



mm

unterallgäu
landkreis



Nahverkehrsplan



des regionalen Nahverkehrsraumes

Memmingen-Unterallgäu

- Fortschreibung -

Memmingen/Mindelheim, 28.06.2018

IMPRESSUM

Auftraggeber:

Landkreis Unterallgäu

Bad Wörishofener Straße 33
87719 Mindelheim

Stadt Memmingen

Marktplatz 1
87700 Memmingen

Auftragnehmer:



Rhein-Main-Verkehrsverbund

Servicegesellschaft mbH

Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main



Planungsbüro für Verkehr Bornkessel &

Markgraf GbR

Scharnweberstraße 56
10247 Berlin



ZIV- Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

GmbH

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

INHALT

1	RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN	2
1.1	Einführung	2
1.1.1	Anlass und Zielstellung	2
1.1.2	Allgemeine Grundlagen	3
1.2	Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen	3
1.2.1	Rechtliche Vorgaben	3
1.2.2	Position des Nahverkehrsplans	4
1.2.3	Arbeitsbegleitender Ausschuss	4
1.2.4	Verkehrsebenen	5
1.3	Nahverkehrsplan 2005	6
1.4	Der Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu – räumliche Situation	7
1.5	ÖPNV im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu	8
1.5.1	Organisation des ÖPNV-Angebots – Verkehrsverbünde	8
1.5.2	Allgemeiner Aufbau des ÖPNV-Angebots	9
1.6	Zielvorgaben	10
1.7	Finanzierung des ÖPNV	12
2	BESTANDSAUFNAHME	13
2.1	Raumstruktur und soziodemographische Daten	13
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	13
2.1.2	Strukturelle Rahmendaten	14
2.2	Derzeitiges ÖPNV-Angebot	23
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	23
2.2.2	Allgemeiner ÖPNV	25
2.2.3	Räumliche Erschließung	25
2.2.4	Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)	25
2.2.5	Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal	26
2.2.6	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	28
2.2.7	Beförderungsorganisation	29
2.2.8	Information und Qualitätssicherung	31
2.2.9	Tarifsystem	32
2.2.10	Linien und Betreiber	33
2.2.11	Zuschussbedarf	34
2.3	Derzeitige ÖPNV-Nutzung	35
3	SCHWACHSTELLENANALYSE	36
3.1	Grundlegende Analysen	36
3.1.1	Erschließung und Angebot	36
3.1.2	Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal	39
3.1.3	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	40
3.1.4	Beförderungsorganisation	41

	3.1.5	Informationen und Qualitätssicherung	42
	3.1.6	Tarif- und Vertriebssystem	42
3.2		Zusammenfassung der wesentlichen Schwachstellen	42
	3.2.1	Fahrplan/Linienführung	43
	3.2.2	Fahrzeuge/Kapazitäten	43
	3.2.3	Haltestellen	44
	3.2.4	Tarif	44
	3.2.5	Marketing/Fahrgastinformation	44
4		BARRIEREFREIER NAHVERKEHR	45
4.1		Grundlagen	45
	4.1.1	Gesetzliche Grundlagen	45
	4.1.2	Begriff „Vollständige Barrierefreiheit“	46
	4.1.3	Regelwerke und technische Normen zur Umsetzung der Barrierefreiheit	46
4.2		Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu	48
	4.2.1	Zielvorgabe	48
	4.2.2	Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV	48
	4.2.3	Prioritätenbildung für die Umsetzung der Barrierefreiheit	52
	4.2.4	Ausnahmen	69
5		VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN	75
5.1		Vorhandene Planungen zur Siedlungsentwicklung und zu Veränderungen/ Verbesserungen im ÖPNV	75
5.2		Planungen im SPNV	75
5.3		Verkehrsprognose	78
6		MAßNAHMENKONZEPTION	79
6.1		Konzeptionelle Maßnahmen	79
	6.1.1	Allgemeiner Regionalverkehr	79
	6.1.2	Alternative Bedienformen	79
	6.1.3	Stadtverkehr Memmingen	82
	6.1.4	Schülerverkehr	85
	6.1.5	Anpassungen an die Regio-S-Bahn Donau-Iller	85
	6.1.6	Haltestellen	86
6.2		Fahrzeuge/Kapazitäten	87
6.3		Tarif- und Vertrieb	87
6.4		Fahrgastinformation und Marketing	87
6.5		Wirkungsabschätzung	88
6.6		Kosten und Finanzierung	89
	6.6.1	Zusätzliche Betriebsleistungen	89
	6.6.2	Anpassungen der Buslinien an die Regio-S-Bahn-Donau-Iller	89
	6.6.3	Haltestellen	90
	6.6.4	Umsetzung Barrierefreiheit	91

6.6.5	Fahrgastinformation und Marketing	94
6.6.6	Fahrzeuge - Elektromobilität	94
7	RAHMENKONZEPTION	95
7.1	Netzkategorisierung	95
7.2	Regionalverkehr Bus	95
7.2.1	Hauptnetz	95
7.2.2	Nebennetz	98
7.2.3	Schülerergänzungsnetz	99
7.3	Stadtverkehr Memmingen	101
7.4	Übriger Stadtverkehr	104
7.5	Verknüpfungspunkte	104
7.6	Linienbündelung und Vergabe von Verkehrsleistungen	105
7.6.1	Grundlagen	105
7.6.2	Landkreis Unterallgäu	106
7.6.3	Stadt Memmingen	107
8	ANLAGEN	108

BILDER

Bild 1	Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu und Lage im Freistaat Bayern	8
Bild 2	Gemeinden und Verwaltungsgrenzen Memmingen-Unterallgäu	14
Bild 3	Motorisierungsgrad Personenkraftwagen Zeitraum 2006 bis 2015 jeweils zum 1. Januar [www.regionalstatistik.de]	20
Bild 4	Übernachtungen in der Stadt Memmingen [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]	22
Bild 5	Linientaktkarte des SPNV aus Fahrplantabellen 2016 [http://beg.bahnland-bayern.de]	24
Bild 6	Barrierefreiheit der Stationen in Bayern (ohne S-Bahnen), Zugangsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer, Stand Dezember 2015 [[http://beg.bahnland-bayern.de]	29
Bild 7	Organisationsstruktur Verkehrsverbund Mittelschwaben [VVM-Veröffentlichung 20 Jahre VVM]	31
Bild 8	Ausgleichsleistungen des Landkreises für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen [VVM 2016]	34
Bild 9	Ausgleichsleistungen der Stadt Memmingen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Jahr 2015 [https://www.memmingen.de/fileadmin/Allgemeine_Dateiverwaltung/Bereich_- Amt12_OEPNV/Gesamtbericht.pdf]	35
Bild 10	Vorschläge zur Beurteilung des qualitativen Standards gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)]	40
Bild 11	Linienkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller [Quelle: Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller (2015)]	77
Bild 12	Linienenerweiterung Memmingen	83
Bild 13	Linienenerweiterung Memmingen Samstag - Sonntag	84
Bild 14	Linienführung Regio-S-Bahn im Raum Memmingen	86
Bild 15	Hauptnetz	97
Bild 16	Haupt- und Nebennetz	99
Bild 17	Gesamtnetz einschließlich Schülerergänzungsnetz	100
Bild 18	Netz Stadtverkehr Memmingen Montag – Freitag	103

TABELLEN

Tabelle 1	Vergleich der Altersstrukturen [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]	15
Tabelle 2	Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter, Anzahl Beschäftigte > 1000 [Bayrisches Landesamt für Statistik (2016)]	15
Tabelle 3	Schulstandorte [Stadt Memmingen (2016) und Landratsamt Unterallgäu]	19
Tabelle 4	Fremdenverkehr in Schwaben 2014 [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]	21
Tabelle 5	Fremdenverkehr im Landkreis Unterallgäu 2014 im Jahresverlauf [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]	22
Tabelle 6	Anzahl der Nahverkehrszüge im Untersuchungsraum, Stand 2017	24
Tabelle 7	Qualitätsstandards für Neufahrzeuge [VVM (ohne Jahresangabe)]	27
Tabelle 8	Übersicht Stationen des SPNV im Landkreis [www.stationsdatenbank.bayern-takt.de]	28
Tabelle 9	Grenz- und Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche [VVM]	37
Tabelle 10	Bedienungshäufigkeiten im ländlichen Raum [Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)]	38
Tabelle 11	Bedienungshäufigkeiten in Oberzentren ohne Verdichtung [Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)]	38
Tabelle 12	Haltestellen Memmingen Kernstadt (Haltestellen mit Stadtverkehrslinien):	56
Tabelle 13	Haltestellen Amendingen (Haltestellen mit Stadtverkehrslinien):	57
Tabelle 14	Haltestellen Eisenburg (Haltestellen mit Stadtverkehrslinien):	57
Tabelle 15	Stadt Memmingen - Haltestellen mit Bedienung durch Regionallinien:	58
Tabelle 16	Priorisierung der Haltestellen im Landkreis	68
Tabelle 17	Haltestellen mit Ausnahmen im Hinblick auf einen barrierefreien Ausbau	74
Tabelle 18	Haltestellen im Landkreis mit Vorrang für den barrierefreien Ausbau	93
Tabelle 19	Definition Hauptnetz	96
Tabelle 20	Definition Nebennetz	98
Tabelle 21	Definition Schülerergänzungsnetz	100
Tabelle 22	Definition Stadtverkehr Memmingen	102
Tabelle 23	Definition Stadtverkehrslinien	104

ABKÜRZUNGEN

AST	Anrufsammeltaxi
BayÖPNVG	Bayerisches ÖPNV-Gesetz
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike and Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
d. h.	das heißt
ESTW	Elektronisches Stellwerk
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
k. A.	keine Angaben
KBS	Kursbuchstrecke
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NUM	Nahverkehrsgesellschaft Unterallgäu-Memmingen
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
s. o.	siehe oben
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
s. u.	siehe unten
SVZ	Schwachverkehrszeit
u. a.	unter anderem
VVM	Verkehrsverbund Mittelschwaben
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

ANLAGEN

- Anlage 1.1 Maßnahmen aus NVP 2005
- Anlage 2.1 Städte, Märkte und Gemeinden mit Einwohnerzahlen
- Anlage 2.2 Bevölkerungsdichte
- Anlage 2.3 Wanderungen über die Gemeindegrenzen
- Anlage 2.4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
- Anlage 2.5 Ein- und Auspendler
- Anlage 2.6 Pendlerverflechtungen
- Anlage 2.7 Schuleinzugsbereiche der Gymnasien
- Anlage 2.8 Schuleinzugsbereiche der Realschulen
- Anlage 2.9 Schuleinzugsbereiche der Mittelschulen
- Anlage 2.10 Schuleinzugsbereiche der Berufsschulen
- Anlage 2.11 Motorisierungsgrad
- Anlage 2.12 Liste der Linien
- Anlage 2.13 Liste der Haltestellen
- Anlage 3.1 Haltestelleneinzugsbereiche
- Anlage 3.2 Bedienungshäufigkeit HVZ
- Anlage 3.3 Bedienungshäufigkeit NVZ
- Anlage 3.4 Bedienungshäufigkeit SVZ
- Anlage 3.5 Vergleich Fahrtenanzahl mit Grenz- und Richtwerten
- Anlage 4 Maßnahmen der Fortschreibung NVP 2018
- Anlage 5.1 Zukünftige Entwicklungen
- Anlage 5.2 Neubaugebiete mit Erschließungslücken

QUELLEN

Bayerisches Landesamt für Statistik (2016), Statistikatlas Bayern, abgerufen am 05.02.2016

BayÖPNVG (1996): Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336) BayRS 922-1-I, zuletzt geändert durch § 1 Nr. 428 V zur Anpassung des Landesrechts an die geltende Geschäftsverteilung vom 22. 7. 2014 (GVBl. S. 286)

Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Bundesagentur für Arbeit (2015): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Einpendler nach Gemeinden, Stichtag 30.06.2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1999): Arbeitspapier 49 Verkehrliche Wirkungen von Großeinrichtungen des Handels und der Freizeit

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zum Fahrradparken, Heft 239

Landratsamt Unterallgäu (2008): Angaben zu Schulstandorten

Landratsamt Unterallgäu (2016a): Angaben zur Finanzierung und zum Zuschussbedarf des ÖPNV, Information per E-Mail am 22.09.2016

Landratsamt Unterallgäu (2016b): Angaben zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006, Information per E-Mail am 23.06.2016

PBefG (2013): Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist

Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. (2016): Information per E-Mail am 21.09.2016

Stadt Memmingen (2016a): Angaben zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006, Information per E-Mail am 20.06.2016

Stadt Memmingen (2016b): Einwohnerzahlen der Stadt Memmingen, abgerufen am 07.01.2016

Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller (2015): Präsentation aus der Gründungsversammlung

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

VVM (ohne Jahresangabe): Qualitätsstandards

Internetquellen:

<http://beg.bahnland-bayern.de>, abgerufen am 01.04.2016

<http://beg.bahnland-bayern.de/de/planung/infrastrukturprojekte>, abgerufen am 30.09.2016

<http://beg.bahnland-bayern.de/de/planung/spnv-planung>, abgerufen am 01.04.2016

<http://www.new-facts.eu/memmingenunterallgaeu-die-regio-s-bahn-zwischen-ulm-und-memmingen-kommt-93432.html>, abgerufen am 11.12.2015

www.abs48.com, abgerufen am 30.09.2016

www.augsburger-allgemeine.de, abgerufen am 12.05.2016

www.memmingen.de, abgerufen am 01.04.2016

www.memmingen.de/fileadmin/Allgemeine_Dateiverwaltung/Bereich_Amt12_OEPNV/Gesamtbericht.pdf, abgerufen am 22.09.2016

www.regionalstatistik.de, abgerufen am 07.01.2016

www.stationsdatenbank.bayern-takt.de, abgerufen am 01.04.2016

www.vvm-online.de, abgerufen am 03.11.2015

www.vvm-online.de/fileadmin/Gesamtbericht/Gesamtbericht_MN_2014.pdf, abgerufen am 01.04.2016

www.wirtschaft-unterallgaeu.de, abgerufen am 01.04.2016

1 RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN

1.1 Einführung

1.1.1 Anlass und Zielstellung

Die Planung, Organisation und Durchführung des allgemeinen ÖPNV im Freistaat Bayern wurde durch das zum 1. Januar 1994 in Kraft getretene Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), als freiwillige Aufgabe den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden übertragen. Gemäß Art. 12 und Art. 13 BayÖPNVG können die Aufgabenträger zur Durchführung dieser Aufgabe einen Nahverkehrsplan (NVP) in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit für ihr Gebiet aufzustellen, in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Mit der vorliegenden Version schreiben die Stadt Memmingen und der Landkreis Unterallgäu gemeinsam ihren Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum Memmingen-Unterallgäu aus dem Jahr 2005 fort.

