Burgrieden	Ortsmitte	Ri. Achstetten/Bronnen			
Burgrieden	Ortsmitte	Ri. Rot	zweiseitig		
Bußmannshausen (Schwendi)	Rotbrücke	Ri. Großschafhausen	zweiseitig		
Bußmannshausen (Schwendi)	Rotbrücke	Ri. Orsenhausen	zweiseitig		
Bußmannshausen (Schwendi)	Schule	Ri. Kleinschafhausen	einseitig; mit Wendeplatte		
Bußmannshausen (Schwendi)	Schule	Ri. Orsenhausen	einseitig ; mit Wendeplatte		
Daugendorf (Riedlingen)	Neues Haus	Ri. Bechingen			
Daugendorf (Riedlingen)	Neues Haus	Ri. Unlingen	einseitig		
Daugendorf (Riedlingen)	Stern	Ri. Bechingen	zweiseitig		
Daugendorf (Riedlingen)	Stern	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Deger nau (Ingoldingen)	Deger nau	einseitig	einseitig		
Dettingen/Iller	Buchau	Ri. Dettingen (MM)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Buchau	Ri. Kirchberg (BC/Illertissen)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Kellmünzer Straße	Ri. Dettingen Mitte (MM)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Kellmünzer Straße	Ri. Kellmünz (BC)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Kleinkellmünz	Ri. Dettingen (MM)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Kleinkellmünz	Ri. Kellmünz (BC/Illertissen)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Mitte	Ri. Kirchberg (BC)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Mitte	Ri. Kirchdorf (MM)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Oberdettingen	Ri. Kirchberg (BC)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Oberdettingen	Ri. Kirchdorf (MM)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Unterdettingen	Ri. Kirchberg (BC)	zweiseitig		
Dettingen/Iller	Unterdettingen	Ri. Kirchdorf (MM)			
Dietelhofen (Unlingen)	Hallstraße	Ri. Möhringen	einseitig		
Dietelhofen (Unlingen)	Hallstraße	Ri. Uigendorf	einseitig; mit Wendeplatte		
Dietenwengen (Eberhardzell)	Dietenwengen	Ri. Eberhardzell/Füramoos	zweiseitig		
Dietenwengen (Eberhardzell)	Dietenwengen	Ri. Fischbach/Mittelbuch (BC)	zweiseitig		
Dietershausen (Uttenweiler)	Dobel	einseitig	einseitig		
Dietershausen (Uttenweiler)	Neues Haus	Ri. Dieterskirch	zweiseitig		
Dietershausen (Uttenweiler)	Neues Haus	Ri. Uigendorf	zweiseitig		
Dietershausen (Uttenweiler)	Rathaus	Ri. Oberwachingen	einseitig		
Dietershausen (Uttenweiler)	Rathaus	Ri. Uttenweiler			

Dieterskirch (Uttenweiler)	Rathaus	Ri. Oberwachingen	zweiseitig		
Dieterskirch (Uttenweiler)	Rathaus	Ri. Uttenweiler	zweiseitig		
Dürmentingen	Burgau	Ri. Dürmentingen			
Dürmentingen	Burgau	Ri. Hailtingen			
Dürmentingen	Dautenhau	Ri. Dürmentingen	zweiseitig		
Dürmentingen	Dautenhau	Ri. Kanzach	zweiseitig		
Dürmentingen	Krone	Ri. Betzenweiler	einseitig		
Dürmentingen	Krone	Ri. Riedlingen			
Dürmentingen	Schule	einseitig Ri. Ortsmitte	einseitig		
Dürmentingen	Wartehalle	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Dürmentingen	Wartehalle	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Dürmau	Kreuz	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Dürmau	Kreuz	Ri. Kleintissen	zweiseitig		
Dürrenwaldstetten (Langene.)	Rathaus	Ri. Friedingen	zweiseitig		
Dürrenwaldstetten (Langene.)	Rathaus	Ri. Ittenhausen	zweiseitig		
Eberhardzell	Abzweig Märbottenweiler	Ri. Bad Wurzach/Oberessendorf			
Eberhardzell	Abzweig Märbottenweiler	Ri. Biberach	einseitig		
Eberhardzell	Awengen	Ri. Bad Wurzach/Eberhardzell	zweiseitig		
Eberhardzell	Awengen	Ri. Biberach	zweiseitig		
Eberhardzell	Fischbacher Straße	Ri. Bad Wurzach/Oberessendorf	zweiseitig		
Eberhardzell	Fischbacher Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Eberhardzell	Grund- u. Hauptschule	einseitig mit Wendemöglichkeit	zweiseitig; mit Wendepatte		
Eberhardzell	Hedelberg	einseitig	einseitig		
Eberhardzell	Kappel	Ri. Bad Wurzach			
Eberhardzell	Kappel	Ri. Biberach			
Eberhardzell	Mühlhauser Straße	Ri. Bad Wurzach/Oberessendorf	einseitig		
Eberhardzell	Mühlhauser Straße	Ri. Biberach/Ummendorf			
Eberhardzell	Mühlhauser Straße	Ri. Dietenwengen			
Eberhardzell	Oberhornstolz	Ri. Biberach/Eberhardzell	zweiseitig		
Eberhardzell	Oberhornstolz	Ri. Ochsenhausen/Bad Wurzach	zweiseitig		
Eberhardzell	Umlachbrücke	einseitig (Ri. Biberach)	einseitig		
Eberhardzell	Zuben	Ri. Bad Wurzach/Oberessendorf	zweiseitig		
Eberhardzell	Zuben	Ri. Biberach/Eberhardzell	zweiseitig		
Edelbeuren		Erolzheim	einseitig		
Edelbeuren (Erolzheim)	Helsenäcker	einseitig	einseitig		
Edelbeuren (Erolzheim)	Hirsch	Ri. Erolzheim (MM)	zweiseitig		
Edelbeuren (Erolzheim)	Hirsch	Ri. Laubach (BC)	zweiseitig		
Edelbeuren (Erolzheim)	Zum Schlößle	Ri. Erolzheim (MM)	zweiseitig		
Edelbeuren (Erolzheim)	Zum Schlößle	Ri. Gutenzell (BC)	zweiseitig		
Edenbachen (Erlenmoos)	Einöde	Ri. Biberach	zweiseitig		
Edenbachen (Erlenmoos)	Einöde	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Edenbachen	Erolzheimer Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		

(Erlenmoos)					
Edenbachen (Erlenmoos)	Erolzheimer Straße	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Edenbachen (Erlenmoos)	Tankstelle	Ri. Biberach	zweiseitig		
Edenbachen (Erlenmoos)	Tankstelle	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Egelfingen (Langenenslingen)	Fachwerkhaus	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Egelsee (Tannheim)	Autobahnbrücke	Ri. Biberach	zweiseitig	Land	C
Egelsee (Tannheim)	Autobahnbrücke	Ri. Memmingen	zweiseitig	Land	C
Egelsee (Tannheim)	Mitte	einseitig mit Wendemöglichkeit	einseitig; mit Wendeplatte	Landkreis	A
Ehrensberg (Steinhausen)	Krone	Ri. Bellamont (Bad Wurzach)	zweiseitig		
Ehrensberg (Steinhausen)	Krone	Ri. Steinhausen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Eichbühl (Erlenmoos)	Eichbühl	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Eichbühl (Erlenmoos)	Eichbühl	Ri. Rot (MM)	zweiseitig		
Eichen (Ochsenhausen)	Eichen	Ri. Gutenzell/Laubach	zweiseitig		
Eichen (Ochsenhausen)	Eichen	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Eichen (Ochsenhausen)	Eichen	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Eichenberg (Berkheim)	Eichenberg	Ri. Berkheim (MM)	zweiseitig		
Eichenberg (Berkheim)	Eichenberg	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Ellmannsweiler (Maselheim)	Freibad	Ri. Grüner Baum	zweiseitig		
Ellmannsweiler (Maselheim)	Freibad	Ri. Laupertshausen	zweiseitig		
Ellmannsweiler (Maselheim)	Grüner Baum	Ri. Mettenberg	zweiseitig		
Ellmannsweiler (Maselheim)	Grüner Baum	Ri. Nelkenweg	zweiseitig		
Ellmannsweiler (Maselheim)	Nelkenweg	Ri. Grüner Baum			
Ellmannsweiler (Maselheim)	Nelkenweg	Ri. Laupertshausen	einseitig		
Ellmannsweiler (Maselheim)	Spielplatz	Ri. Grüner Baum			
Ellmannsweiler (Maselheim)	Spielplatz	Ri. Laupertshausen			
Ellwangen (Rot)	Rathaus	Ri. Rot (einseitig)	einseitig		
Ellwangen (Rot)	Schule	einseitig Ri. Ochsenhausen	einseitig; mit Wendeplatte		
Ellwangen (Rot)	Tristolz	Ri. Bellamont (Ochsenh.)	einseitig		
Ellwangen (Rot)	Tristolz	Ri. Ellwangen (Bad Wurzach)			
Ellwangen (Rot)	Umbrechts	Ri. Ellwangen			
Ellwangen (Rot)	Umbrechts	Ri. Hauerz			
Emerfeld (Langenenslingen)	Fürstenbergstraße	Ri. Billafingen	einseitig		
Emerfeld (Langenenslingen)	Fürstenbergstraße	Ri. Warmtal/Ortsmitte			
Englisweiler (Steinhausen)	Englisweiler	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Englisweiler (Steinhausen)	Englisweiler	Ri. Steinhausen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Erisdorf (Ertingen)	Hauptstraße	Ri. Ertingen	zweiseitig		
Erisdorf (Ertingen)	Hauptstraße	Ri. Neufra	zweiseitig		
Erisdorf (Ertingen)	Kirche	Ri. Ertingen			
Erisdorf (Ertingen)	Kirche	Ri. Heudorf			