Der Nahverkehrsplan ist als Planungsinstrument zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV vorgesehen. Er entspricht einem Rahmenplan und soll vor allem, aufbauend auf eine Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklung, Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den folgenden Jahren aufzeigen.

Er dient zum einen der Schaffung eines kundengerechten, integrierten und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsangebotes und muss zum anderen die Interessen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die durch rechtliche Bestimmungen vorgegeben und geschützt sind, koordinieren und so weit wie möglich zum Ausgleich bringen und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.

Die Struktur und die Inhalte des NVP orientieren sich im Wesentlichen an den Empfehlungen der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ [Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)].

Kapitel 1 beschreibt allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für den Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu. Auf Grundlage der Bestandsaufnahme in Kapitel 2 erfolgt die Schwachstellenanalyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots in Kapitel 3. Ein Schwerpunkt des vorliegenden NVP ist die Entwicklung der Barrierefreiheit. Dieses Thema wird in Kapitel 4 erörtert. Kapitel 5 legt die zu erwartenden voraussichtlichen Entwicklungen in den nächsten Jahren mit Auswirkungen auf den ÖPNV dar. Die Kapitel 6 und 7 bilden den Kern des

Nahverkehrsplans: Die Erläuterung der Rahmenkonzeption sowie die Entwicklung und Bewertung einzelner Maßnahmen. Abschließend werden die wesentlichen Ergebnisse des NVP in Kapitel 7 zusammengefasst.

1.1.2 Allgemeine Grundlagen

Für den vorliegenden NVP wurden die folgenden wesentlichen Dokumente, Arbeitspapiere und konzeptionelle Planungen berücksichtigt:

- Seniorenpolitische Konzepte
- Kommunaler Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention
- Anforderungen der Regionalentwicklung Unterallgäu
- Energiepolitisches Konzept (EZA – Energie- und Umweltzentrum Allgäu)
- Verkehrskonzept Allgäu der Allgäu GmbH
- Konzept Regio-S-Bahn Donau-Iller

Ein wesentlicher Kern der Bestandsaufnahme bildete eine schriftliche Befragung von

- Verkehrsunternehmen,
- Kommunalen Verwaltungen und
- interessierten Einwohnern

zu verschiedenen Aspekten des ÖPNV-Angebots im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu.

1.2 Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen

1.2.1 Rechtliche Vorgaben

Den rechtlichen Rahmen für den Nahverkehrsplan bildet das bereits in Abschnitt 1.1.1 erläuterte Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG). Es regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV im Freistaat Bayern und definiert die wichtigsten Inhalte und Ziele von Nahverkehrsplänen (Konkretisierung durch Leitlinie, s. o.).

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bildet die nationale Rechtsnorm.

Hier wurde die Rolle des Nahverkehrsplans mit der Novellierung von 2013 deutlich gestärkt. Außerdem fordert das Gesetz neu die Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022. Dieser Punkt spielt im Rahmen dieser Fortschreibung eine wichtige Rolle.

Eine weitere Rechtsnorm, die seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Kraft getreten ist, ist die Verordnung (EG) 1370/2007. Sie regelt vor allem die Finanzierung von Verkehren sowie mögliche Beihilfen für Verkehrsunternehmen und zielt auf die Schaffung eines freien Wettbewerbs im Verkehrsmarkt ab. Bei Vergaben an kommunale Verkehrsbetriebe mit bestimmten Finanzierungsstrukturen können sich dadurch Handlungserfordernisse ergeben.

1.2.2 Position des Nahverkehrsplans

Die Aufstellung und kontinuierliche Fortschreibung von Nahverkehrsplänen ist im Freistaat Bayern gesetzlich empfohlen. Daher haben der Landkreis Unterallgäu und die Stadt Memmingen Anfang des Jahres 2015 die Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne in die Wege geleitet. Dabei wird wie beim derzeit gültigen Nahverkehrsplan von der im BayÖPNVG enthaltenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, als benachbarte Aufgabenträger einen gemeinsamen Rahmenplan für den gemeinsamen Nahverkehrsraum aufstellen zu können.

Von *oben nach unten* werden die planerischen Grundlagen aus der Raum- und Siedlungsstruktur des Freistaates Bayern, des Regierungsbezirks Schwaben, der Planungsregion Donau-Iller sowie des Landkreises Unterallgäu und der kreisfreien Stadt Memmingen aufgenommen.

Von *unten nach oben* wird der Anpassungsbedarf des gegenwärtigen ÖPNV-Angebots mithilfe der Schwachstellenanalyse erarbeitet, die einen Abgleich der Bestandsaufnahme mit den Zielvorgaben vornimmt.

1.2.3 Arbeitsbegleitender Ausschuss

Gemäß der Empfehlung der Leitlinie wurde zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein arbeitsbegleitender Ausschuss eingerichtet.

Die Mitglieder des arbeitsbegleitenden Ausschusses sind:

- Vertreter des Fachbereichs ÖPNV der Stadt Memmingen
- Vertreter des Fachbereichs ÖPNV des Landkreises Unterallgäu
- alle Mitglieder des ÖPNV-Arbeitskreises der Stadt Memmingen
- alle Mitglieder des ÖPNV-Beirats des Landkreises Unterallgäu
- Vertreter der Verkehrsunternehmen aus dem Bereich des Verkehrsverbunds Mittelschwaben (VVM)

- Vertreter der Verkehrsunternehmer aus dem Bereich der Nahverkehrsgesellschaft Unterallgäu-Memmingen (NUM)
- Vertreter der Verkehrsunternehmer der Stadt Bad Wörishofen
- Behindertenbeauftragte der Stadt Memmingen und des Landkreises Unterallgäu
- die mit der Fortschreibung des NVP beauftragten Mitarbeiter der Firmen rms GmbH, ZIV GmbH und PBV
- sonstige Verkehrsunternehmer

Die Protokolle der Arbeitskreissitzungen wurden den Mitgliedern des arbeitsbegleitenden Ausschusses jeweils zur Verfügung gestellt.

1.2.4 Verkehrsebenen

Gemäß der Mitte der 1990er Jahre erfolgten, EU-konformen Regionalisierung von Aufgabenträgerschaften für den ÖPNV bestehen seitdem im Untersuchungsraum folgende Zuständigkeiten:

- Der **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** ist Ländersache, wird also vom Freistaat Bayern bestellt und finanziert. Der Freistaat hat zu diesem Zwecke die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ins Leben gerufen, die im Auftrag des Landes den SPNV organisiert. Gegenüber dem Fahrgast tritt die BEG nicht in Erscheinung. Dass SPNV-Leistungen von ihr bestellt, organisiert und finanziert werden, ist erkennbar an der Beschriftung der Züge mit dem blauweißen Länderwappen und dem Claim „Bahnland Bayern“.
- Der **straßengebundene ÖPNV** ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Somit zeichnen der Landkreis Unterallgäu und die Stadt Memmingen für die Ausgestaltung des Busverkehrs auf ihren Gemarkungen verantwortlich.

Lokale Nahverkehrspläne einzelner Landkreise und Städte oder wie im hier vorliegenden Fall gemeinsamer Verkehrsräume benachbarter Aufgabenträger behandeln den straßengebundenen ÖPNV. Dieser ÖPNV richtet sich gemäß verkehrsplanerischem Leitbild auf den SPNV aus. Er wirkt als An- und Abbringer für die Schiene. Die Ausrichtung auf den SPNV wird regelmäßig überprüft und soweit der Schülerverkehr nicht beeinträchtigt wird, angepasst.

Zwar ist es nicht Aufgabe lokaler Nahverkehrspläne, Angebotskonzepte für den SPNV zu entwickeln, aber in ihnen können durchaus Anregungen und Wünschenswertes an die Gestaltung der übergeordneten Verkehrsebenen formuliert werden. Zugleich haben die lokalen Nahverkehrspläne die übergeordneten Vorhaben der Landes- und Regionalplanung zu berücksichtigen. Nur so wird gewährleistet, dass für die Bürgerinnen und Bürger

ein vernetztes Verkehrsangebot geschaffen wird, das im Idealfalle als Konzept aus einem Guss wahrgenommen wird.

1.3 Nahverkehrsplan 2005

In Anlage 1.1 sind die im Nahverkehrsplan 2005 genannten Maßnahmen mit Hinweisen zu ihrer Umsetzung aufgeführt.

1.4 Der Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu – räumliche Situation

Der unmittelbar zu betrachtende Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu umfasst die kreisfreie Stadt Memmingen und den Landkreis Unterallgäu (siehe Bild 1). Beide befinden sich im Regierungsbezirk Schwaben des Freistaates Bayern.

Der Landkreis Unterallgäu besteht aus 52 Städten, Märkten und Gemeinden. Das Landratsamt befindet sich im Mittelzentrum Mindelheim mit einer Dienststelle in Memmingen.

Im Norden, Osten und Süden umschließt der Landkreis die Stadt Memmingen, die das zentrale Oberzentrum für den Nahverkehrsraum sowie darüber hinaus für den südlichen Bereich der Region-Donau-Iller bildet.

Landkreis und kreisfreie Stadt grenzen im Westen an das Nachbarbundesland Baden-Württemberg. Die Grenze wird definiert vom Verlauf des Flusses Iller.

Der damit verbundene Planungsraum Donau-Iller umfasst neben der Stadt Memmingen und dem Landkreis Unterallgäu zudem die nördlich angrenzenden Landkreise Günzburg und Neu-Ulm, ebenfalls im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben, sowie auf baden-württembergischer Seite den Landkreis Biberach, den Alb-Donau-Kreis und die kreisfreie Stadt Ulm.

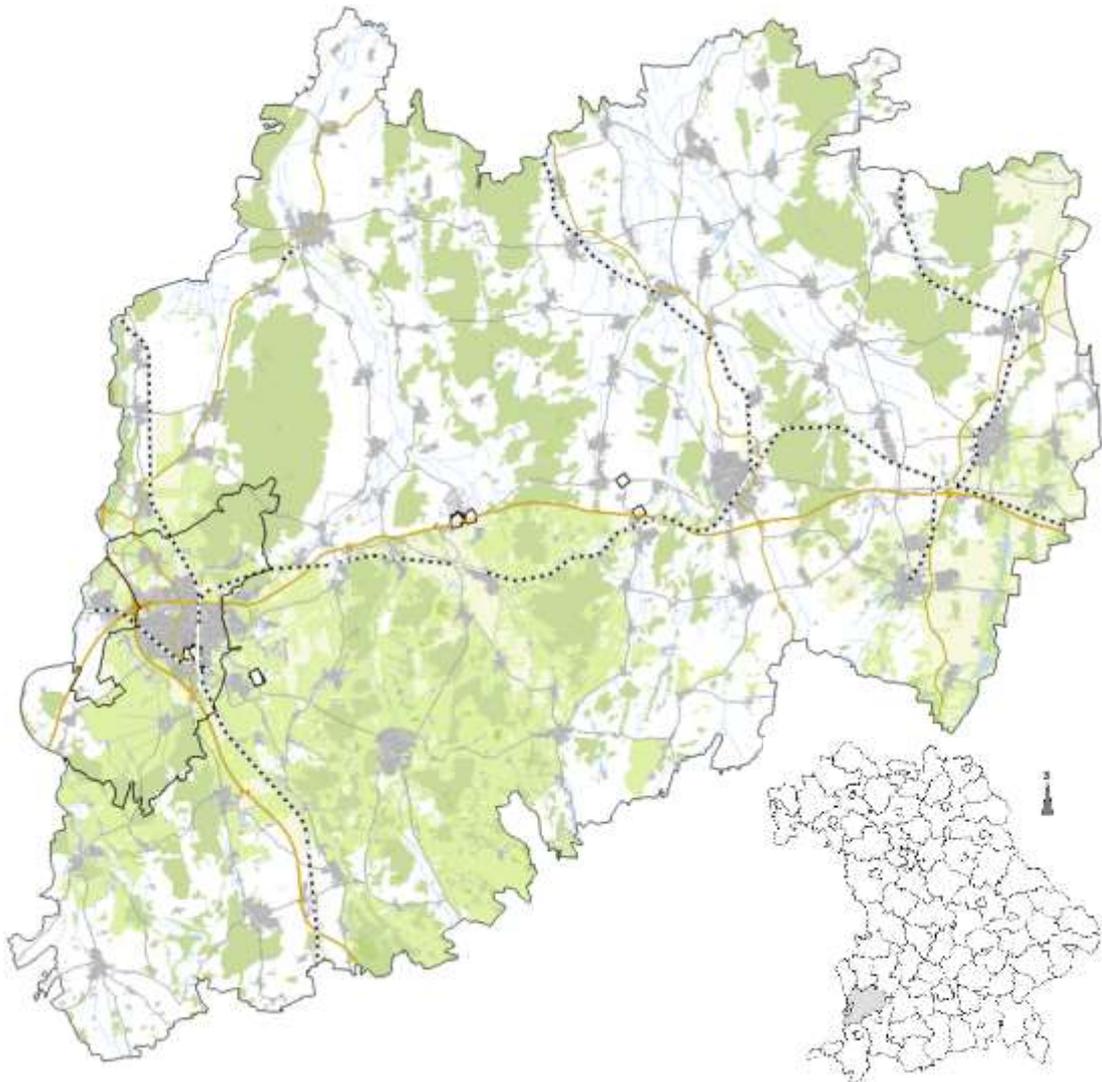


Bild 1 Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu und Lage im Freistaat Bayern

1.5 ÖPNV im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu

1.5.1 Organisation des ÖPNV-Angebots – Verkehrsverbünde

Im gemeinsamen Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu finden sich folgende Zusammenschlüsse:

VVM – Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH

Im VVM sind die Busverkehre des Landkreises Unterallgäu sowie des benachbarten Landkreises Günzburg organisiert. Der Verbund wurde im April 1995 gegründet, der Gemeinschaftstarif gilt seit dem 22. April 1996. Der VVM umfasst 13 beteiligte und vier kooperierende Busunternehmen. Der SPNV ist hingegen nicht integriert. Der VVM ist für die gemeinsame Fahrplanauskunft, das gemeinsame Fahrplanbuch und

die Print-Informationsmedien zuständig. Zudem sind im VVM einheitliche, messbare Qualitätsstandards definiert, zu deren Einhaltung sich die beteiligten Verkehrsunternehmen verpflichtet haben. Die Mobilitätszentrale des VVM bietet die persönliche Fahrgastinformation für den gesamten ÖPNV innerhalb der Landkreise Unterallgäu und Günzburg sowie der Stadt Memmingen an. Vor Ort direkt oder per Telefon werden Informationen gegeben, persönliche Fahrpläne ausgestellt sowie Bestellungen für die bedarfsgesteuerten Verkehre entgegen genommen. Diese Services stehen montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr, samstags, sonn- und feiertags von 8 bis 16 Uhr bereit.

NUM – Nahverkehrsgesellschaft Unterallgäu-Memmingen GmbH

In der NUM sind die Busverbindungen der kreisfreien Stadt Memmingen mit ihren Stadtteilen organisiert. Zwischen NUM und dem VVM besteht eine Kooperation.

Nachbarverbände – Übergangstarife

Eindeutig als Übergangstarife zu definierende Regelungen mit den benachbarten Verkehrsverbänden bzw. Verkehrsgemeinschaften wie der D.I.N.G. (Donau-Iller-Nahverkehrs-Gesellschaft) im Raum Ulm oder dem b-o-d-o (Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund) im Raum Ravensburg existieren noch nicht. Als Fahrgast ein Ticket durchlösen zu können, steht in Abhängigkeit vom Wirkungsbereich des Verkehrsunternehmens, mit dem der Fahrgast unterwegs ist. Hat dieses einen Haustarif, so können Fahrkarten über die Landkreis- bzw. Bundeslandgrenzen hinaus gelöst werden. Fahrkarten der Regionalbus Augsburg GmbH gelten teilweise aufgrund der Unternehmensstruktur auch im SPNV der DB Regio.

1.5.2 Allgemeiner Aufbau des ÖPNV-Angebots

Innerhalb der aufgezeigten Verbundstrukturen ergibt sich nachfolgender grundlegender Aufbau des ÖPNV-Angebots:

- Der **SPNV** bildet das Rückgrat des ÖPNV und übernimmt sämtliche Verbindungsfunktionen auf längeren Distanzen. Er hat Priorität im übergeordneten räumlichen Kontext. Er steht seinerseits in Abhängigkeit von Anschlussbeziehungen zum überregionalen Verkehr und Fernverkehr. Der SPNV des Untersuchungsraumes ist angehängt an die Systemknoten mit dem Fernverkehr (ICE- und IC-/EC-Halte in Augsburg sowie Ulm). In weiterem Radius wirken sich sogar die Knoten München und Stuttgart auf den Untersuchungsraum aus.

- Memmingen ist als einziger Ort im Untersuchungsraum auch Halt für Produkte des Fernverkehrs (SPFV). IC- und EC-Züge in Richtung Oberstdorf und Lindau, Bregenz sowie in Richtung Buchloe, München sowie Ulm, Stuttgart machen Halt am Memminger Bahnhof. Es handelt sich um einzelne Fahrten, ein Taktangebot besteht nicht.

Der **straßengebundene ÖPNV** fungiert einerseits als Zu- und Abbringer des SPNV. Gleichsam übt der **regionale Busverkehr** auch selbst regionale Verbindungsfunktionen dort aus, wo kein SPNV-Angebot besteht. In der Fläche kommt dem Busverkehr darüber hinaus eine Funktion der Feinerschließung zu.

Stadtverkehre bieten zum einen die – möglichst – umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt, zum anderen müssen sie sich ins Verkehrsangebot des regionalen Busverkehrs sowie des SPNV einfügen, um attraktive Anschlüsse herstellen zu können. In Memmingen wird ein Stadtverkehr mit mehreren Linien betrieben. Ergänzt wird dieses Angebot durch Regionalbusse, die die außerhalb gelegenen Stadtteile Steinheim, Dickenreishausen, Volkratshofen und Ferthofen (mit-)bedienen. Im Landkreis finden sich in der Kreisstadt Mindelheim sowie in Bad Wörishofen Stadtverkehrsangebote. In Mindelheim besteht eine Linie unter dem Namen „City Bus“. In Bad Wörishofen setzt sich das Angebot aus einer Stadtverkehrslinie, fünf Kurlinien im Sommer (drei „Kurlinien“ im Winter) und einer „Thermenlinie“ zusammen.

Schülerverkehre richten sich nicht nach Taktknoten, sondern nach den Schulzeiten der bedienten Schulen. Sie bilden aufkommensseitig den Schwerpunkt im regionalen ÖPNV. Es bestehen dabei Spannungsfelder zwischen den Belangen der Schulen nach attraktiven Schulzeiten, der Verkehrsunternehmen nach effizientem Einsatz ihrer Busse und Fahrer sowie dem Problem gerade in den Morgenstunden und am Freitagmittag, dass hier die Verkehrsspitze des Schülerverkehrs mit der Spitze des Berufsverkehrs zusammenfällt.

Bedarfsgesteuerte Angebote (Rufbus/Ruftaxi/Anruf-Sammel-Taxi) runden das Verkehrsangebot ab. Sie bilden ein probates Mittel, um ein Grundangebot auch in verkehrsschwachen Zeiten anzubieten. Sie verkehren nur dann, wenn Fahrgäste sie vorab bestellt haben.

1.6 Zielvorgaben

Auch in Zukunft wird der straßengebundene ÖPNV im Untersuchungsraum im Wesentlichen durch den Schülerverkehr bestimmt. Um die wahrnehmbare Lücke zwischen dem übergeordneten Angebot des SPNV mit seinem Taktverkehr,

durchgängig an allen Verkehrstagen, und dem eher nachfrageorientierten Busverkehr im Untersuchungsraum zu schließen, sollen die bestehenden Einzelsysteme besser vernetzt werden. Vorhandene gute Anschlüsse sind zu erhalten und zu sichern. Neue Anschlüsse und Verknüpfungen sollen hergestellt werden.

Die Zielvorgaben beziehen sich auf die räumliche Erschließung, die zeitliche Verfügbarkeit, die Direktheit der Fahrten, ein soziales und gerechtes Tarifsystem sowie die Infrastruktur (Haltestellen und Fahrzeuge) und die Schnittstellen.

Im Hinblick auf die angemessene Verkehrsbedienung werden die Grenz-/Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern vom Juli 1998 Anhang C Tabellen (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie 1998) bzw. die Qualitätsstandards des VVM zugrunde gelegt. Es gelten nachfolgende Zielvorgaben:

a) Räumliche Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeiten

- Bedarfs-/Nachfragegerechte Gestaltung des ÖPNV-Angebotes
- möglichst flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Angeboten des ÖPNV
- Haltestelleneinzugsbereiche: Einhaltung der Grenzwerte
- Anbindung an übergeordnete Orte:
 - direkte, möglichst umsteigefreie Angebote
 - Bedienungshäufigkeiten: Einhaltung der Grenzwerte
- Unterstützung und Berücksichtigung der Gewerbe- und Siedlungsentwicklung durch ein angemessenes ÖPNV-Angebot
- Berücksichtigung des neuen Regio-S-Bahn-Konzeptes auf der Illertalbahn bei der ÖPNV-Entwicklungsplanung
 - Vermeidung paralleler raum- und zeitgleicher Bedienungen durch Bus und Schiene mit identischer Erschließungsfunktion
 - Keine Verschlechterung des Verkehrsangebotes für die betreffenden Orte beim Abbau von Parallelverkehren zwischen Bus und Schiene
- Ausdehnung der bedarfsorientierten Verkehre, insbesondere im Landkreis Unterallgäu
- Angemessene ÖPNV-Bedienung touristischer Ziele und Freizeiteinrichtungen
- Sicherung der ÖPNV-Anbindung und -qualität zu den Nachbarlandkreisen und den über den Nahverkehrsraum hinausgehenden Achsen

b) Infrastruktur und Qualität

- Entwicklung der Barrierefreiheit: Der Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu strebt das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit gemäß der gesetzlichen

Vorgabe in § 8 Abs. 3 des PBefG und unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen und der technischen Möglichkeiten an.

- Moderne Fahrzeuge nach funktionalen Kriterien (Stand der Technik, ein gewährleisteter Umweltschutz, Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit, der Bequemlichkeit und der Sicherheit).

Das primäre Ziel ist eine effiziente und effektive Gestaltung des ÖPNV-Angebotes. Es wird dabei vor allem eine bedarfsorientierte und kostengünstige Konzeption angestrebt.

1.7 Finanzierung des ÖPNV

Die Finanzierung des ÖPNV basiert auf Fahrgeldeinnahmen sowie unterschiedlichen Zuschüssen bzw. Steuermitteln. Das System der öffentlichen Zuschüsse ist sehr komplex. Es fließen Mittel für unterschiedliche Zwecke (z. B. Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr, Ausgleichszahlungen für die Beförderung bestimmter Personengruppen, Investitionszuschüsse) aus unterschiedlichen Quellen (Bund, Land, Eigenmittel der Aufgabenträger) auf Basis verschiedener gesetzlicher Grundlagen (RegG, GVFG, PBefG, BayÖPNVG).

Generell lässt sich sagen, dass die öffentlichen Zuschüsse in der Vergangenheit insgesamt zurückgegangen sind und dass die Zukunft wichtiger Finanzierungsquellen wie z. B. die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung nicht gesichert ist.

Gleichzeitig ist die Situation der öffentlichen Haushalte allgemein angespannt und neue Anforderungen wie die Schuldenbremse verengen den Spielraum für laufende Ausgaben und Investitionen im Bereich ÖPNV weiter. Dabei ist in den nächsten Jahren mit steigenden Kosten für den Betrieb des ÖPNV (z. B. durch erhöhte Personalkosten, Rückgang Einnahmen Schülerbeförderung) zu rechnen.

Für ländlich geprägte Nahverkehrsräume wie die Region Memmingen-Unterallgäu stellt die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV eine besondere Herausforderung dar. Vor diesem Hintergrund soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplans dazu beitragen, ein verbessertes und zukunftsfähiges Nahverkehrsangebot für den Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu zu schaffen.

2 BESTANDSAUFNAHME

2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern mit Stand 2013 sind im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu als zentrale Orte festgelegt:

Oberzentrum

- Memmingen

Mittelzentren

- Mindelheim
- Bad Wörishofen

Grundzentren

- Babenhausen
- Bad Grönenbach
- Ottobeuren
- Türkheim

Nächstgelegene Zentren in benachbarten Landkreisen sind:

- im Norden die Mittelzentren Krumbach und Illertissen
- im Westen das Mittelzentrum Biberach
- im Südwesten das Mittelzentrum Leutkirch
- im Osten das mögliche Mittelzentrum Buchloe und das Mittelzentrum Landsberg
- im Süden das Oberzentrum Kempten und das mögliche Oberzentrum Kaufbeuren

Zum Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu gehören insgesamt 53 Städte, Märkte und Gemeinden mit einer Gesamtanzahl von 529 amtlich benannten Gemeindeteilen (vgl. Bild 2).