Erlenmoos	Grundschule	alle Richtungen	einseitig		
Erlenmoos	Hörsgarten	Ri. Laubach (MM)	zweiseitig		
Erlenmoos	Hörsgarten	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Erlenmoos	Post	Ri. Biberach	zweiseitig		
Erlenmoos	Post	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Erlenmoos	Roter Straße	Ri. Eichbühl/MM (einseitig)	einseitig		
Erolzheim	Einkaufszentrum	einseitig	einseitig		
Erolzheim	Feuerwehrgerätehaus	einseitig (Ri. Kirchdorf)	zweiseitig		
Erolzheim	Feuerwehrgerätehaus	Ortsmitte	zweiseitig		
Erolzheim	Langgasse	Ri. Bonlanden (MM)	zweiseitig		
Erolzheim	Langgasse	Ri. Ortsmitte (BC)	zweiseitig		
Erolzheim	Post	Ri. Erolzheim (MM)	zweiseitig		
Erolzheim	Post	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Erolzheim	Raiba	einseitig (Ri. Ochsenhausen)	einseitig		
Erolzheim	Realschule	Steig 1	mehrseitig; mit Wendeplatte		
Erolzheim	Realschule	Steig 2	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Erolzheim	Realschule	Steig 3	mehrseitig; mit Wendeplatte		
Erolzheim	Realschule	Steig 4	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Erolzheim	Realschule	Steig 5	mehrseitig		
Erolzheim	Rotbrücke	Ri. Erolzheim (MM)	zweiseitig		
Erolzheim	Rotbrücke	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Erolzheim	Schloß	einseitig (Ri. MM)	einseitig		
Ertingen	Dürmentinger Straße	einseitig	einseitig		
Ertingen	Erisdorfer Weg	Ri. Erisdorf	zweiseitig		
Ertingen	Erisdorfer Weg	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Ertingen	Freihof	einseitig	einseitig		
Ertingen	Grundschule	Ri. Binzwangen	einseitig; mit Wendeplatte		
Ertingen	Grundschule	Ri. Ortsmitte			
Ertingen	Kreissparkasse	Ri. Marktplatz	zweiseitig		
Ertingen	Kreissparkasse	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Ertingen	Marktplatz	Ri. Binzwangen	zweiseitig		
Ertingen	Marktplatz	Ri. Kreissparkasse	zweiseitig		
Ertingen	Schulzentrum	Ri. Erisdorf			
Ertingen	Schulzentrum	Ri. Ortsmitte	einseitig; mit Wendeplatte		
Fischbach (Ummendorf)	Abzweig Möselsberg	Ri. Fischbach (BC)	zweiseitig		
Fischbach (Ummendorf)	Abzweig Möselsberg	Ri. Mittelbuch mit Wendeplatte	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Fischbach (Ummendorf)	Kirche	Ri. Bad Wurzach/Ochsenhausen	zweiseitig		
Fischbach (Ummendorf)	Kirche	Ri. Biberach	zweiseitig		
Fischbach (Ummendorf)	Waldseer Straße	Ri. Bad Wurzach/Eberhardzell	zweiseitig		
Fischbach (Ummendorf)	Waldseer Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Friedingen (Langenenslingen)	Backhaus	Ri. Ittenhausen	zweiseitig		
Friedingen (Langenenslingen)	Backhaus	Ri. Riedlingen	zweiseitig		

Füramoos (Eberhardzell)	Füramoos	einseitig mit Wendemöglichkeit	einseitig; mit Wendepfanne		
Göffingen (Unlingen)	Bundesstraße	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Göffingen (Unlingen)	Bundesstraße	Ri. Uttenweiler	zweiseitig		
Göffingen (Unlingen)	Göffingen	Ri. Hailtingen	einseitig		
Göffingen (Unlingen)	Göffingen	Ri. Unlingen			
Göffingen (Unlingen)	Schule	Ri. Hailtingen			
Göffingen (Unlingen)	Schule	Ri. Unlingen	einseitig		
Grodtt (Ingoldingen)	Schulbushaltestelle	Ri. Biberach	zweiseitig		
Grodtt (Ingoldingen)	Schulbushaltestelle	Ri. Muttensweiler	zweiseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Firma Jost	Ri. Kleinschafhausen	zweiseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Firma Jost	Ri. Schwendi	zweiseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Gemeindehaus	Ri. Orsenhausen			
Großschafhausen (Schwendi)	Gemeindehaus	Ri. Schwendi	einseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Kirche	Ri. Orsenhausen	zweiseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Kirche	Ri. Schwendi	zweiseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Ort	Ri. Bußmannshausen			
Großschafhausen (Schwendi)	Ort	Ri. Großschafhausen			
Großschafhausen (Schwendi)	Rotbrücke	Ri. Großschafhausen	zweiseitig		
Großschafhausen (Schwendi)	Rotbrücke	Ri. Orsenhausen	zweiseitig		
Grüningen (Riedlingen)	Hopfengarten	Ri. Pflummern	zweiseitig		
Grüningen (Riedlingen)	Hopfengarten	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Grüningen (Riedlingen)	Parkstraße	Ri. Pflummern	zweiseitig		
Grüningen (Riedlingen)	Parkstraße	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Dissenhausen Abzweig	Ri. Gutenzell	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Dissenhausen Abzweig	Ri. Hürbel	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Kohlteich	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Kohlteich	Ri. Schwendi (BC)	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Niedernzell	Ri. Gutenzell	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Niedernzell	Ri. Schwendi	zweiseitig; mit Wendepfanne		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Rathaus	Ri. Hürbel (BC)	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Rathaus	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Weitenbühl	Ri. Gutenzell	zweiseitig		
Gutenzell (Gutenzell-Hürbel)	Weitenbühl	Ri. Schwendi	zweiseitig		
Hailtingen (Dürmentingen)	Hailtingen B312	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Hailtingen (Dürmentingen)	Hailtingen B312	Ri. Uttenweiler	zweiseitig		
Haslach (Rot)	Mühlwiesen	Ri. Mooshausen (MM)	zweiseitig		
Haslach (Rot)	Mühlwiesen	Ri. Rot a.d. Rot (BC)	zweiseitig		

Haslach (Rot)	Rathaus	Ri. Mooshausen (MM)	zweiseitig		
Haslach (Rot)	Rathaus	Ri. Rot a.d. Rot (BC)	zweiseitig		
Haslach (Rot)	Tankstelle	Ri. Mooshausen (MM)	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Haslach (Rot)	Tankstelle	Ri. Rot a.d. Rot (BC)	zweiseitig		
Heggbach (Maselheim)	Heggbach	Ri. Biberach	zweiseitig		
Heggbach (Maselheim)	Heggbach	Ri. Schönebürg	zweiseitig		
Heggbach (Maselheim)	Torhaus	Ri. Maselheim (Ochsenh.)	zweiseitig		
Heggbach (Maselheim)	Torhaus	Ri. Sulmingen (BC)	zweiseitig		
Heiligkreuztal (Altheim)	Rathaus	Ri. Andelfingen			
Heiligkreuztal (Altheim)	Rathaus	Ri. Binzwangen	einseitig		
Heiligkreuztal (Altheim)	Stefanus-Gemeinschaft	Ri. Andelfingen	zweiseitig		
Heiligkreuztal (Altheim)	Stefanus-Gemeinschaft	Ri. Binzwangen	zweiseitig		
Heudorf (Dürmentingen)	Im Zinken	einseitig Ri. Hailtingen	einseitig		
Heudorf (Dürmentingen)	Rathaus	Ri. Dürmentingen	zweiseitig		
Heudorf (Dürmentingen)	Rathaus	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Hochdorf (Riß)	Rathaus	Ri. Biberach/Schweinhausen	zweiseitig	Gemeinde	A
Hochdorf (Riß)	Rathaus	Ri. Unteressendorf	zweiseitig	Gemeinde	A
Hochdorf (Riß)	Schule	einseitig	einseitig	Gemeinde	A
Höfen (Warthausen)	Alte Schule	Ri. Äpfingen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Alte Schule	Ri. Warthausen (BC)	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Barabein	Ri. Äpfingen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Barabein	Ri. Herrlishöfen (BC)	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Galmutshöfen	Ri. Herrlishöfen	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Galmutshöfen	Ri. Oberhöfen	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Galmutshöfen Steige	einseitig - Ri. Herrlishöfen	einseitig		
Höfen (Warthausen)	Kapelle	einseitig	einseitig		
Höfen (Warthausen)	Kindergarten	einseitig	einseitig		
Höfen (Warthausen)	Steige	Ri. Galmutshöfen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Höfen (Warthausen)	Steige	Ri. Warthausen (BC)	zweiseitig		
Hopferbach (Bad Schussenried)	Hopferbach	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Hopferbach (Bad Schussenried)	Hopferbach	Ri. Otterswang	zweiseitig		
Hörenhausen (Schwendi)	Dorfstraße	Ri. Wain	zweiseitig		
Hörenhausen (Schwendi)	Dorfstraße	Ri. Weihungzell	zweiseitig		
Hörenhausen (Schwendi)	Raiba	Ri. Wain	zweiseitig		
Hörenhausen (Schwendi)	Raiba	Ri. Weihungzell	zweiseitig		
Hörenhausen (Schwendi)	Schule	Ri. Hörenhausen Reisle			
Hörenhausen (Schwendi)	Schule	Ri. Weihungzell			
Hürbel (Gutenzell- Hürbel)	Adler	Ri. Gutenzell			
Hürbel (Gutenzell- Hürbel)	Adler	Ri. Reinstetten			
Hürbel (Gutenzell- Hürbel)	Mitte	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		

Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Mitte	Ri. Reinstetten (BC)	zweiseitig		
Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Simmisweiler	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Stockäcker	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Stockäcker	Ri. Schönebürg (BC)	zweiseitig		
Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Zillishausen	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Zillishausen Abzweig	Ri. Ochsenhausen	einseitig		
Hürbel (Gutenzell-Hürbel)	Zillishausen Abzweig	Ri. Schönebürg (BC)	einseitig		
Illerbachen (Berkheim)	Krone	einseitig Ri. Rot			
Illerbachen (Berkheim)	L260	Ri. Berkheim (BC)	zweiseitig		
Illerbachen (Berkheim)	L260	Ri. Tannheim (MM)	zweiseitig		
Ingerkingen (Schemmerhofen)	Biberacher Straße	einseitig Ri. Ehingen	einseitig		
Ingerkingen (Schemmerhofen)	Rathaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ingerkingen (Schemmerhofen)	Rathaus	Ri. Ehingen	zweiseitig		
Ingerkingen (Schemmerhofen)	Sommer	einseitig Ri. Biberach	einseitig		
Ingerkingen (Schemmerhofen)	Turnhalle	einseitig mit Wendemöglichkeit	einseitig		
Ingoldingen	Rathaus	Ri. Degernau	zweiseitig		
Ingoldingen	Rathaus	Ri. Steinhausen	zweiseitig		
Ingoldingen	Schule	einseitig	einseitig		
Ittenhausen (Langenenslingen)	Innerringer Straße	Sigmaringen	zweiseitig		
Ittenhausen (Langenenslingen)	Inneringer Straße	einseitig	zweiseitig		
Jordanbad (Biberach)	Jordanbad B312	Ri. Biberach	mehrseitig		
Jordanbad (Biberach)	Jordanbad B312	Ri. Ringschnait (MM)	zweiseitig		
Kanzach	Kanzach Marbacher Straße	Ri. Dürnau	einseitig		
Kanzach	Kanzach Marbacher Straße	Ri. L 275		Land	B
Kanzach	Krone	Ri. Bad Buchau	zweiseitig	Land	A
Kanzach	Krone	Ri. Dürmentingen	zweiseitig	Gemeinde	A
Kanzach	Seelenwald	Ri. Bad Buchau	zweiseitig	Gemeinde	B
Kanzach	Seelenwald	Ri. Dürmentingen	zweiseitig	Gemeinde / Land	C
Kappel (Bad Buchau)	Kappel	Dürmentingen	zweiseitig		
Kappel (Bad Buchau)	Kappel	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Kappel (Bad Buchau)	Kappel-Gewerbegebiet	Ri. Dürmentingen	zweiseitig		
Kappel (Bad Buchau)	Kappel-Gewerbegebiet	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Kirchberg (Iller)	Marktstraße	Ri. Erolzheim (MM)	einseitig	Gemeinde	A
Kirchberg (Iller)	Rathaus	Ri. Dettingen (MM)	zweiseitig	Gemeinde	B
Kirchberg (Iller)	Rathaus	Ri. Sinnigen (BC/Illertissen)	zweiseitig	Gemeinde	B
Kirchdorf (Iller)	Dettinger Straße	einseitig Ri. Dettingen	einseitig	Gemeinde	B
Kirchdorf (Iller)	Hochhaus	einseitig	einseitig	Gemeinde	A
Kirchdorf (Iller)	Rathaus	Ri. Memmingen	einseitig	Gemeinde	B
Kirchdorf (Iller)	Rudeshof	Ri. Berkheim	zweiseitig	Gemeinde	C

Kirchdorf (Iller)	Rudeshof	Ri. Egelsee	zweiseitig	Gemeinde	C
Kirchdorf (Iller)	Sankt Gallus	Ri. Berkheim (Hofst. Fink)	einseitig	Gemeinde	C
Kirchdorf (Iller)	Sankt Johannes	Ri. Oberopfingen (Hofst. Romer)	einseitig	Gemeinde	C
Kirchdorf (Iller)	Schule	einseitig	einseitig	Gemeinde	A
Kleinwinnaden (Bad Schussenr)	Kleinwinnaden	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Kleinwinnaden (Bad Schussenr)	Kleinwinnaden	Ri. Steinhausen	zweiseitig		
Kürnbach (Bad Schussenried)	Griesweg	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Kürnbach (Bad Schussenried)	Griesweg	Ri. Laimbach	zweiseitig		
Laimbach (Bad Schussenried)	Laimbach	Ri. Kürnbach			
Laimbach (Bad Schussenried)	Laimbach	Ri. Otterswang	einseitig		
Langenenslingen	Pistre		zweiseitig		
Langenenslingen	Gasthaus Eck	Ri. Andelfingen	zweiseitig		
Langenenslingen	Gasthaus Eck	Ri. Billafingen	zweiseitig		
Langenenslingen	Kreuz	Ri. Andelfingen	zweiseitig		
Langenenslingen	Kreuz	Ri. Billafingen	zweiseitig		
Langenenslingen	Pistre	einseitig	zweiseitig		
Langenenslingen	Schule	einseitig	einseitig		
Langenenslingen	Warmtal	Ri. Emerfeld			
Langenenslingen	Warmtal	Ri. Langenenslingen			
Laubach (Ochsenhausen)	Kirche	Ri. Edelbeuren (MM)	zweiseitig		
Laubach (Ochsenhausen)	Kirche	Ri. Erlenmoos (BC)	zweiseitig		
Laubach (Ochsenhausen)	Rad	Ri. Eichen (MM)	einseitig		
Laubach (Ochsenhausen)	Rad	Ri. Erlenmoos (BC)			
Laupertshausen (Maselheim)	Katholisches Gemeindehaus	Ri. Ellmannsweiler	zweiseitig		
Laupertshausen (Maselheim)	Katholisches Gemeindehaus	Ri. Maselheim	zweiseitig		
Laupertshausen (Maselheim)	Mettenberger Str.	einseitig - Ri. Biberach	einseitig		
Laupheim	Am Mäuerle	Ri. Stadtmitte (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Am Schützenheim	stadteinwärts	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Bronner Straße	Ri. Gutenbergstr. (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Bronner Straße	Ri. Kreisklinik (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	BSZ/Planetarium	Ri. Freibad/Baustetten (Stadtauswärts 4 Bussteige)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	BSZ/Planetarium	Ri. Freibad/Baustetten (Stadtauswärts 4 Bussteige)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	BSZ/Planetarium	Ri. Parkw./Gymn. (Stadtmitte 4 Bussteige)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	BSZ/Planetarium	Ri. Parkw./Gymn. (Stadtmitte 4 Bussteige)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Bühler-Linden-Straße	Ri. Marktplatz (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Bühler-Linden-Straße	Ri. Schlatt (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Danziger Straße	Ri. Weldenstraße	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Danziger Straße	Ri. Zeppelinstraße	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Edith-Stein-Straße	Ri. Ferinand-Raff-Str.	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Edith-Stein-Straße	Ri. K. Adenauer Str.	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Ehinger Straße	Ri. Neue Welt	zweiseitig	Land	C

Laupheim	Ehinger Straße	Ri. ZOB	zweiseitig	Land	C
Laupheim	Ferdinand-Raff-Straße	stadtauswärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Ferdinand-Raff-Straße	stadteinwärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Fockestraße	stadtauswärts (Ri. Kreisel)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Fockestraße	stadteinwärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Freibad	Ri. BSZ (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Freibad	Ri. Marktplatz (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Friedhof	Ri. Neue Welt	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Friedhof	Ri. ZOB	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Gutenbergstraße	R. Bronnen (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Gutenbergstraße	Ri. Bronner Straße (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Hafnergässle	Ri. Mäuerle/Baustetten	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Hasenstraße	stadtauswärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Hasenstraße	stadteinwärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Judenberg	Ri. ZOB (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Kapellenstraße	Ri. Marktplatz	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Kapellenstraße	Ri. ZOB	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Konrad-Adenauer-Straße	Ri. Edith-Stein-Straße	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Konrad-Adenauer-Straße	Ri. Stadtmitte	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Kreisklinik	Ri. Bronnen (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Kreisklinik	Ri. Stadtmitte	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Kurt-Georg-Kiesinger-Kaserne	Ri. Walpertshofen (Stadtauswärts)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Marktplatz	Ri. Rabestraße (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Marktplatz	Ri. Walpertshofen (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Max-Eyth-Straße	Ri. Ehinger Straße	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Merianweg	stadteinwärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Merianweg	stadtauswärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Neue Welt	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte	Stadt	C
Laupheim	Parkweg/Gymnasium	Ri. BSZ (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Parkweg/Gymnasium	Ri. Rabenstraße (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Rabenstraße	Ri. Rathaus (Buswartehäuschen)	mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	Rabenstraße	Ri. Rathaus (Jugendhaus)	mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	Rabenstraße	Ri. Rathaus (Krautgarten)	mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	Rabenstraße	Ri. Rathaus (Realschule)	mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	Rabenstraße	Stadtauswärts (Wieland-Hauptschule)	zweiseitig; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	Rabenstraße	Stadtauswärts (Wieland-Hauptschule)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Rathaus	Ri. Marktplatz	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Rathaus	Ri. ZOB	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Ringelhauser Allee	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte	Stadt	C
Laupheim	Schlatt	Ri. Bühl (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Schlatt	Ri. Marktplatz (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Simmisgasse	Ri. Westbahnhof (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Steigle	stadtauswärts	zweiseitig	Stadt	C

Laupheim	Steigle	stadteinwärts	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Steiner Straße	Ri. Ferdinand-Raff-Straße (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Straßackerweg	Ri. Zeppelinstr. (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Straßackerweg	Stadteinwärts		Stadt	C
Laupheim	Uhlmannstraße	Ri. Max-Eyth-Straße (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Ulmer Straße/Einkaufszentrum	Ri. Rabenstraße (einseitig)	einseitig	Stadt	C
Laupheim	Walpertshofer Straße	Ri. Kaserne (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Walpertshofer Straße	Stadteinwärts	zweiseitig	Stadt	A
Laupheim	Weldenstraße	Ri. Simmisg./Danziger (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Weldenstraße	Ri. Westbahnhof (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	B
Laupheim	Westbahnhof	einseitig mit Wendepfanne	einseitig; mit Wendepfanne	Stadt	A
Laupheim	WFBM	Ri. Fockestraße	einseitig	Stadt	A
Laupheim	Zeppelinstraße	Ri. Danziger Str. (Stadtauswärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	Zeppelinstraße	Ri. Straßackerweg (Stadteinwärts)	zweiseitig	Stadt	C
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 22	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 222	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 223	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 225; 226	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 227	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 229	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Linie 240	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Steig 10	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Steig 9	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Laupheim	ZOB/Stadtbahnhof	Steig 8 FlixBus	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig	Stadt	A
Maselheim	Abzweig Zum Stein	Ri. Biberach	zweiseitig		
Maselheim	Abzweig Zum Stein	Ri. Wennedach (Ochsenh.)	zweiseitig		
Maselheim	Beckenweg	Ri. Biberach	zweiseitig		
Maselheim	Beckenweg	Ri. Reinstetten (MM)	zweiseitig		
Maselheim	Hirsch	Ri. Schwendi (Ochsenh.)	zweiseitig		
Maselheim	Hirsch	Ri. Sulmingen (BC)	zweiseitig		
Maselheim	Luxenweiler	einseitig	einseitig		
Maselheim	Rathaus	Ri. Reinstetten (Ochsenh.)	zweiseitig		
Maselheim	Rathaus	Ri. Sulmingen (BC)	zweiseitig		
Maselheim	Schule	Alle Richtungen			
Mettenberg (Biberach)	Im Winkel	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mettenberg (Biberach)	Im Winkel	Ri. Laupertshausen	zweiseitig		
Mettenberg (Biberach)	Rathaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mettenberg (Biberach)	Rathaus	Ri. Laupertshausen	zweiseitig		
Mettenberg (Biberach)	Schule	Alle Richtungen			
Mettenberg (Rot)	Mettenberg (Rot)	Ri. Erlenmoos (BC)	zweiseitig		

Mettenberg (Rot)	Mettenberg (Rot)	Ri. Zell (MM)	einseitig		
Mietingen	Abzweig Sägmühle	Ri. Mietingen			
Mietingen	Amannsberg	einseitig	einseitig		
Mietingen	Brunnenweg	Ri. Maselheim/Schwendi	zweiseitig		
Mietingen	Brunnenweg	Ri. Mettenberg/Biberach	zweiseitig		
Mietingen	Krautgartenweg	Ri. Rathaus	zweiseitig		
Mietingen	Krautgartenweg	Ri. Schule	zweiseitig		
Mietingen	Lange Grube	Ri. Walpertshofen (einseitig)	einseitig		
Mietingen	Neue Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Mietingen	Ochsenhauser Straße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Mietingen	Ochsenhauser Straße	Ri. Schönebürg	zweiseitig		
Mietingen	Rathaus	Ri. Baustetten	zweiseitig		
Mietingen	Rathaus	Ri. Schönebürg	zweiseitig		
Mittelbiberach	Adler	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Mittelbiberach	Adler	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mittelbiberach	Laupheimer Straße	einseitig - Ri. Baustetten			
Mittelbiberach	Oberdorf	Ri. Bad Buchau			
Mittelbiberach	Oberdorf	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mittelbiberach	Rössle	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Mittelbiberach	Rössle	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mittelbiberach	Rotbachbrücke	einseitig Ri. Ortsmitte	einseitig		
Mittelbiberach	Schügele	Einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Mittelbiberach	Schule	einseitig	einseitig ; mit Wendeplatte		
Mittelbiberach	Schulstraße	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Mittelbiberach	Schulstraße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mittelbiberach	Zweifelsberg	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Mittelbiberach	Zweifelsberg	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mittelbuch		HST Wolfes	einseitig		
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Abzweig Bebenhaus	Ri. Dietenwengen (Eberhardzell)	zweiseitig		
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Abzweig Bebenhaus	Ri. Mittelbuch (BC)	zweiseitig		
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Adler	einseitig Ri. Ochsenhausen	einseitig		
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Dürnachstraße	Ri. Fischbach (BC)	zweiseitig		
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Dürnachstraße	Ri. Ringschnait (MM)	einseitig		
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Halders	Alle Richtungen			
Mittelbuch (Ochsenhausen)	Rose	einseitig - Ri. Biberach	einseitig		
Möhringen (Unlingen)	Rathaus	Ri. Diethofen	zweiseitig		
Möhringen (Unlingen)	Rathaus	Ri. Unlingen	zweiseitig		
Moosburg	Klocker	Ri. Bad Buchau	zweiseitig	Gemeinde	A
Moosburg	Klocker	Ri. Betzenweiler	zweiseitig	Gemeinde	A
Moosburg	Rathaus	Ri. Bad Buchau	zweiseitig	Gemeinde	B
Moosburg	Rathaus	Ri. Betzenweiler	zweiseitig	Gemeinde	B
Mühlhausen (Eberhardzell)	Ampfelbronn	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Mühlhausen	Ampfelbronn	Ri. Biberach	zweiseitig		

(Eberhardzell)					
Mühlhausen (Eberhardzell)	Eberhardzeller Straße	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Mühlhausen (Eberhardzell)	Eberhardzeller Straße	Ri. Biberach/Eberhardzell	zweiseitig		
Mühlhausen (Eberhardzell)	Hummertsried	einseitig (Ri. Ampfelbronn)	einseitig		
Mühlhausen (Eberhardzell)	Mühlhausen	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Mühlhausen (Eberhardzell)	Mühlhausen	Ri. Biberach	zweiseitig		
Mühlhausen (Eberhardzell)	Petershof	Alle Richtungen	einseitig		
Muttensweiler (Ingoldingen)	Gemeindehaus	einseitig	einseitig		
Neufra (Riedlingen)	Bundesstraße	Ri. Ertingen	zweiseitig		
Neufra (Riedlingen)	Bundesstraße	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Neufra (Riedlingen)	Friedhof	Ri. Erisdorf	zweiseitig		
Neufra (Riedlingen)	Friedhof	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Neufra (Riedlingen)	Linde	Ri. Erisdorf	zweiseitig		
Neufra (Riedlingen)	Linde	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Neufra (Riedlingen)	Rathaus	einseitig mit Wendepalte	einseitig; mit Wendepalte		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Abzweig Rehmoos	einseitig			
Oberessendorf (Eberhardzell)	Abzweig Wagenhalden	Ri. Bad Wurzach	einseitig		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Abzweig Wagenhalden	Ri. Biberach/Oberessendorf	einseitig; mit Wendepalte		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Hetzisweiler	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Hetzisweiler	Ri. Biberach/Oberessendorf	zweiseitig		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Kronenstraße	einseitig			
Oberessendorf (Eberhardzell)	Rathaus	Ri. Bad Wurzach/Winterstettendorf	zweiseitig		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Rathaus	Ri. Biberach/Eberhardzell	zweiseitig		
Oberessendorf (Eberhardzell)	Teuses	Ri. Bad Wurzach			
Oberessendorf (Eberhardzell)	Teuses	Ri. Biberach/Oberessendorf	zweiseitig		
Oberholzheim (Achstetten)	Hauptstraße	Ri. Achstetten	zweiseitig		
Oberholzheim (Achstetten)	Hauptstraße	Ri. Bihlafingen	zweiseitig		
Oberholzheim (Achstetten)	Schule	Alle Richtungen			
Oberholzheim (Achstetten)	Ziegelstadelweg	Ri. Achstetten	zweiseitig		
Oberholzheim (Achstetten)	Ziegelstadelweg	Ri. Bihlafingen	zweiseitig		
Oberopfingen (Kirchdorf)	Löwen	Ri. Egelsee (MM)	zweiseitig	Gemeinde	B
Oberopfingen (Kirchdorf)	Löwen	Ri. Unteropfingen (BC)	zweiseitig	Gemeinde	A
Oberopfingen (Kirchdorf)	Pfarrwiesen	einseitig	einseitig	Gemeinde	A
Oberopfingen (Kirchdorf)	St. Vitus Fa. Liebherr	Bedarfshaltestelle	einseitig	Land	B
Oberstetten (Erlenmoos)	Oberstetten	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Oberstetten (Erlenmoos)	Oberstetten	Ri. Steinhausen/Bad Wurzach	zweiseitig		
Obersulmetingen (Laupheim)	Eichendorffweg	Ri. Laupheim	zweiseitig	Kreis	B
Obersulmetingen (Laupheim)	Eichendorffweg	Ri. Schemmerberg	zweiseitig	Stadt	B