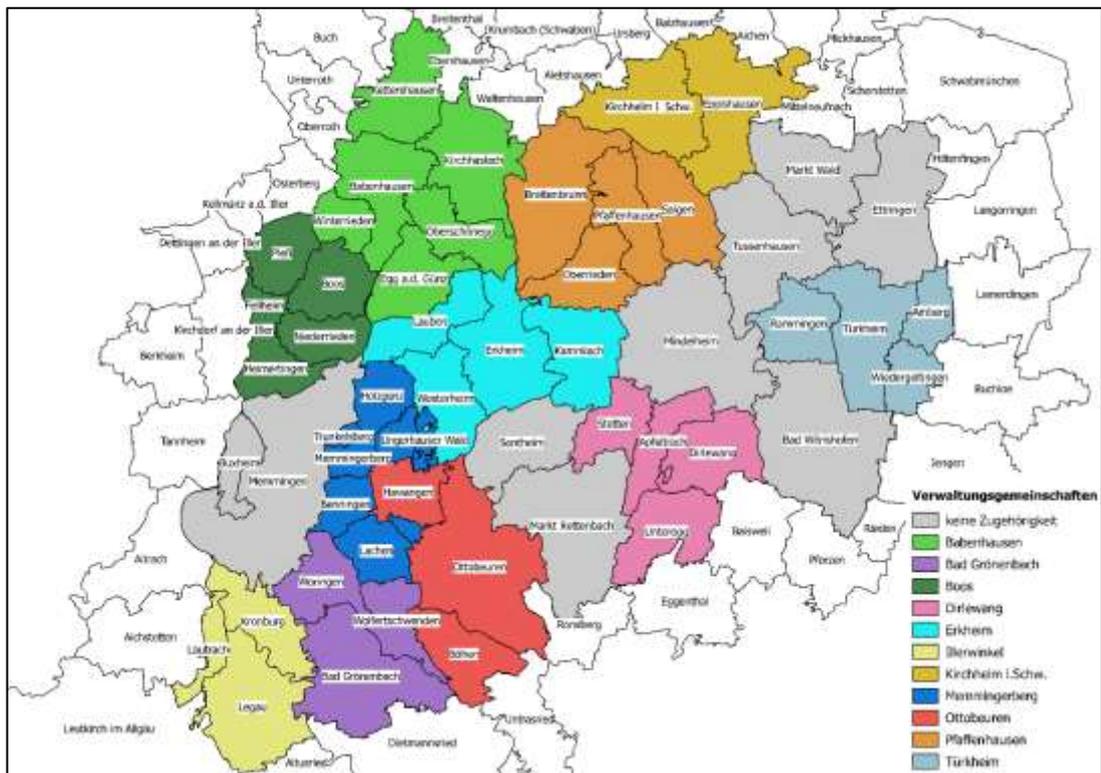


Bild 2 Gemeinden und Verwaltungsgrenzen Memmingen-Unterallgäu

2.1.2 Strukturelle Rahmendaten

a) Bevölkerung

Im Landkreis Unterallgäu lebten am 31.12.2015 140.419 Einwohner auf einer Fläche von 1.230,06 km². Die mittlere Bevölkerungsdichte lag damit bei 114 Einwohnern/km² (zum Vergleich: Freistaat Bayern und Regierungsbezirk Schwaben: jeweils rund 180 Einwohner/km²). In der Stadt Memmingen waren 42.622 Einwohner gemeldet (31.12.2015). Die Bevölkerungsdichte beträgt dort 608 Einwohner/km².

In Anlage 2.1 ist die Verteilung der Einwohner auf die einzelnen Gemeinden bzw. Orte innerhalb des Landkreises dargestellt.

Die Mittelzentren Bad Wörishofen (15.446 Einwohner am 31.12.2015) und Mindelheim (14.569 Einwohner) sind die größten Städte im Landkreis Unterallgäu.

In Anlage 2.2 ist die Bevölkerungsdichte bezogen auf die einzelnen Gemeinden dargestellt.

Wie sich die Bevölkerung durch Zu- und Fortzüge über die Gemeindegrenzen hinaus im Jahr 2014 verändert hat, kann Anlage 2.3 entnommen werden.

Tabelle 1 zeigt die Altersstruktur im Landkreis Unterallgäu und der Stadt Memmingen im Vergleich mit dem Freistaat Bayern (Gemeindedaten des

„Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung“ von 2013). Relevante Unterschiede bestehen nicht.

Alter	Bayern		Landkreis Unterallgäu		Stadt Memmingen	
	Einwohnerzahlen	%	Einwohnerzahlen	%	Einwohnerzahlen	%
unter 6	649.439	5,15	7068	5,14	2144	5,13
6 – 14	1.040.702	8,26	12.492	9,09	3.481	8,33
15 – 18	398.257	3,16	5.150	3,75	1.264	3,03
18 – 25	1.038.174	8,24	11.419	8,31	3.348	8,01
25 – 30	799.564	6,34	7.399	5,38	2.609	6,25
30 – 40	1.568.881	12,45	15.360	11,17	5.243	12,55
40 – 50	1.972.709	15,65	21.648	15,75	5.999	14,36
50 – 60	2.636.372	20,92	28.839	20,98	8.681	20,78
über 65	2.500.146	19,84	28.109	20,45	9.003	21,55

Tabelle 1 Vergleich der Altersstrukturen [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]

Die unter 18-Jährigen sind für den ÖPNV eine besonders wichtige Zielgruppe, da sie (ohne Führerschein und ohne Pkw) einen erheblichen Teil der Fahrgäste ohne Wahlfreiheit (Captive Riders) ausmachen.

b) Beschäftigte

Tabelle 2 zeigt die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)].

Städte/Märkte	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
Memmingen	29.276
Mindelheim	9.834
Bad Wörishofen	5.729
Wolfertschwenden	2.539
Türkheim	2.498
Ottobeuren	2.425
Babenhausen	2.253
Bad Grönenbach	1.902
Pfaffenhausen	1.421
Kirchheim in Schwaben	1.146
Erkheim	1.059

Tabelle 2 Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter, Anzahl Beschäftigte > 1000 [Bayrisches Landesamt für Statistik (2016)]

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind stark auf das Oberzentrum Memmingen konzentriert. Im Landkreis sind die Städte Mindelheim und Bad Wörishofen die wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkte. Darüber hinaus sind auch die

Unterzentren Ottobeuren, Türkheim, Babenhausen, Wolfertschwenden und Bad Grönenbach von Bedeutung.

Die Karte in Anlage 2.4 zeigt, welche Beschäftigtenzahlen die einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden aufweisen. Weiterhin zeigt Anlage 2.5 die Ein- und Auspendler der einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden.

Hier weisen insbesondere die Arbeitsplatzschwerpunkte Memmingen, Mindelheim und Bad Wörishofen positive Pendlersalden aus:

- Memmingen: + 12.391 (18.376 Einpendler / 5.985 Auspendler)
- Mindelheim: + 3.979 (6.899 / 2.290)
- Bad Wörishofen: + 602 (3.695 / 2.893)

Einen deutlichen Überschuss an Einpendlern weist außerdem die Gemeinde Wolfertschwenden mit + 1.721 auf (2.281 / 560).

c) Schul- und Studienplätze

In Memmingen und im Landkreis gibt es in jeder Gemeinde eine Grundschule. Die weiterführenden Schulen befinden sich in den Mittel- und Oberzentren. Die Schulstandorte zeigt Tabelle 3.

Schulstandort	Schule
Babenhausen	Grundschule Babenhausen
Babenhausen	Mittelschule Babenhausen
Babenhausen	Staatl. Realschule
Bad Grönenbach	Grundschule Bad Grönenbach
Bad Grönenbach	Mittelschule Bad Grönenbach
Bad Wörishofen	Pfarrer-Kneipp-Grundschule
Bad Wörishofen	Pfarrer-Kneipp-Mittelschule
Bad Wörishofen	Wirtschaftsschule Bad Wörishofen
Bad Wörishofen	Fach- und Berufsoberschule Bad Wörishofen
Bad Wörishofen	Hotelfachschule
Benningen	Grundschule Benningen
Boos	Grundschule Boos
Buxheim	Gymnasium Marianum
Buxheim	Grundschule Buxheim
Dirlewang	Grundschule Dirlewang
Egg a.d. Günz	Grundschule Egg a.d. Günz
Erkheim	Grundschule Erkheim Mittelschule Erkheim
Ettringen	Albert-Schweitzer-Grundschule Albert-Schweitzer-Mittelschule
Heimertingen	Grundschule Heimertingen
Kronburg- Illerbeuren	Grundschule Illerbeuren
Kammlach	Grundschule Kammlach
Kettershausen	Grundschule Kettershausen
Kirchheim	Grundschule Kirchheim Mittelschule Kirchheim
Lachen	Grundschule Lachen
Legau	Grundschule Legau Mittelschule Legau
Markt Rettenbach	Grundschule Markt Rettenbach Mittelschule Markt Rettenbach
Markt Wald	Christoph-Scheiner-Grundschule
Memmingen	Reichshainschule Sonderpädagogisches Förderzentrum
Memmingen	Lindenschule Mittelschule Memmingen
Memmingen	Edith-Stein-Schule Grundschule Memmingen
Memmingen	Elsbethenschule Grundschule Memmingen
Memmingen	Theodor-Heuss-Schule Grundschule Memmingen
Memmingen	Bismarckschule Mittelschule Memmingen
Memmingen	Notkerschule Förderzentrum Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung
Memmingen	Johann-Bierwirth-Schule Berufsschule I Memmingen

Memmingen	Staatliche Berufsschule Mindelheim Außenstelle MM
Memmingen	Kaufmännisches Berufsbildungszentrum Jakob Küner Staatl. Wirtschaftsschule Berufsschule II Memmingen
Memmingen	Staatliche Fachoberschule mit Staatlicher Berufsoberschule
Memmingen	Städtische Sebastian-Lotzer-Realschule
Memmingen	Staatl. Realschule
Memmingen	Staatliches Bernhard-Strigel-Gymnasium
Memmingen	Staatliches Vöhlin-Gymnasium
Memmingerberg	Grundschule Memmingerberg Mittelschule Memmingerberg
MM-Amendingen	Grundschule Memmingen - Amendingen Mittelschule Memmingen - Amendingen
MM-Dickenreishausen	Grundschule Memmingen - Dickenreishausen
MM-Steinheim	Grundschule Memmingen – Steinheim
Mindelheim	Maria-Ward-Realschule
Mindelheim	Staatliche Berufsschule Mindelheim
Mindelheim	Grundschule Mindelheim Mittelschule Mindelheim
Mindelheim	Maristenkolleg Mindelheim
Mindelheim	Sonderpädagogisches Förderzentrum
Ottobeuren	Grundschule Ottobeuren Mittelschule Ottobeuren
Ottobeuren	Rupert-Ness-Realschule/Gymnasium
Pfaffenhausen	Grundschule Pfaffenhausen Mittelschule Pfaffenhausen
Sontheim	Grundschule Sontheim
Türkheim	Joseph-Bernhart-Gymnasium
Türkheim	Grundschule Türkheim Ludwig-Aurbacher-Mittelschule
Tussenhausen	Grundschule Tussenhausen
Westerheim	Grundschule Westerheim
Wiedergeltingen	Grundschule Wiedergeltingen
Wolfertschwenden	Grundschule Wolfertschwenden
Woringen	Grundschule Woringen
wichtige Schulen außerhalb des Nahverkehrsraumes Memmingen-Unterallgäu	
Buchloe	Staatl. Realschule Buchloe
Krumbach	Simpert-Kraemer-Gymnasium
Krumbach	Staatl. Realschule Krumbach
Thannhausen	Christoph-von-Schmid-Schule Staatliche Realschule
Ursberg	Ringeisen-Gymnasium

Tabelle 3 Schulstandorte [Stadt Memmingen (2016) und Landratsamt Unterallgäu]

Studienmöglichkeiten gibt es an der Außenstelle der Fachhochschule Kempten sowie der Donau-Universität Krems in Memmingen.

d) Pendlerbeziehungen

Die grundlegende Verteilung der Ein- und Auspendler innerhalb des Nahverkehrsraums wurde in diesem Abschnitt bereits unter b) dargestellt. Hinsichtlich der bestehenden Pendlerverflechtungen gelten nachfolgende Ausführungen.

Berufspendler

Für die Darstellung der Pendlerbeziehungen von Berufspendlern wurden die Daten für die sozialversicherungspflichtigen Ein- und Auspendler (Stand 30.06.2014) des Landkreises Unterallgäu und der Stadt Memmingen ausgewertet. Dieses Datenmaterial erfasst gemeindescharf alle Pendlerströme mit zehn oder mehr Personen [Bundesagentur für Arbeit (2015)].

Anlage 2.6 stellt alle Pendlerbeziehungen, die über 200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aufweisen und eine Gemeindegrenze überschreiten, für den Planungsraum dar. Die Stadt Memmingen ist dabei der wichtigste Arbeitsort für die Pendler aus dem Landkreis Unterallgäu.

Entsprechend seiner Funktion als Oberzentrum hat Memmingen auch den größten Pendlereinzugsbereich des Nahverkehrsraumes. Die stärksten Verflechtungen bestehen mit Gemeinden des westlichen Unterallgäus (Ottobeuren, Memmingerberg, Bad Grönenbach, Buxheim, Trunkelsberg).

Der Einzugsbereich Memmingens erstreckt sich bis über die Landesgrenze nach Baden-Württemberg, so dass nicht nur die bayerische Seite den Verflechtungsbereich ausmacht. Die Verflechtungen beschränken sich jedoch hauptsächlich auf den Nahbereich. Mit den unmittelbar westlich gelegenen Gemeinden in den Landkreisen Biberach und Ravensburg bestehen somit stärkere Pendlerbeziehungen (Kirchdorf an der Iller, Berkheim, Tannheim, Aitrach, Rot an der Rot, Leutkirch im Allgäu).

Weitere Pendlerbeziehungen mit benachbarten Landkreisen und der Stadt Memmingen im Einzelnen bestehen in stärkerem Maße noch zwischen der Stadt Memmingen und der Stadt Kempten.

Besonders auffällig ist im Landkreis die starke Pendlerverflechtung zwischen Mindelheim und Bad Wörishofen.