Obersulmtingen (Laupheim)	Friedhof	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Obersulmtingen (Laupheim)	Friedhof	Ri. Schemmerberg	zweiseitig	Stadt	C
Obersulmtingen (Laupheim)	Kindergarten	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Obersulmtingen (Laupheim)	Kindergarten	Ri. Schemmerberg	zweiseitig	Stadt	C
Obersulmtingen (Laupheim)	Löwen	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	A
Obersulmtingen (Laupheim)	Löwen	Ri. Schemmerberg	zweiseitig	Stadt	A
Oberwachingen (Uttenweiler)	Oberwachingen	Ri. Dieterskirch	zweiseitig		
Oberwachingen (Uttenweiler)	Oberwachingen	Ri. Munderkingen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Am Heselsberg	einseitig	einseitig		
Ochsenhausen	Dr.-Hans-Liebherr-Str. 39	einseitig	einseitig		
Ochsenhausen	Dr.-Hans-Liebherr-Str. 9	einseitig			
Ochsenhausen	Ersinghaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ochsenhausen	Ersinghaus	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Fa. Kopf	einseitig	einseitig		
Ochsenhausen	Fuchshölzle	einseitig	einseitig		
Ochsenhausen	Goppertshofen	Ri. Ochsenhausen (MM)	zweiseitig		
Ochsenhausen	Goppertshofen	Ri. Reinstetten (BC)	zweiseitig		
Ochsenhausen	Grieser	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ochsenhausen	Grieser	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Grundschule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Ochsenhausen	Hattenburg	Ri. Mittelbuch (BC)	zweiseitig		
Ochsenhausen	Hattenburg	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Karrenweg 19	einseitig	einseitig		
Ochsenhausen	Längenmoos	einseitig Ri. Ochsenhausen			
Ochsenhausen	Liebherr	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ochsenhausen	Liebherr	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Schelmenweg	Alle Richtungen	einseitig		
Ochsenhausen	Städt. Kindergarten	Ri. Liebherr			
Ochsenhausen	Städt. Kindergarten	Ri. Schulzentrum	einseitig		
Ochsenhausen	Ströbele	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ochsenhausen	Ströbele	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Ulmer Straße	Ri. Reinstetten (BC)	zweiseitig		
Ochsenhausen	Ulmer Straße	Ri. Stadtmitte (MM)	zweiseitig		
Ochsenhausen	Untere Wiesen	einseitig	einseitig		
Ochsenhausen	Wölfle	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ochsenhausen	Wölfle	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Ochsenhausen	Ziegelsradel	Hattenburg	zweiseitig		
Ochsenhausen	Ziegelstadel	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Ochsenhausen	ZOB		Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 1)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 10)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 11)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 12)	Busbahnhof /		

			ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 13)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 14)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 2)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 3)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 4)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 5)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 6)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 7)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 8)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Ochsenhausen	ZOB	(Steig 9)	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Offingen (Uttenweiler)	Denting	Ri. B 312	einseitig		
Offingen (Uttenweiler)	Denting	Ri. Offingen	einseitig		
Offingen (Uttenweiler)	Kindergarten	Ri. Hailtingen	zweiseitig		
Offingen (Uttenweiler)	Kindergarten	Ri. Uttenweiler	zweiseitig		
Oggelsbeuren (Attenweiler)	Rathaus	Ri. Ellighofen			
Oggelsbeuren (Attenweiler)	Rathaus	Ri. Ruppertshofen	einseitig		
Oggelsbeuren (Attenweiler)	Rössle	Ri. Oberstadion	zweiseitig		
Oggelsbeuren (Attenweiler)	Rössle	Ri. Rupertshofen	zweiseitig		
Oggelshausen	Grundschule	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Oggelshausen	Grundschule	Ri. Tiefenbach	zweiseitig		
Oggelshausen	Oggelshausen	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Oggelshausen	Oggelshausen	Ri. Seekirch	zweiseitig		
Orsenhausen (Schwendi)	Adler	Ri. Rot	einseitig		
Orsenhausen (Schwendi)	Adler	Ri. Schwendi	einseitig		
Orsenhausen (Schwendi)	Schule	einseitig Ri. Rot	einseitig		
Otterswang (Bad Schussenried)	Café Geiger	Ri. Aulendorf	zweiseitig		
Otterswang (Bad Schussenried)	Café Geiger	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Otterswang (Bad Schussenried)	Rathaus	Ri. Aulendorf	zweiseitig		
Otterswang (Bad Schussenried)	Rathaus	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Otterswang (Bad Schussenried)	Schwaigfurt	Ri. Laimbach			
Otterswang (Bad Schussenried)	Schwaigfurt	Ri. Otterswang	einseitig		
Pflummern (Riedlingen)	Oberdorf	Ri. Friedingen	zweiseitig		
Pflummern (Riedlingen)	Oberdorf	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Pflummern (Riedlingen)	Unterdorf	Ri. Friedingen	zweiseitig		
Pflummern (Riedlingen)	Unterdorf	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Reichenbach/Bad Schussenried	Reichenbach (Bad Schussenried)	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Reichenbach/Bad	Reichenbach (Bad	Ri. Bierstetten	zweiseitig		

Schussenried	Schussenried)				
Reinstetten (Ochsenhausen)	Adler	Ri. Hürbel (BC)	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Adler	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Glöckelsberg	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Glöckelsberg	Ri. Biberach	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Höhenweg	Ri. Biberach	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Höhenweg	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Laupheimer Straße	einseitig - Rtg. Ochsenhausen	einseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Schule	einseitig mit Wendepalte	einseitig; mit Wendepalte		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Schule	Steig 3	einseitig; mit Wendepalte		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Schule	Einseitig mit Wendepalte	einseitig; mit Wendepalte		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Wennedacher Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Reinstetten (Ochsenhausen)	Wennedacher Straße	Ri. Ochsenhausen			
Reute (Mittelbiberach)	Blumenstraße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Reute (Mittelbiberach)	Blumenstraße	Ri. Grodt	zweiseitig		
Riedlingen	Alte Poststraße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	AOK	einseitig			
Riedlingen	Berliner-/Jerinstraße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Daimlerstraße	einseitig Ri. B 311	einseitig		
Riedlingen	Eichenau Bundesstraße	Ri. Bahnhof	zweiseitig		
Riedlingen	Eichenau Bundesstraße	Ri. Unlingen	zweiseitig		
Riedlingen	Eichenau Grenzstraße	Ri. Gartenstraße	einseitig		
Riedlingen	Eichenau Grenzstraße	Ri. Unlingen			
Riedlingen	Gammertinger Straße	einseitig Ri. Stadtmitte	einseitig		
Riedlingen	Gartenstraße	Ri. Bahnhof			
Riedlingen	Gartenstraße	Ri. Unlingen	einseitig		
Riedlingen	Goethestraße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Goldbronnenstr./Gymnasium	einseitig Ri. Realschule	einseitig		
Riedlingen	Grabenstraße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Kaplaneihaus	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Kirchstraße	(Grabenstraße)			
Riedlingen	Kirchstraße	(Kaplaneihaus)	einseitig		
Riedlingen	Kirchstraße	Kirchstraße - einseitig	einseitig		
Riedlingen	Klinge/Fischer Straße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Klinge/Hohly Straße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Klinge/Kindergarten	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Konrad-Manopp-Stift	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Kreisgymnasium	einseitig mit Wendepalte	mehrseitig; mit Wendepalte		
Riedlingen	Kreisgymnasium	Steig 5	zweiseitig; mit Wendepalte		
Riedlingen	Kreisgymnasium	Steig 2	zweiseitig; mit Wendepalte		
Riedlingen	Kreisgymnasium	Steig 3	zweiseitig; mit Wendepalte		