Ausbildungspendler

Da die weiterführenden Schulen zentral in Mittel- und Oberzentren liegen, müssen viele Schüler im Landkreis Unterallgäu zum Schulort pendeln. Die Schülereinzugsgebiete für die weiterführenden Schulen sind in den Anlagen 2.7 bis 2.10 dargestellt.

e) Motorisierungsgrad

Die Anlage 2.11 zeigt den Motorisierungsgrad in den einzelnen Städten, Märkten und Gemeinden. Der hohe Motorisierungsgrad von 632 Pkw/1000 Einwohner des Landkreises Unterallgäu ist typisch für einen ländlichen Raum [www.regionalstatistik.de].

Es ist ein stetig steigender Motorisierungsgrad in Übereinstimmung mit der gesamtdeutschen Entwicklung zu verzeichnen (Bild 3). Der Bruch ab 2008 in allen Datensätzen lässt sich durch eine Änderung der Statistik erklären. Seitdem werden vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge nicht mehr dem Bestand zugerechnet.

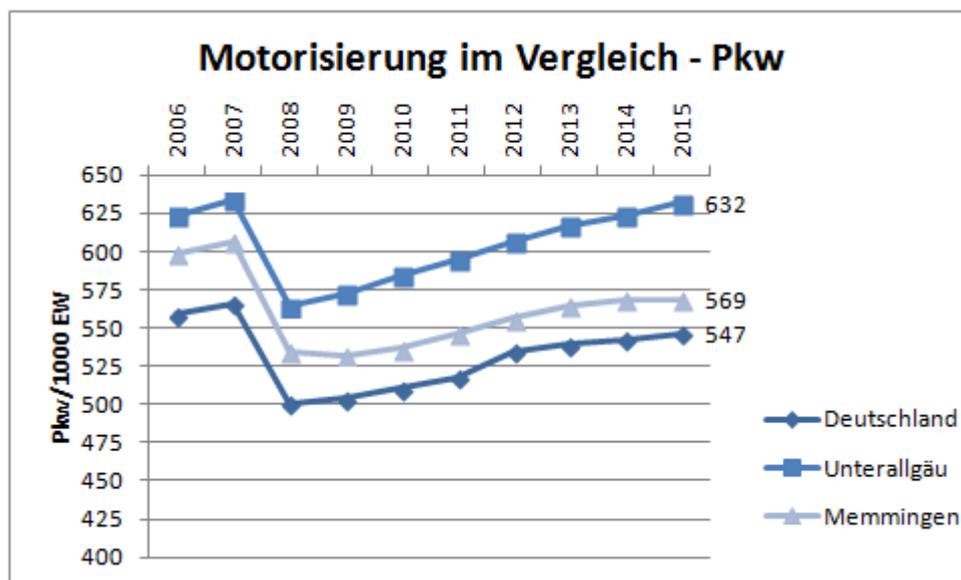


Bild 3 Motorisierungsgrad Personenkraftwagen Zeitraum 2006 bis 2015 jeweils zum 1. Januar [www.regionalstatistik.de]

f) Freizeit- und Fremdenverkehrseinrichtungen mit überregionaler Bedeutung

Der Freizeitpark „Skyline-Park“ ist eine großflächige Freizeiteinrichtung mit über 400.000 Besuchern im Jahr (www.skylinepark.de), die sich nah an der Autobahnanschlussstelle Bad Wörishofen/Türkheim befindet. Die Anbindung an den ÖPNV ist mit der Bahnhofstestelle Rammingen und der Kurlinie der Stadt Bad Wörishofen nach Kirchdorf gegeben.

Eine zusätzliche attraktive Freizeiteinrichtung ist die Therme in Bad Wörishofen. Die jährliche Besucherzahl liegt bei über 700.000 Besuchern (www.therme-badwoerishofen.de). Die „Thermenlinie“ stellt die ÖPNV-Verbindung mit der Kernstadt Bad Wörishofen her.

Im Ortsteil Illerbeuren befindet sich, 12 Kilometer südwestlich von Memmingen, das „Bauernhofmuseum Illerbeuren“ der Gemeinde Kronburg. In Memmingen befindet sich der nächste mit dem ÖPNV erreichbare Bahnhof, welcher mit dem Linienbus 966 Memmingen – Legau verbunden ist.

g) Gästeübernachtungen in Beherbergungsbetrieben

Im Landkreis Unterallgäu gab es im Jahr 2014 fast 1 Mio. Gästeübernachtungen. Im Regierungsbezirk Schwaben kommt der Landkreis Unterallgäu mit dieser Anzahl an Übernachtungen auf Platz vier (Tabelle 4).

Stadt/Landkreis	Übernachtungen 2014
Oberallgäu (Lkr.)	5.391.911
Ostallgäu (Lkr.)	2.677.794
Lindau (Bodensee) (Lkr.)	1.708.748
Unterallgäu (Lkr.)	948.031
Augsburg (kreisfr. Stadt)	745.750
Günzburg (Lkr.)	509.719
Augsburg (Lkr.)	407.839
Neu-Ulm (Lkr.)	407.397
Donau-Ries (Lkr.)	362.327
Dillingen a. d. Donau (Lkr.)	221.494
Kempten (Allgäu) (kreisfr. Stadt)	200.365
Aichach-Friedberg (Lkr.)	188.060
Memmingen (kreisfr. Stadt)	116.746
Kaufbeuren (kreisfr. Stadt)	82.431

Tabelle 4 Fremdenverkehr in Schwaben 2014 [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]

Ein Großteil der Übernachtungsmöglichkeiten im Landkreis Unterallgäu wird in den Kurzentren Bad Wörishofen, Bad Grönenbach und Ottobeuren angeboten. Angebot und Nachfrage im Jahresverlauf zeigt Tabelle 5.

Monat	Geöffnete Beherbergungsbetriebe	Angebot Betten u. sonst. Schlafgelegenh. (o. Camp.)	Durchschnittliche Auslastung	Gästekünfte in Beherbergungsbetrieben	Gästeübernachtungen in Beherbergungsbetrieben
Januar	134	5.889	36,3	14.823	67.018
Februar	135	6.037	40,6	16.997	68.790
März	135	6.042	37,7	19.361	72.171
April	135	6.056	33,1	17.788	61.515
Mai	135	6.054	44,8	21.564	91.406
Juni	136	6.068	43,9	21.482	101.574
Juli	137	6.136	45,9	23.697	99.160
August	136	6.122	51,1	25.162	95.302
September	136	6.096	52,8	23.645	59.127
Oktober	134	6.096	48,9	25.049	60.395
November	129	5.956	34,3	17.311	47.952
Dezember	121	6.022	34,4	14.547	60.388

Tabelle 5 Fremdenverkehr im Landkreis Unterallgäu 2014 im Jahresverlauf [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]

Die Entwicklung der Übernachtungszahlen der Stadt Memmingen ist in folgender Abbildung ersichtlich. Zielgruppe sind jedoch nicht in erster Linie Touristen, sondern überwiegend Geschäftsleute oder Arbeiter, die sich auf Montage vor Ort befinden. Im Verlauf der Jahre (2006 bis 2014) ist eine Steigerung der Übernachtungszahlen festzustellen.

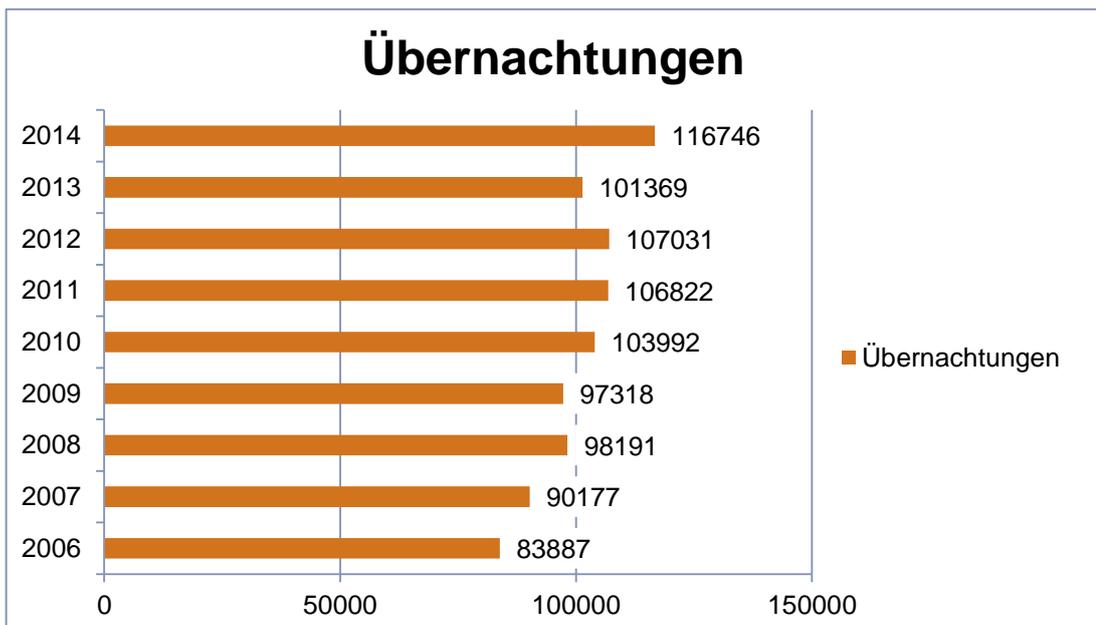


Bild 4 Übernachtungen in der Stadt Memmingen [Bayerisches Landesamt für Statistik (2016)]

h) Versorgungseinrichtungen

Einkaufszentren sind im Landkreis Unterallgäu in Mindelheim mit dem Allgäu-Center und im Stadtgebiet Memmingen im Norden der Stadt mit dem Iller-Park angesiedelt. Die wichtigsten Einkaufsstandorte decken sich mit der Einstufung der Zentralität der Orte. Die Stadt Memmingen deckt daher als wichtigster Einkaufsstandort den Bedarf der Region, gefolgt von den Mittelzentren (Mindelheim, Bad Wörishofen) und den Unterzentren (Babenhausen, Bad Grönenbach, Ottobeuren und Türkheim).

2.2 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Das Fahrplanangebot (Stand 10.03.2016) des VVM-Verbundfahrplans, das Fahrplanangebot der Stadt Bad Wörishofen (Stadtlinie, Kurlinie, Thermenlinie), des Stadtverkehrs Memmingen und des NUM-Fahrplanes, das AST-Angebot der Stadt Memmingen sowie diejenigen Linien des AVV-Fahrplans, welche den Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu betreffen, wurden einer Analyse unterzogen.

Die Erschließung der Städte und Gemeinden des Nahverkehrsraumes ist werktäglich durch 59 öffentliche Buslinien, sieben AST-Linien und vier SPNV-Linien gegeben. 491 Haltestellen ermöglichen den Zu- und Abgang von bzw. zu diesen Linien.

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) führt im Auftrag des Freistaats Bayern den SPNV durch. Die Fachaufsicht liegt beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. Die BEG bestellt bei den Schienenverkehrsunternehmen entsprechende Nahverkehrsleistungen.

Sowohl die planerischen und organisatorischen Vorgaben als auch die Finanzierung des SPNV werden in einem Schienennahverkehrsplan erfasst. Die aktuellste Version liefert der Schienennahverkehrsplan aus dem Jahr 2005. Dieser soll in den nächsten Jahren durch einen neuen Schienennahverkehrsplan ersetzt werden.

Die Planung des Angebots im SPNV erfolgt mit dem Schienennahverkehrsplan von der BEG im Auftrag des Freistaates Bayern. Nichtsdestotrotz ist die Erfassung und Analyse des bestehenden Angebots im Schienenpersonennahverkehr aus gesamtplanerischen Gründen erforderlich.

Folgende Schienenstrecken gibt es im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu:

- Strecke 971: Augsburg – Buchloe – Mindelheim – Memmingen – Lindau
- Strecke 975: Ulm – Memmingen – Kempten
- Strecke 978: Mindelheim – Krumbach – Günzburg

- Strecke 987: Augsburg – Buchloe – Türkheim – Bad Wörishofen

Linie	Anzahl der Nahverkehrszüge		
	Mo - Fr	Sa	So
KBS 971			
Strecke	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.
Türkheim-Mindelheim	50	38	37
Mindelheim-Memmingen	49	38	37
Memmingen-Kießlegg	22,5	18	17

Linie	Anzahl der Nahverkehrszüge		
	Mo - Fr	Sa	So
KBS 975			
Strecke	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.
Kellmünz-Memmingen	69	68	68
Memmingen-Kempten	39	35	35

Linie	Anzahl der Nahverkehrszüge		
	Mo - Fr	Sa	So
KBS 978			
Strecke	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.
Mindelheim - Krumbach	22	16	16

Linie	Anzahl der Nahverkehrszüge		
	Mo - Fr	Sa	So
KBS 987			
Strecke	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.	Hin + Rück ges.
Buchloe-Türkheim	50	39	38
Türkheim-Bad Wörishofen	56,8	52	52

Tabelle 6 Anzahl der Nahverkehrszüge im Untersuchungsraum, Stand 2017

Zentraler Bahnknoten im Nahverkehrsraum ist der von drei Linien des Schienenverkehrs bediente Memminger Bahnhof. Seine Verbindungsfunktion ist von regionaler und überregionaler Bedeutung.