Riedlingen	Kreiskrankenhaus	Ri. Daugendorf	zweiseitig		
Riedlingen	Kreiskrankenhaus	Ri. Stadtmitte	zweiseitig		
Riedlingen	Lessingstraße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Mancherloch	einseitig Ri. Daimlerstraße			
Riedlingen	Marktplatz	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Milchwerk	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Neue Unlinger Straße	Ri. Unlingen			
Riedlingen	Neue Unlinger Straße	Ri. ZOB	einseitig		
Riedlingen	Realschule	einseitig	einseitig		
Riedlingen	Robert-Bosch-Straße	einseitig	einseitig		
Riedlingen	St. Wendelinus-Straße	einseitig mit Wendeplatte	einseitig		
Riedlingen	Stadthalle	einseitig	einseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	HZL	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	RAB	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	RAB	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	RAB	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	Walk	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	Walk	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	ZOB/Bahnhof	Walk/Gairing	Busbahnhof / ZOB; mehrseitig		
Riedlingen	Kreisgymnasium	Steig 4	mehrseitig; mit Wendeplatte		
Rindenmoos (Biberach)	Rindenmoos	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rindenmoos (Biberach)	Rindenmoos	Ri. Reute/Rißegg	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Hirsch	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Hirsch	Ri. Ochsenhausen (MM)	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Mittelbacher Straße	Ri. Mittelbuch (BC)	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Mittelbacher Straße	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Raiba	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Raiba	Ri. Ochsenhausen (MM)	zweiseitig		
Ringschnait (Biberach)	Sachsen	Ri. Ochsenhausen (einseitig)	einseitig		
Ringschnait (Biberach)	Schule	einseitig (Ri. Ochsenhausen)	einseitig		
Rißegg (Biberach)	Adler	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Adler	Ri. Rindenmoos	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Birkenäcker	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Birkenäcker	Ri. Rißegg	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Bischof-Sproll-Schule	Steig 1	mehrseitig; mit Wendeplatte		
Rißegg (Biberach)	Bischof-Sproll-Schule	Steig 2	mehrseitig		
Rißegg (Biberach)	Bischof-Sproll-Schule	Steig 3	mehrseitig; mit Wendeplatte		
Rißegg (Biberach)	Bischof-Sproll-Schule	Steig 4	mehrseitig		
Rißegg (Biberach)	Bischof-Sproll-Schule	Steig 5	mehrseitig; mit Wendeplatte		
Rißegg (Biberach)	Halde	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Halde	Ri. Ummendorf	zweiseitig		

Rißegg (Biberach)	Halde Bahnwärterhaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Halde Bahnwärterhaus	Ri. Ummendorf	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Kindergarten	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Kindergarten	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Rißegg Steige	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Rißegg Steige	Ri. Rißegg	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Rosenstraße	Ri. Biberach	einseitig		
Rißegg (Biberach)	Rosenstraße	Ri. Ortsmitte	einseitig		
Rißegg (Biberach)	Tannenstraße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Tannenstraße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Rißegg (Biberach)	Teich	einseitig (Ri. Rindenmoos)	einseitig		
Röhrwangen (Warthausen)	Bundesstraße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Röhrwangen (Warthausen)	Bundesstraße	Ri. Schemmerhofen	zweiseitig		
Röhrwangen (Warthausen)	Ortsmitte	Ri. Alberweiler	zweiseitig		
Röhrwangen (Warthausen)	Ortsmitte	Ri. Biberach	zweiseitig		
Rot (Burgrieden)	Orsenhausener Str.	Ri. Burgrieden	zweiseitig		
Rot (Burgrieden)	Orsenhausener Str.	Ri. Orsenhausen	zweiseitig		
Rot (Burgrieden)	Riedweg	Ri. Burgrieden	zweiseitig		
Rot (Burgrieden)	Riedweg	Ri. Orsenhausen	zweiseitig		
Rot (Burgrieden)	Ulmer Kreuz	Ri. Burgrieden	zweiseitig		
Rot (Burgrieden)	Ulmer Kreuz	Ri. Orsenhausen	zweiseitig		
Rot a.d.Rot	Boschen	Alle Richtungen	einseitig		
Rot a.d.Rot	Boschen	Alle Richtungen	einseitig		
Rot a.d.Rot	Emishalden	Alle Richtungen	einseitig		
Rot a.d.Rot	Kreuzmühle	Ri. Haslach (MM)	zweiseitig		
Rot a.d.Rot	Kreuzmühle	Ri. Rot a.d. Rot (BC)	zweiseitig		
Rot a.d.Rot	Rathaus	Ri. Kreuzmühle (MM)	zweiseitig		
Rot a.d.Rot	Rathaus	Ri. Ortsmitte (BC)	zweiseitig		
Rot a.d.Rot	Schule	einseitig mit Wendemöglichkeit	einseitig; mit Wendeplatte		
Rot a.d.Rot	Wirrenweiler	Ri. Ellwangen (MM)	einseitig; mit Wendeplatte		
Rot a.d.Rot	Wirrenweiler	Ri. Rot a.d. Rot (BC)	einseitig; mit Wendeplatte		
Rottum (Steinhausen)	Abzweig Petershof	Ri. Bellamont (Bad Wurzach)	zweiseitig		
Rottum (Steinhausen)	Abzweig Petershof	Ri. Ochsenhausen	zweiseitig		
Rottum (Steinhausen)	Einöde	einseitig	einseitig		
Rottum (Steinhausen)	Rottum	einseitig mit Wendemöglichkeit	einseitig; mit Wendeplatte		
Rupertshofen (Attenweiler)	Rathaus	Ri. Ahlen	zweiseitig		
Rupertshofen (Attenweiler)	Rathaus	Ri. Oggelsbeuren	zweiseitig		
Sattenbeuren(Bad Schussenried)	Torfwerk	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Sattenbeuren(Bad Schussenried)	Torfwerk	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Sauggart (Uttenweiler)	Rathaus	Ri. Dieterskirch	zweiseitig		
Sauggart (Uttenweiler)	Rathaus	Ri. Uttenweiler	zweiseitig		
Sauggart	Rupertshofer Straße	Ri. Dieterskirch	einseitig		

(Uttenweiler)					
Sauggart (Uttenweiler)	Rupertshofer Straße	Ri. Rupertshofen			
Schammach (Attenweiler)	Schammach	Ri. Ahlen	zweiseitig		
Schammach (Attenweiler)	Schammach	Ri. Attenweiler	zweiseitig		
Schemmerberg (Schemmerhofen)			zweiseitig		
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Bahnhof	Ri. Baltringen	zweiseitig		
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Bahnhof	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Gewerbegebiet	Ri. Bahnhof			
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Gewerbegebiet	Ri. Baltringen			
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Hecht	einseitig mit Wendemöglichkeit	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Raimling	Ortsmitte	zweiseitig		
Schemmerberg (Schemmerhofen)	Raimling	Schemmerhofen	zweiseitig		
Schemmerhofen	Adler	Ri. Alberweiler	zweiseitig		
Schemmerhofen	Adler	Ri. Altheim			
Schemmerhofen	Alberweiler Straße	Ri. Adler (Ortsmitte)	zweiseitig		
Schemmerhofen	Alberweiler Straße	Ri. Alberweiler	zweiseitig		
Schemmerhofen	Alte Biberacher Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Schemmerhofen	Alte Biberacher Straße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Schemmerhofen	Eichelsteig	Ri. Biberach	zweiseitig		
Schemmerhofen	Eichelsteig	Ri. Schemmerhofen	zweiseitig		
Schemmerhofen	Post	Ri. Adler	zweiseitig		
Schemmerhofen	Post	Ri. Schule	zweiseitig		
Schemmerhofen	Schule	einseitig	einseitig		
Schemmerhofen	Tankstelle	Ortsmitte	zweiseitig		
Schemmerhofen	Tankstelle	Schemmerberg	zweiseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Hochdorf Eichwald	Ri. Mietingen (einseitig)	einseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Hochdorf Raiba	Ri. Mietingen (einseitig)	einseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Kreuzberg	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Schönebürg (Schwendi)	Raiba	Ri. Biberach	zweiseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Raiba	Ri. Wain	zweiseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Rottumbrücke	Ri. Biberach	zweiseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Rottumbrücke	Ri. Ortsmitte/Wain	zweiseitig		
Schönebürg (Schwendi)	Schule	Alle Richtungen			
Schweinhausen (Hochdorf)	Berg	An Abzweigung Wetttemberg	einseitig	Gemeinde	C
Schweinhausen (Hochdorf)	Schweinhausen	Ri. Biberach	zweiseitig	Gemeinde	A
Schweinhausen (Hochdorf)	Schweinhausen	Ri. Hochdorf	zweiseitig	Gemeinde	A
Schweinhausen (Hochdorf)	Wetttemberg		einseitig	Gemeinde	C
Schwendi	Auttagershofen	Ri. Hörenhausen	zweiseitig		
Schwendi	Auttagershofen	Ri. Wain	zweiseitig		
Schwendi	Dietenbronn Abzweig	Ri. Schönebürg	zweiseitig		

Schwendi	Dietenbronn Abzweig	Ri. Schwendi	zweiseitig		
Schwendi	Huggenlaubach	einseitig mit Wendemöglichkeit			
Schwendi	Kellerberg	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Schwendi	Kellerberg	Ri. Wain	zweiseitig		
Schwendi	Klinik	einseitig	einseitig		
Schwendi	Kräuterbronnenberg	einseitig mit Wendemöglichkeit	einseitig; mit Wendeplatte		
Schwendi	Rathausplatz	Ri. Schönebürg	zweiseitig		
Schwendi	Rathausplatz	Ri. Wain	zweiseitig		
Schwendi	Realschule/Hauptstraße	Ri. Großschafhausen	zweiseitig		
Schwendi	Realschule/Hauptstraße	Ri. Ortsmitte/Biberach	zweiseitig		
Schwendi	Realschule/Wendeplatte	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Schwendi	St.-Anna-Kapelle	Ri. Gutenzell (einseitig)	einseitig		
Schwendi	Weishaupt	einseitig			
Seekirch	Ödenahlen	Alle Richtungen	einseitig		
Seekirch	Rose	Ri. Alleshausen	zweiseitig		
Seekirch	Rose	Ri. Tiefenbach	zweiseitig		
Sinningen (Kirchberg)	Haltestelle L 260	Ri. Balzheim (Illertissen)	zweiseitig	Gemeinde	B
Sinningen (Kirchberg)	Haltestelle L 260	Ri. Kirchberg (MM)	zweiseitig	Gemeinde	B
Sinningen (Kirchberg)	Krone	einseitig	einseitig	Gemeinde	A
Spindelwag (Rot)	Mühlberg	einseitig	einseitig		
Spindelwag (Rot)	Spindelwag	Ri. Ellwangen (MM)	zweiseitig		
Spindelwag (Rot)	Spindelwag	Ri. Rot a.d. Rot (BC)	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Grüner Baum	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Grüner Baum	Ri. Biberach	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Hofen	Ri. Stafflangen/Biberach	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Hofen	Ri. Tiefenbach/Bad Buchau	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Rathaus	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Rathaus	Ri. Biberach	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Schule	nur einseitig	einseitig		
Stafflangen (Biberach)	Wieseler	Ri. Bad Buchau	zweiseitig		
Stafflangen (Biberach)	Wieseler	Ri. Biberach	zweiseitig		
Steinhausen a.d.Rottum	Kirche	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Steinhausen a.d.Rottum	Kirche	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Steinhausen a.d.Rottum	Schule	Ri. Englisweiler (Bad Wurzach)			
Steinhausen a.d.Rottum	Schule	Ri. Ochsenhausen	einseitig		
Steinhausen a.d.Rottum	St. Anna Kapelle	Ri. Bad Wurzach	zweiseitig		
Steinhausen a.d.Rottum	St. Anna Kapelle	Ri. Ochsenhausen (BC)	zweiseitig		
Steinhausen/Bad Schussenried	Kindergarten	Bad Schussenried	zweiseitig		
Steinhausen/Bad Schussenried	Kindergarten	Biberach	zweiseitig		
Steinhausen/Bad Schussenried	Linde	Ingoldinger Straße Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		

Steinhausen/Bad Schussenried	Linde	Ingoldinger Straße Ri. Ingoldingen	zweiseitig		
Steinhausen/Bad Schussenried	Linde	Ortsstraße Ri. Muttenweiler	zweiseitig		
Steinhausen/Bad Schussenried	Linde	Ortsstraße Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Stetten (Achstetten)	Adler	einseitig	zweiseitig		
Stetten (Achstetten)	Molke	Ri. Achstetten	zweiseitig		
Stetten (Achstetten)	Schule	Ri. Kirchstraße (einseitig)	einseitig		
Sulmingen (Maselheim)	Kirche/Heggbacher Straße	einseitig			
Sulmingen (Maselheim)	Sulmingen	Ri. Äpfingen (BC)	zweiseitig		
Sulmingen (Maselheim)	Sulmingen	Ri. Maselheim (Ochsenh.)	zweiseitig; mit Wendeplatte		
Tannheim	Bahnhof	einseitig mit Wendemöglichkeit			
Tannheim	Eggmannstraße	Für AHF (beide Richtungen)	einseitig	Gemeinde	A
Tannheim	Eggmannstraße	Ri. Berkheim/Rot (BC)	einseitig	Gemeinde	A
Tannheim	Flugplatz	Ri. Aitrach/Mooshausen (MM)	zweiseitig	Gemeinde	C
Tannheim	Flugplatz	Ri. Berkheim/Egelsee (BC)	zweiseitig	Gemeinde	C
Tannheim	Goldberg	Ri. Aitrach/Mooshausen (MM)	zweiseitig	Gemeinde	B
Tannheim	Goldberg	Ri. Berkheim/Rot (BC)	zweiseitig	Gemeinde	B
Tannheim	Haldau	Ri. Berkheim NORD (BC)	zweiseitig	Gemeinde	C
Tannheim	Haldau	Ri. Tannheim SÜD (MM)	zweiseitig	Gemeinde	C
Tannheim	Kronwinkel	Ri. Aitrach/Mooshausen (MM)	zweiseitig	Land	C
Tannheim	Kronwinkel	Ri. Berkheim/Rot (BC)	zweiseitig	Land	C
Tannheim	Rehgarten	Ri. Aitrach/Mooshausen (MM)	zweiseitig	Gemeinde	A
Tannheim	Rehgarten	Ri. Berkheim/Egelsee (BC)	zweiseitig	Gemeinde	A
Tiefenbach/Federsee	Adler	Ri. Oggelshausen	zweiseitig		
Tiefenbach/Federsee	Adler	Ri. Seekirch/Biberach	zweiseitig		
Uigendorf (Unlingen)	Uigendorf	Ri. Dietelhofen	zweiseitig		
Uigendorf (Unlingen)	Uigendorf	Ri. Dietershausen	zweiseitig		
Ummendorf	Biberacher Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ummendorf	Biberacher Straße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Ummendorf	Fischbacher Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ummendorf	Fischbacher Straße	Ri. Fischbach	zweiseitig		
Ummendorf	Häusern	Ri. Ringschnait (MM)	zweiseitig		
Ummendorf	Häusern	Ri. Ummendorf (BC)	zweiseitig		
Ummendorf	Jordanstraße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ummendorf	Jordanstraße	Ri. Fischbach	zweiseitig		
Ummendorf	Käpfle	Ri. Ortsmitte (BC)	zweiseitig		
Ummendorf	Käpfle	Ri. Ringschnait (MM)	zweiseitig		
Ummendorf	Ortsmitte	Ri. Biberach	zweiseitig		
Ummendorf	Ortsmitte	Ri. Fischbach	zweiseitig		
Ummendorf	Schule	einseitig mit Wendemöglichkeit			
Unlingen	Marktplatz	Ri. Möhringen	zweiseitig		
Unlingen	Marktplatz	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Unlingen	Riedlinger Straße	Ri. Ortsmitte	zweiseitig		
Unlingen	Riedlinger Straße	Ri. Riedlingen	zweiseitig		

Unlingen	Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Unlingen	Sonne	Ri. Datthausen	zweiseitig		
Unlingen	Sonne	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Unlingen			einseitig; mit Wendeplatte		
Unteressendorf (Hochdorf)	Bahnhof	Ri. Biberach/Hochdorf	zweiseitig	Gemeinde	B
Unteressendorf (Hochdorf)	Bahnhof	Ri. Winterstettenstadt	zweiseitig	Gemeinde	B
Unteressendorf (Hochdorf)	Gemeindehaus	Ri. Biberach/Hochdorf	einseitig	Gemeinde	A
Unteressendorf (Hochdorf)	Gemeindehaus	Ri. Winterstettenstadt	einseitig	Gemeinde	A
Unteroefingen (Kirchdorf)	Hauptstraße	einseitig (Ri. Kirchdorf/BC)	einseitig	Gemeinde	B
Unteroefingen (Kirchdorf)	Kirche	einseitig (Ri. MM)	einseitig	Gemeinde	C
Unteroefingen (Kirchdorf)	Ort	einseitig	einseitig	Gemeinde	A
Untersulmtingen (Laupheim)	Kapelle	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	A
Untersulmtingen (Laupheim)	Kapelle	Ri. Schemmerberg	zweiseitig	Stadt	A
Untersulmtingen (Laupheim)	Niederkirch	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Untersulmtingen (Laupheim)	Niederkirch	Ri. Schaiblishausen	zweiseitig	Stadt	C
Untersulmtingen (Laupheim)	Orthalde	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	B
Untersulmtingen (Laupheim)	Orthalde	Ri. Schaiblishausen	zweiseitig	Stadt	B
Untersulmtingen (Laupheim)	Sportplatz	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Untersulmtingen (Laupheim)	Sportplatz	Ri. Schemmerberg	zweiseitig	Stadt	C
Untersulmtingen (Laupheim)	Wagnergasse	Ri. Laupheim	zweiseitig	Stadt	C
Untersulmtingen (Laupheim)	Wagnergasse	Ri. Obersulmtingen	zweiseitig	Stadt	C
Uttenweiler	Dettenberg	Alle Richtungen	zweiseitig		
Uttenweiler	Riedlinger Straße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Uttenweiler	Riedlinger Straße	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Uttenweiler	Rößle	Ri. Biberach	zweiseitig		
Uttenweiler	Rößle	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Uttenweiler	Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Uttenweiler	Sonnenhof	Ri. Biberach	zweiseitig		
Uttenweiler	Sonnenhof	Ri. Riedlingen	zweiseitig		
Uttenweiler			zweiseitig		
Wain	Industriestraße	Ri. Biberach	zweiseitig		
Wain	Industriestraße	Ri. Hörenhausen	zweiseitig		
Wain	Raiba	Ri. Biberach (einseitig)	einseitig		
Wain	Schloß	Ri. Hörenhausen (einseitig)	einseitig		
Waldhausen (Altheim)	Rathaus	Ri. Altheim	einseitig		
Waldhausen (Altheim)	Rathaus	Ri. Binzwangen			
Walpertshofen (Mietingen)	Alpenweg	Ri. Mietingen	zweiseitig		
Walpertshofen (Mietingen)	Alpenweg	Ri. Walpertsh. Rathaus	zweiseitig		
Walpertshofen (Mietingen)	Rathaus	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		