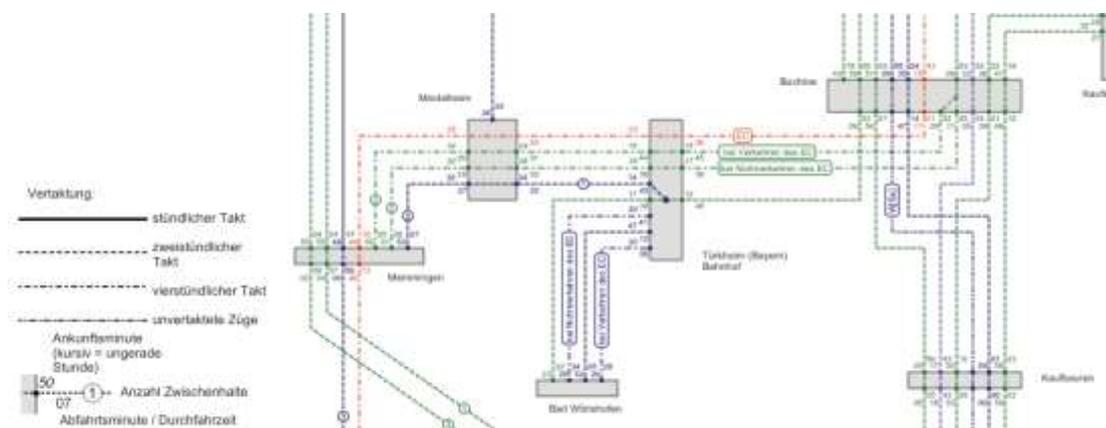


Bild 5 Linientaktkarte des SPNV aus Fahrplantabellen 2016 [<http://beg.bahnland-bayern.de>]

2.2.2 Allgemeiner ÖPNV

Die Städte und Gemeinden des Landkreises werden von 59 Buslinien (inkl. Rufbusse) erschlossen.

Anlage 2.12 gibt eine Übersicht über alle Linien mit ihren Verläufen.

Die Stadt Memmingen bietet ihren Bürgern außerdem zur Ergänzung des Buslinienverkehrs ein AST-System für Fahrten nach 19 Uhr an. Sonn- und feiertags werden außerdem Fahrten ab 12 Uhr auf den AST-Linien 1, 2 und 4 angeboten. Auf der Linie 7 zwischen Memmingen ZOB und Allgäu Airport gibt es sonn- und feiertags Fahrtmöglichkeiten ab dem Morgen.

Das AST verkehrt stadtauswärts ab Memmingen ZOB zu den verschiedenen Stadtteilen und stadteinwärts zum Weinmarkt und dem ZOB. Eine telefonische Vorbestellung (mindestens eine Stunde vor der im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeit) ist erforderlich.

2.2.3 Räumliche Erschließung

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen. Entsprechend der Attraktivität, Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels sowie der Bebauungsdichte wird der fußläufige Einzugsbereich differenziert nach Verkehrssystem sowie zentral-örtlicher Struktur. In Anlage 3.1 ist das Untersuchungsergebnis grafisch dargestellt.

2.2.4 Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)

Die zeitliche Erschließung wurde über die Bedienungshäufigkeit untersucht. Hierzu wurde die Anzahl der Abfahrten an jeder Haltestelle an einem Werktag in der Schulzeit ermittelt. Diese wurde den Grenzwerten für die Bedienungshäufigkeit (Takt bzw. Fahrtenpaare) gegenübergestellt. Das Ergebnis der Analyse ist in den Anlagen 3.2 bis 3.5 dargestellt.

2.2.5 Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal

Für Stadt- bzw. Regionalbusse gelten unterschiedliche Anforderungen. Im Regionalverkehr kommen in der Regel Überlandlinienbusse und in der Stadt Memmingen Stadtbusse (mit Niederflurtechnik) zum Einsatz. In Mindelheim wird für den Stadtverkehr ein Midi-Bus eingesetzt. Dieselben werden von den Stadtwerken Bad Wörishofen für den Stadt-, Kur- und Thermenverkehr verwendet. Letztlich werden im Nahverkehrsraum auch Fahrzeuge von Verkehrsunternehmen eingesetzt, dessen Betriebssitz außerhalb des Nahverkehrsraumes liegt.

Ein Betrieb der Linien innerhalb des Nahverkehrsraumes Memmingen-Unterallgäu mit Elektrobussen sollte angestrebt werden um die bayerischen Klimaschutzziele zu erreichen.

In den Qualitätsleitlinien des VVM wird hierzu ausgeführt, dass Linienbusse mit angemessenem Komfort und Ausstattung bei möglichst großer Sitzplatzverfügbarkeit eingesetzt werden sollen. Belange mobilitätseingeschränkter Personen sollen berücksichtigt werden. Das Durchschnittsalter (berechnet ab Erstzulassung) der Fahrzeuge darf innerhalb eines Unternehmens acht Jahre nicht überschreiten. Geringe Ausnahmen bei Reserve-/Verstärkerbussen sind möglich. Entsprechend der Verweildauer im Fahrzeug soll ein angemessener Sitzkomfort bestehen. Bei einer Verweildauer von mehr als 30 Minuten (ab Einstieg) im Fahrzeug darf kein Stehplatz (bei durchschnittlich zu erwartendem Bedarf) vorgesehen werden.

Angestrebte Fahrzeugstandards sind für Neufahrzeuge:

Merkmale	Niederflurbus/ Low Entry	Überlandlinienbus
kurzer Haltestellenabstand / hoher Fahrgastwechsel	X	
längerer Haltestellenabstand / geringer Fahrgastwechsel		X
eine Tür mit mind. 1.200 mm Öffnungsbreite	X	X
Sondernutzungsfläche / Stehperron	X	X
Stufenloser Mittelgang zwischen erster und zweiter Türe	X	X
max. Fußbodenhöhe 860 mm		X
Klimaanlage für Fahrgastraum		X
Klimaanlage für Fahrerplatz	X	X
Geräusche/Lärm (im Stand vorne) 55dB(A), im Stand hinten 65dB(A), bei 50 km/h vorne 70dB(A), hinten 75dB(A)	X	X
Haltewunschtaasten	X	X
Innenbeleuchtung	X	X
Haltemöglichkeiten (auch für Kinder)	X	X
Reinigung innen (täglich besenrein, wöchentliche Nassreinigung)	X	X
Reinigung außen (wöchentlich bzw. zusätzlich bei Bedarf)	X	X
Beseitigung von Schäden unverzüglich	X	X
RBL / ITCS nach Standard VVM	X	X
elektronisches Kassensystem nach Standard VVM	X	X
Fahrzielanzeige elektronisch / Kennzeichnung und Beschilderung mindestens gem. § 33 BOKraft	X	X

Tabelle 7 Qualitätsstandards für Neufahrzeuge [VVM (ohne Jahresangabe)]

Jährlich haben die Verkehrsunternehmen ein Zertifikat „Sicherer Busbetrieb“ von TÜV/Dekra vorzulegen. Diese Anforderungen sind deutlich schärfer (sicherer) formuliert, als aus der reinen gesetzlichen Grundlage abzuleiten wäre.

2.2.6 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Hauptverknüpfungspunkte im Landkreis Unterallgäu und Memmingen zwischen Schienenverkehr und allgemeinem ÖPNV sind die Knoten Memmingen, Mindelheim, Bad Wörishofen und Türkheim.

SPNV

Tabelle 8 zeigt die Ausstattung der SPNV-Stationen im Landkreis mit P+R-Stellplätzen, B+R-Stellplätzen und ob ein barrierefreier Zugang möglich ist.

	P+R [Stellplätze]	B+R [Stellplätze]	Barrierefreier Zugang
Memmingen	334	308	vollständig
Bad Grönenbach	26	10	nicht
Sontheim (Schwaben)	50	80	zum Bahnsteig
Stetten (Schwaben)	20	30	zum Bahnsteig
Mindelheim	100	122	vollständig
Bad Wörishofen	151	49	zum Bahnsteig
Türkheim (Bayern)	64	40	nicht
Rammingen	36	12	vollständig
Nassenbeuren	20	12	zum Bahnsteig
Hausen (Schwaben)	0	12	zum Bahnsteig
Pfaffenhausen	11	24	zum Bahnsteig
Weilbach	0	5	zum Bahnsteig
Breitenbrunn	0	30	zum Bahnsteig
Loppenhausen	0	12	zum Bahnsteig

Tabelle 8 Übersicht Stationen des SPNV im Landkreis [www.stationsdatenbank.bayern-takt.de]

Bild 6 gibt einen grafischen Überblick über die Stationen des SPNV (ohne S-Bahnen).

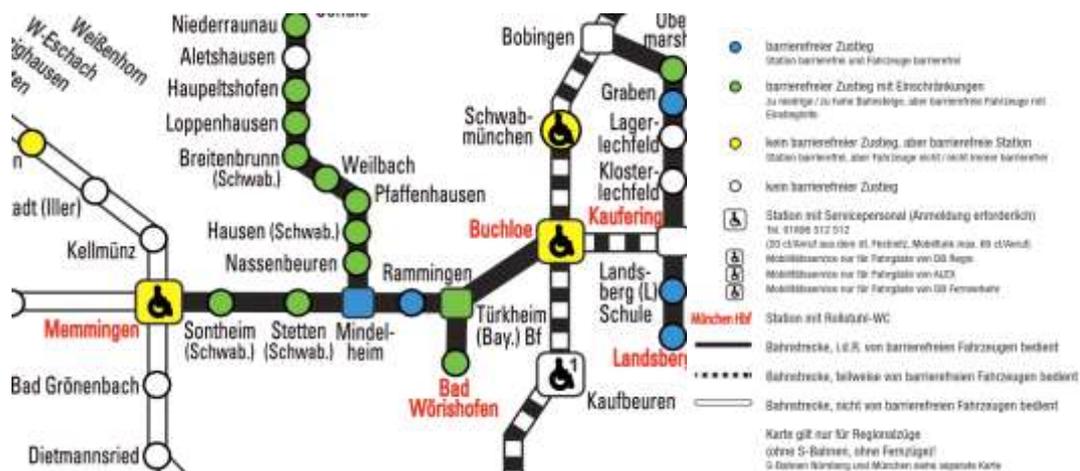


Bild 6 Barrierefreiheit der Stationen in Bayern (ohne S-Bahnen), Zugangsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer, Stand Dezember 2015 [<http://beg.bahnland-bayern.de>]

Die Reaktivierung der Staudenbahn (Türkheim-Markt Wald-Gessertshausen) wird vom Landkreis Unterallgäu und den Anliegergemeinden unterstützt und weiterhin angestrebt.

Allgemeiner ÖPNV

Im Nahverkehrsraum gibt es 491 Haltestellen (Fahrplanstand 01.03.2016). Die Haltestellenliste befindet sich in Anlage 2.13.

In Memmingen gibt es 93 Haltestellen.

Die Städte, Märkte und Gemeinden tragen die Verantwortung für ihre Haltestellen.

2.2.7 Beförderungsorganisation

Die durch den gemeinsamen Nahverkehrsraum notwendige Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und der Stadt und den Verkehrsunternehmen wird durch die beiden Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet. Diese sind der VVM (Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH) und die NUM (Nahverkehrsgesellschaft Unterallgäu-Memmingen mbH). Der Nahverkehr in Memmingen und Landkreis Unterallgäu wird jedoch durch den VVM federführend organisiert. Die Verkehrsunternehmen bringen auf der Grundlage von Betreiberverträgen bzw. Kooperationsverträgen ihre Verkehrsleistungen in den VVM ein und wenden die VVM-Tarif- und Beförderungsbedingungen an. Zusätzliche Leistungen werden im Rahmen von allgemeinen Vorschriften der Landkreise Günzburg und Unterallgäu (Anerkennung des VVM-Tarifbeschlusses als Höchsttarif) ausgeglichen. Die Verkehre im Landkreis Unterallgäu sind ausschließlich eigenwirtschaftliche Verkehre. Der gemeinwirtschaftliche Stadtverkehr in Memmingen ist durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) an ein Verkehrsunternehmen vergeben.

Im VVM sind die folgenden Verkehrsunternehmen organisiert [vvm-online.de]:

- BBS Brandner KG , Thannhausen
- BBS Schapfl KG, Krumbach
- BBS Verkehrs-GmbH, Krumbach
- Miller GmbH & Co. KG, Babenhausen
- Klaus Reisen GmbH & Co. KG, Mindelheim
- Brandner Unterallgäu KG, Babenhausen
- BBS Omnibus Bettighofer GmbH & Co. KG, Günzburg
- Mindel-Reisen Reimund Dirr, Jettingen-Scheppach
- Verkehrsunternehmen Gruber GmbH & Co. KG, Burgau
- Probst Bus GmbH & Co. KG, Ichenhausen
- Verkehrsgesellschaft Kirchweihtal mbH, Kaufbeuren
- Steber-Tours GmbH, Mindelheim
- RBA Regionalbus Augsburg GmbH

Die Verkehrsunternehmen der NUM und die Gromer GmbH sind mit dem VVM über Kooperationsverträge verbunden:

- Karl Angele GmbH & Co. KG, Memmingen
- Braunmiller Touristik, Illertissen
- Kink Busreisen, Legau
- Gromer GmbH Omnibusbetrieb, Kimratshofen

Die Gesellschafter des Verkehrsverbundes Mittelschwaben sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.



Bild 7 Organisationsstruktur Verkehrsverbund Mittelschwaben [VVM-Veröffentlichung 20 Jahre VVM]

2.2.8 Information und Qualitätssicherung

Die Gesamtfahrpläne des VVM für die Landkreise Unterallgäu und Günzburg werden jährlich zum Fahrplanwechsel veröffentlicht.

Die Fahrpläne der Linien des VVM sind auch als Einzelfahrpläne in einem handlichen Faltformat erhältlich. In regelmäßigen Abständen wird das ÖPNV-Angebot mit Zeitungsanzeigen in der lokalen Presse beworben.

Der VVM-Express erscheint jährlich und wird den Tages- und Werbezeitungen der Region beigelegt. In der mehrseitigen Informationsschrift wird über verschiedene Themen des ÖPNV in der Region informiert.

Auf der Internetseite des VVM (www.vvm-online.de) sind ebenfalls Informationen über Tarif, Fahrplan und andere Angebote erhältlich. Darüber hinaus werden telefonisch oder direkt vor Ort Fahrplan- und Tarifauskünfte bei der eingerichteten Mobilitätszentrale Krumbach gegeben.

Für den Stadtverkehr Memmingen wird ein Fahrplan von der Stadt Memmingen und der NUM Nahverkehrsgesellschaft herausgegeben. Informationen über den ÖPNV in Memmingen gibt es außerdem auf der Internetseite der Stadt (www.memmingen.de).

Informationen über die Buslinien in der Kurstadt Bad Wörishofen (Stadt-, Kur- und Thermenlinie) sind sowohl bei den Stadtwerken Bad Wörishofen (www.swbw.de) als auch bei der Stadt Bad Wörishofen erhältlich.

Mit der Einführung seines Qualitätsmanagementsystems zielte der VVM darauf ab, die Attraktivität im ÖPNV zu steigern, die Kundenbindung zu stärken und Fahrgastreue auszubauen. Mit der Veröffentlichung der Qualitätsstandards steht jedem Kunden eine transparente Darstellung des Angebots zur Verfügung.

Im VVM gibt es ein Hinweis- und Beschwerdemanagement. Fahrgäste können Hinweise, Anregungen und Beschwerden über Fehler im Betriebsablauf oder das Verhalten des Personals in einem standardisierten (webbasierten) Verfahren beim VVM oder jedem Verkehrsunternehmen telefonisch oder auf der jeweiligen Website vorbringen. Der Kunde hat Anspruch auf zeitnahe Aufklärung und Antwort innerhalb von drei Arbeitstagen.

2.2.9 Tarifsystem

Der VVM-Verbundtarif (Zonentarif mit elf Preisstufen) ist in fast allen Regionalbuslinien des Landkreises Unterallgäu gültig.

a) Unterallgäu

Im Landkreis Unterallgäu werden neun verschiedene Fahrscheinarten angeboten:

- Neben den Regelfahrscheinarten für Erwachsene und Kinder gibt es eine Gruppenkarte und eine 6er-Mehrfahrkarte.
- Das Zeitfahrkartensortiment bietet eine Wochen- und eine Monatskarte für Erwachsene sowie für Schüler. Für Schüler wird eine Schülerzusatzkarte angeboten (Netzkarte ab 13 Uhr).

Auf den Linien der RBA Regionalbus Augsburg GmbH wird eine Ermäßigung auf Einzelfahrscheinarten zu den Konditionen der Bahncard 25 gewährt.

Auf Fahrten von und nach Zielen außerhalb des VVM-Tarifgebietes mit ein-/ausbrechenden Verkehren in das / aus dem VVM-Gebiet werden die Fahrausweise Bayern-Ticket und das Bayern-Ticket Nacht auf den Regionalbuslinien der VVM-Verkehrsunternehmen anerkannt.

b) Stadtverkehre Memmingen, Mindelheim und Bad Wörishofen

Stadtverkehr Memmingen

Das Stadtgebiet ist in drei (Ring-)Zonen eingeteilt. Die Stadtteile Eisenburg und Dickenreishausen liegen in Zone 2 und Volkratshofen und Ferthofen in Zone 3. Darüber hinaus gibt es einen Tarif zum Allgäu Airport und einen Tarif der RBA Regionalbus Augsburg GmbH im VVM.

Das Fahrkartensortiment umfasst Einzelfahrscheinarten, 6-Fahrtenkarten, Wochen- und Monatskarten. Dieses Angebot gibt es jeweils für Erwachsene und für Kinder. Darüber hinaus ist für Erwachsene eine Gruppenkarte erhältlich. Für Stadtschüler

mit bestimmten Voraussetzungen gibt es eine ermäßigte Monatskarte [www.memmingen.de].

Es besteht ein Tarifverbund mit den Linien des VVM, so dass durchgehende Fahrkarten zu den Regionalbuslinien gelöst werden können.

Das AST hat einen eigenen Tarif. Es werden nur Einzelfahrten abgerechnet. Mit Wochen-/Monatskarte für die Stadtverkehrslinien ist nur ein Zuschlag von 1 EUR zu zahlen (nicht gültig von/zum Allgäu Airport).

Stadtverkehr Mindelheim

Für den City-Bus Mindelheim sind für Erwachsene und für Kinder jeweils Einzel- und Zehnerkarten sowie Monatskarten erhältlich. Es gibt nur eine Preisstufe.

Bad Wörishofen

In Bad Wörishofen gibt es u. a. das Tarifsystem der Bad Wörishofener Verkehrsbetriebe. Hier wird zwischen einem Innenbereich und einem Gesamtbereich unterschieden.

Im Stadtverkehr Bad Wörishofen können Einzel- und 10er Karten für Erwachsene und Kinder erworben werden. Wochen-, Monats- und Jahreskarten ergänzen das Sortiment. Für Gepäck und Hunde muss separat gelöst werden.

Bei einer Hin- und Rückfahrkarte werden für die Hinfahrt der normale Preis, für die Rückfahrt nur 50 % des Fahrpreises (kreisüberschreitend) entrichtet. Kurgäste mit einer gültigen Kurkarte u. a. fahren mit den Stadt-, Kur- und Thermenlinien kostenlos.

Der Umstieg von Regionalbuslinien auf Linien der Stadtwerke Bad Wörishofen ist nur mit Anschlusskarte möglich.

Neben dem Tarifsystem der Bad Wörishofener Verkehrsbetriebe gibt es noch den öffentlichen Schülerverkehr, für den Einzel-, Zehner- und Monatskarten für Erwachsene und für Kinder angeboten werden.

2.2.10 Linien und Betreiber

Eine Übersicht über alle Linien, den jeweiligen Betreiber sowie den Linienweg enthält Anlage 2.12.

Für die AST-Verkehre in Memmingen ist der Konzessionsinhaber die Stadt Memmingen, die die Verkehrsleistung wiederum vergibt.

2.2.11 Zuschussbedarf

a) Landkreis Unterallgäu

Laut Gesamtbericht des Landkreises Unterallgäu wurden im Jahr 2015 für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen folgende Ausgleichsleistungen erbracht:

Gesamtbericht des Landkreises Unterallgäu nach Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße 01.01. bis 31.12.2015 (Stand: 12.12.2016)			
gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen			Ausgleichsleistung 2015
	Art	Bemerkung	
Verkehrsunternehmen	Kooperationsausgleich	Ausgleich kooperationsbedingter Verluste aufgrund der Anwendung des VVM-Gemeinschaftstarifs (Höchsttarif)	10.052,62 €
	Zusatzverkehre	Die Linien werden von den Busunternehmen grundsätzlich eigenwirtschaftlich betrieben. Der Landkreis hat darüber hinaus jedoch zur Sicherstellung von Busverbindungen bzw. zur Verbesserung des Angebots eine Reihe von Zusatzverkehren in Auftrag gegeben, für die Ausgleichsleistungen gewährt werden	17.250,00 €
VVM Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH Hans-Lingl-Straße 1 86381 Krumbach	Rufbuslinien im Lkr. Unterallgäu	Bedarfsfahrten im Linienverkehr mit telefonischer Vorbestellung, Ausgleich zw. Taxitarif und VVM-Verbundtarif	88.264,91 €
	VVM-Kooperationsförderung	Ausgleich kooperationsbedingter Verluste aufgrund der Anwendung des VVM-Gemeinschaftstarifs (Höchsttarif)	235.820,00 €

Bild 8 Ausgleichsleistungen des Landkreises für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen [VVM 2016]

b) Stadt Memmingen

In der Stadt Memmingen wurden im Jahr 2015 folgende Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht:

Gesamtbericht der Stadt Memmingen nach Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße 01.01.2015 bis 31.12.2015 (Istabrechnung) (Stand: 11.05.2016)					
Verkehrsunternehmen	gemeinwirtschaftliche Verpflichtung				Ausgleichsleistung 2015
	Linie (es gilt der Stadtverkehrstarif)	Fahrt/Kurs (Grundlage ist der Fahrplan 2015)	Fahrtage	Tagart	
Firma Karl Angele GmbH & Co KG Stadtverkehr Memmingen Schumannstr. 3 87700 Memmingen	Kooperationsförderung	Ausgleich der kooperations- bedingten Mindereinnahmen aufgrund der Kooperation NUM-VVM (Höchsttarif)			5.745,91 €
	anteilige Sonntagslinien/ langer Samstag Betriebszuschuss	Fahrten am Sonntag (siehe Fahrplan) und verlängerter Samstagsnachmittagsverkehr	115	So + Fe (64) Sa (51, incl. Heilig- abend und Silvester)	21.375,66 €
	Sicherstellung des Fahrplan- angebots im Stadtverkehr (insbesondere Halbstundentakt Linie 1)	Förderung des Halb-Stunden-Taktes	301	Mo - Fr (250) Sa (51, incl. Heilig- abend und Silvester)	130.500,00 €
	Fahrplan				2.298,86 €
Stadt Memmingen (Inhaber der Liniengenehmigung für die AST-Verkehre), Durchführung: Taxiunternehmen	Anrufsammeltaxi	Bedarfsfahrten nach Ende des Stadt- bzw. des Linienverkehrs	358	alle Tage außer Faschingsamstag bis -dienstag, HL-Abend, Fischerlags- vorabend, Silvester	6.142,60 €

Bild 9 Ausgleichsleistungen der Stadt Memmingen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Jahr 2015 [https://www.memmingen.de/fileadmin/Allgemeine_Dateiverwaltung/Bereich_-Amt12_OEPNV/Gesamtbericht.pdf]

2.3 Derzeitige ÖPNV-Nutzung

Zur Nachfrage des ÖPNV sind nur Eckwerte verfügbar. Für das Gebiet des VVM (Landkreis Günzburg und Unterallgäu) ergeben sich demnach 7.7 Mio. Fahrgäste. Nicht darin enthalten sind die Fahrgäste innerhalb des NUM-Gebietes.

Für die Stadt Memmingen kann gleichfalls nur auf aggregierte Werte zurückgegriffen werden. Überschläglich kann hier von ca. 600.000 Fahrgästen p.a. ausgegangen werden (Berechnungsbasis 2015).

3 SCHWACHSTELLENANALYSE

Zur Identifizierung bestehender Mängel und Schwachstellen erfolgte eine Betrachtung auf Basis folgender Grundlagen:

- Analysen auf Basis der *Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern*
- Ergebnisse einer Befragung von Einwohnern, Kommunen und Verkehrsunternehmen
- Einarbeitung von Stellungnahmen und Dokumenten von Elternbeiräten, Bürgerausschüssen und dem Arbeitskreis ÖPNV
- Eigenständige Analysen der Gutachter

Nachfolgend sollen zunächst die durchgeführten grundlegenden Analysen dargestellt werden (Abschnitt 3.1). Die wesentlichen identifizierten Mängel werden dann unter Abschnitt 3.2 zusammengefasst. Diese bilden die Grundlage für das zu definierende Maßnahmenkonzept.

3.1 Grundlegende Analysen

3.1.1 Erschließung und Angebot

a) Räumliche Erschließung

Die räumliche Erschließung ist gegeben, wenn mindestens 80% eines Siedlungsbereiches in den Einzugsbereichen der Haltestellen gemäß den Grenz- und Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von Juli 1998 liegen.

Im Landkreis Unterallgäu gelten für die Haltestelleneinzugsbereiche die in Tabelle 9 dargestellten Grenzwerte, für die Stadt Memmingen die Richtwerte.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
	Bus, Straßenbahn	S-, U-, Eisenbahn	Bus, Straßenbahn	S-, U-, Eisenbahn
Einzugsbereich von Haltestellen (m Luftlinie)				
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
Sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
räumliche Erschließung	Anbindung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			
Landkreis Günzburg:	Grenzwerte	Nahverkehrsplan Memmingen/ Unterallgäu (18.01.2008) und Fortschreibung Nahverkehrsplan Günzburg (15.07.2010), (Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Juli 1998)		
Landkreis Unterallgäu:	Grenzwerte			
Stadt Memmingen:	Richtwerte			

Tabelle 9 Grenz- und Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche [VVM]

Die räumliche Erschließung gemäß diesen Grenz- bzw. Richtwerten wurde im Landkreis Unterallgäu bzw. in der Stadt Memmingen für sämtliche Siedlungsflächen überprüft (siehe Anlage 3.1). Die Zuordnung der Gemeinden und Gemeindeteile zu den Siedlungskategorien wurde mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

Grundsätzlich kann von einer vollständigen Erschließung des Nahverkehrsraumes im Sinne der Leitlinie ausgegangen werden.

b) Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)

Eine Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss nach den Grenzwerten aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern für alle Gemeindeteile ab 500 Einwohnern gegeben sein. Dabei wird nach drei Kategorien von Verkehrszeiten unterschieden:

- HVZ (Hauptverkehrszeit): 06:00 Uhr bis 07:59 Uhr und 12:00 Uhr bis 13:59 Uhr
- NVZ (Nebenverkehrszeit): 08:00 Uhr bis 11:59 Uhr und 14:00 Uhr bis 18:59 Uhr
- SVZ (Schwachverkehrszeit): 19:00 Uhr bis 23:59 Uhr und 00:00 Uhr bis 05:59 Uhr

Die je nach Siedlungsart gemäß der Leitlinie geforderten Bedienungshäufigkeiten sind in Tabelle 10 und Tabelle 11 dargestellt.