Warthausen	Bahnhof	Ri. Oberhöfen	zweiseitig		
Warthausen	Bahnhof	Ri. Warthausen	zweiseitig		
Warthausen	Brauerei	Ri. Biberach	zweiseitig		
Warthausen	Brauerei	Ri. Schemmerhofen	zweiseitig		
Warthausen	KaVo	Ri. Bahnhof (BC)	zweiseitig		
Warthausen	KaVo	Ri. Oberhöfen (Ochsenh.)	zweiseitig		
Warthausen	Lourdesgrotte	einseitig	einseitig		
Warthausen	Öschweg	einseitig	einseitig		
Warthausen	Rathaus	Ri. Bahnhof/Schemmerhofen	zweiseitig		
Warthausen	Rathaus	Ri. Birkenhard/Biberach	zweiseitig		
Warthausen	Schloßgut	einseitig - Ri. K 7531	einseitig		
Warthausen	Schule	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Weihungszell (Schwendi)	Mühle	einseitig mit Wendeplatte	einseitig; mit Wendeplatte		
Weihungszell (Schwendi)	Rathaus	Ri. Hörenhausen	zweiseitig		
Weihungszell (Schwendi)	Rathaus	Ri. Weih. Mühle	zweiseitig		
Wenedach (Ochsenhausen)	Abzweig Sommershausen	Ri. Maselheim (BC)	zweiseitig		
Wenedach (Ochsenhausen)	Abzweig Sommershausen	Ri. Reinstetten (Ochsenh.)	zweiseitig		
Wenedach (Ochsenhausen)	Wenedach	Ri. Maselheim (BC)	zweiseitig		
Wenedach (Ochsenhausen)	Wenedach	Ri. Reinstetten (Ochsenh.)	zweiseitig		
Wilflingen (Langenenslingen)	Wilflingen Molkerei		einseitig		
Wilflingen (Langenenslingen)	Löwen	Ri. Hitzkofen	zweiseitig		
Wilflingen (Langenenslingen)	Löwen	Ri. Langenenslingen	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Ort	Ri. Biberach	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Ort	Ri. Ringschnait (MM)	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Reichenbach (Biberach)	Ri. Biberach	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Reichenbach (Biberach)	Ri. Ochsenhausen (MM)	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Winterreute Abzweig	Ri. Biberach	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Winterreute Abzweig	Ri. Ochsenhausen (MM)	zweiseitig		
Winterreute (Biberach)	Winterreute Schlottertäl	Ri. Biberach	einseitig		
Winterstettendorf (Ingold.)	Ortsmitte	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Winterstettendorf (Ingold.)	Ortsmitte	Ri. Biberach/Winterstettenstadt	zweiseitig		
Winterstettendorf (Ingold.)	Pfandäcker	einseitig	einseitig		
Winterstettendorf (Ingold.)	Wattenweiler	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Winterstettendorf (Ingold.)	Wattenweiler	Ri. Biberach/Winterstettendorf	zweiseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Gensenweiler	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Gensenweiler	Ri. Biberach/Winterstettendorf	zweiseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Hervetsweiler	Ri. Bad Schussenried	zweiseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Hervetsweiler	Ri. Biberach/Winterstettendorf	zweiseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Ränkle	Ri. Biberach/Untersessendorf	zweiseitig		

Winterstettenstadt (Ingold.)	Ränkle	Ri. Winterstettendorf	zweiseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Rathaus	Ri. Biberach/Unteresendorf	einseitig		
Winterstettenstadt (Ingold.)	Rathaus	Ri. Winterstettendorf			
Zell/Riedlingen	Zell	Ri. Bechingen	zweiseitig		
Zell/Riedlingen	Zell	Ri. Zwiefaltendorf	zweiseitig		
Zell/Rot	Zell Käseberg	Ri. Memmingen	zweiseitig		
Zell/Rot	Zell Käseberg	Ri. Mettenberg (BC)	zweiseitig		
Zwiefaltendorf (Riedlingen)	Zwiefaltendorf	einseitig	einseitig		

Abbildung 79, Quelle Verkehrsamt, DING

Anlage 2

Regionalnetz

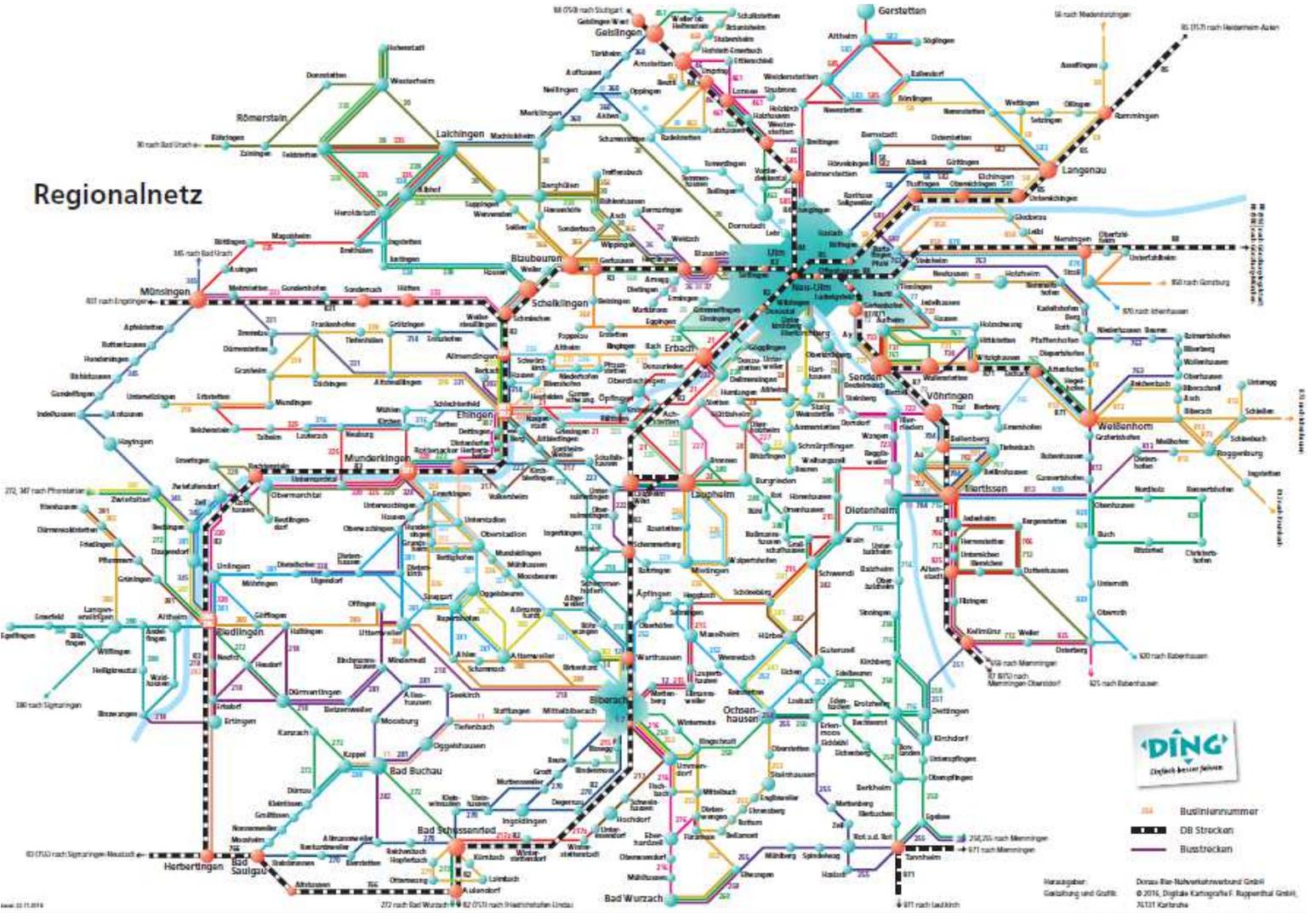


Abbildung 80, Regionalnetzplan DING