Bedienungshäufigkeiten	Grenzwert		
	HVZ	NVZ	SVZ
Ländlicher Raum	Anzahl der Fahrtenpaare / Werktag als Summe über die jeweilige Verkehrszeit		
Über 3.000 Einwohner	7	3	1
1.000 bis 3.000 Einwohner	3	2	1
500 bis 1.000 Einwohner	2	1	0

Tabelle 10 Bedienungshäufigkeiten im ländlichen Raum [Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)]

Bedienungshäufigkeiten	Grenzwert	
	NVZ	SVZ
Oberzentren ohne Verdichtung	Taktfolgen in Minuten an Werktagen	
Kernbereich	30	30
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	60	Bedarfsfahrten

Tabelle 11 Bedienungshäufigkeiten in Oberzentren ohne Verdichtung [Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)]

Eine Zuordnung der Haltestellen bzw. Gemeindeteile rein nach den Angaben in Tabelle 10 und Tabelle 11 (entsprechend Tabelle 3 Anhang C der Leitlinie) wird den örtlichen Gegebenheiten im Oberzentrum Memmingen nicht gerecht. Daher wurde

eine Modifikation anhand der Siedlungsdichte und der Lage der Ansiedlung in Bezug auf die Kernstadt Memmingens vorgenommen.

In den Oberzentren ohne Verdichtung ist das Angebot der NVZ für die HVZ bedarfsgerecht zu verdichten. Für diesen Fall wird die HVZ der NVZ gleichgesetzt. Außerdem gilt gemäß der Leitlinie das folgende Mindestangebot:

- Samstags: Fahrtenangebot während der Ladenöffnungszeiten mindestens wie NVZ, sonst wie SVZ.
- Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ.
- Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ.

Das Ergebnis der Analyse hinsichtlich der Erfüllung der geforderten Bedienungszeiten ist in der Anlage 3.2 für die HVZ, in der Anlage 3.3 für die NVZ und in der Anlage 3.4 für die SVZ grafisch dargestellt. Es wurde die Anzahl der Abfahrten je Haltestelle überprüft. Bei der haltstellenscharfen Darstellung des Ergebnisses in den Karten wurden die aus der räumlichen Erschließung (siehe Kapitel 3.1) zugrunde gelegten Haltestelleneinzugsbereiche berücksichtigt.

Anlage 3.5 zeigt den Vergleich der Fahrtenanzahl in den Orten / Ortsteilen mit mind. 500 Einwohnern mit den maßgeblichen Grenz- und Richtwerten. Für den Vergleich wurde für jede Gemeinde jeweils die Haltestelle mit der größten Bedienungshäufigkeit gewählt. Bei Nicht-Erreichen des Grenzwertes wurden – soweit vorhanden – die Fahrten an weiteren Haltestellen mit sich überlappenden Einzugsbereichen addiert. **Auf Basis dieser Analysen ergibt sich hinsichtlich des Grenzwertes kein grundlegender Handlungsbedarf.**

c) Erreichbarkeit übergeordneter Orte

In dieser Fortschreibung des NVP wurden aufgrund der abgestimmten Vorgehensweise bei der Analyse nur die im letzten NVP aufgedeckten Mängel überprüft. **Vor diesem Hintergrund lassen sich keine aktuellen Schwachstellen erkennen.**

3.1.2 Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal

Zur Beurteilung der Qualität der Fahrzeuge und des Fahrpersonals durch den Aufgabenträger wird auf die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (Anhang C Tabelle 5) verwiesen. Dieser sind die folgenden Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV entnommen:

Indikator	Empfehlungen
qualitativer Standard	Die Qualität bezüglich Fahrzeugen, Fahrpersonal und Haltestellen sowie die Betriebs- und Servicequalität ist entsprechend den Empfehlungen zur „Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinn von § 13 a PBefG im Wettbewerb“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie u.a. zu beschreiben, um den Aufgabenträgern eine Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen.
Fahrzeuge:	Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge ständig erreichbar sein (Betriebsfunk, Handy). 75% der neu beschafften Fahrzeuge sollen folgendem Standard entsprechen: <u>zentrale Orte und Stadtverkehr:</u> Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz, mindestens Lautsprecheranlage, wenn möglich Haltestellenanzeige innen <u>Verkehrsachsen, Schnellbuslinien:</u> wie oben; Niederflurbus soweit bei gegebener Topographie möglich <u>Ländlicher Raum:</u> Linienfahrzeuge (Niederflurbus, Standardlinien-, Midi-, Minibus) oder sonst. förderungsfähige Busse reine Reisebusse nur als Verstärker in HVZ
Fahrpersonal:	Fahrpersonal kann einfache Tarif- und Fahrplanauskünfte mindestens für die jeweilige Linie und Umsteigemöglichkeiten geben; ordentliches Erscheinungsbild
Haltestellenausstattung	Bedeutsame Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteigern je Werktag und bedeutsame Umsteigehaltestellen sollen mit einer Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein;
Anschlüsse:	Bei einem Fahrplankontakt von mehr als 10 Minuten soll für die Umsteigebeziehungen mit hoher Nachfrage ein fahrplanmäßiger Anschluss hergestellt werden (Unterstützung durch betriebliche Anschlusssicherung). Die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel soll 5 Minuten nicht übersteigen. Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll die Wartezeit der Linien auf verspätete Anschlüsse mindestens 10 Minuten betragen. Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muss sichergestellt werden.

Bild 10 Vorschläge zur Beurteilung des qualitativen Standards gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (1998)]

3.1.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Mit Schnittstellen sind in diesem Zusammenhang Umsteigemöglichkeiten zwischen dem SPNV und dem allgemeinen ÖPNV einerseits, sowie zwischen MIV / Fahrrad und dem ÖPNV andererseits gemeint. Demzufolge sind Hauptverknüpfungspunkte zentrale Knoten / Haltepunkte öffentlicher Verkehrsmittel, an denen ein Umstieg ermöglicht wird.

Um die Haltestellenausstattung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten zielgerichtet und effizient zu verbessern (auch in Hinblick auf die

Barrierefreiheit) ist eine systematische Bestandsanalyse durchzuführen. Entsprechende Dokumentationen erfolgen in Kapitel 4 *Barrierefreier Nahverkehr*

a) Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung liegt in der Verantwortung der Städte, Märkte und Gemeinden. Zur Mindestausstattung einer Bushaltestelle gehören ein Haltestellenschild zusammen mit einer Informationstafel oder einem Fahrplankasten mit Angabe folgender Information:

- Name des Verkehrsunternehmens / Linienbetreibers
- Aktueller Fahrplan
- Name der Haltestelle

Eine Haltestelle kann zusätzlich mit Sitzgelegenheiten oder einem Wartehäuschen versehen werden. Kriterien für das Aufstellen eines Wartehäuschens sind die Nachfrage, der Bedarf und die verfügbare Fläche.

b) Bahn – Bus

Der Umstieg zwischen den Verkehrssystemen sollte an allen SPNV-Stationen möglich sein. Alle SPNV-Stationen haben eine Bushaltestelle.

c) P+R

Im Landkreis Unterallgäu konzentriert sich die P+R-Nachfrage auf die Bahnhöfe mit P+R-Anlagen und auf die größeren Städte im Untersuchungsgebiet, die auf der Verkehrsachse Memmingen – München liegen. An den Bahnhöfen Memmingen, Hausen (Schwaben), Breitenbrunn und Loppenhausen sind keine P+R-Plätze vorhanden. Gerade im Einzugsgebiet des ländlichen Raums sollte den autoaffinen Kunden durch P+R-Anlagen der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert werden.

d) B+R

Je städtischer ein Bahnhof gelegen ist, desto wichtiger wird die Bedeutung eines B+R-Angebots. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen bis zu zehnmal gegenüber dem Fußgängerverkehr.

3.1.4 Beförderungsorganisation

Hinsichtlich der Beförderungsorganisation besteht kein Handlungsbedarf. Pünktlichkeit und Anschlusssicherung werden durch das vorhandene RBL sichergestellt.

3.1.5 Informationen und Qualitätssicherung

a) Informationen

Die Qualität der Information der Fahrgäste hat den veröffentlichten VVM-Qualitätsstandards zu entsprechen.

Aus den Rückmeldungen der Bevölkerungsbefragung kann entnommen werden, dass die Ausstattungen der Haltestellenaushänge nicht überall aktuell und lesbar sind. Die Ausstattung der Haltestellen obliegt der Verantwortung der Städte, Märkte und Gemeinden.

b) Qualitätssicherung

Der VVM hat Qualitätsstandards bzgl. Bedienungsumfang, ÖPNV-Einzugsbereichen, Warte- und Übergangszeiten, Erschließungskriterien sowie der Beförderungsqualität definiert und veröffentlicht.

3.1.6 Tarif- und Vertriebssystem

Das Tarifsystem im Landkreis Unterallgäu und der Stadt Memmingen ist nicht einheitlich. Durch den Tarif des VVM und die Integration der Stadtverkehre Memmingen und Mindelheim beim Umstieg zwischen Stadt- und Regionalverkehr in den VVM-Tarif kann häufig der Verbundtarif angewendet werden. In Bad Wörishofen ist dies jedoch nicht der Fall.

Die Stadtverkehre Memmingen, Mindelheim und Bad Wörishofen besitzen jeweils ein eigenes Fahrkartensortiment mit einem darauf abgestimmten Preisgefüge. Sie sind nur bedingt oder unzureichend in ein verbundweites Tarifsystem integriert.

Eine tarifliche Integration der Schienenstrecken in den VVM besteht nicht. Nach Möglichkeit sollen verkehrsmittelübergreifende Beförderungen über das E-Ticket-System des Schwabenbund hergestellt werden. Zur weiteren Umsetzung des E-Ticket-Systems kann die Beteiligung an einer verbundübergreifenden Betreibergesellschaft erforderlich sein, in die die VVM als Gesellschafterin nach Möglichkeit eintreten soll.

3.2 Zusammenfassung der wesentlichen Schwachstellen

Die verschiedenen Ergebnisse aus Analysen und Befragung lassen sich hinsichtlich der Schwerpunktprobleme in die Bereiche unterteilen:

- Fahrplan/Linienführung
- Fahrzeuge/Kapazitäten
- Haltestellen

- Tarif
- Fahrgastinformation/Marketing

3.2.1 Fahrplan/Linienführung

(1) Im Schülerverkehr treten in Einzelfällen besonders nach Schulschluss längere Wartezeiten bis zur Busabfahrt auf. Memminger Schüler müssen mitunter in Memmingen am ZOB nochmals umsteigen – Wunsch nach mehr Direktfahrten.

(2) Für die Linie 963 (Memmingen-Winterrieden-Babenhausen) wird die Verlängerung aller Fahrten, die in Winterrieden enden bis Babenhausen gefordert.

(3) Bestehende Leerfahrten sollten in Linienfahrten umgewandelt werden.

(4) Es wird der weitere Ausbau alternativer Bedienformen gefordert (Rufbus/Flexibus).

(5) Freigestellter Schülerverkehr sollte in einen Linienverkehr nach §42 PBefG umgewandelt werden.

(6) Die Stadtverkehrslinien in Memmingen sollten mindestens alle 30-60 Minuten verkehren und auch am Wochenende, die derzeit noch nicht bedienten Ortsteile anfahren.

Folgende Ortsteile bzw. Gebiete von Memmingen sind besser zu erschließen:

- Stadtweiherstr./Bodenseestr (REWE),
- Neubruch,
- Steinheim,
- Gewerbegebiet Nord,
- Dickenreishausen (Wochenende),
- Volkratshofen (Wochenende).

3.2.2 Fahrzeuge/Kapazitäten

Die Kapazitäten sind derzeit auf allen Linien ausreichend und werden laufend überprüft und ggf. angepasst. Beschwerden gab es auf den folgenden Linien. Diese Kapazitätsengpässe sind mittlerweile behoben:

- Linie 966 (Memmingen-Legau)
- Linie 967 (Memmingen-Babenhausen) bis Frickenhausen
- Linie 810 (Memmingen-Krumbach) bis Lauben
- Linie 940 (Türkheim Gymnasium-Bad Wörishofen)

3.2.3 Haltestellen

Es werden folgende fehlende bzw. neue einzurichtende Haltestellen als wesentlich angesehen:

- Kammlach: Grundschule (Linie 921)
- Heimertingen:
 - Gewerbegebiet Süd (Linie 959/963)
 - Höhe Ringstr.(Linie 959/963)
 - Höhe An der Steige (Linie 959/963)
- Türkheim:
 - Türkheim Nord (zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017 umgesetzt)
- Memmingen
 - Kempter Str. (mit Verlängerung Linie 3)
 - Bodenseestr.(mit Verlängerung Linie 3)
 - Vöhlinstr. (mit Verlängerung Linie 3)

3.2.4 Tarif

In den Tarif des Verkehrsverbundes Mittelschwaben sollte der SPNV einbezogen werden bzw. über ein elektronisches Vertriebssystem (Schwabenbund E-Ticketing) ein durchgängiger Fahrschein erworben werden können.

3.2.5 Marketing/Fahrgastinformation

Marketingaufwendungen sowie die Fahrgastinformation werden als nicht ausreichend kritisiert. So sind die Angebote im Landkreis im Busverkehr nicht hinreichend bekannt.

Die dynamische Fahrgastinformation (DFI) sollte ausgeweitet werden.

4 BARRIEREFREIER NAHVERKEHR

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist eine wichtige Zielvorgabe im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan werden daher die Rahmenbedingungen geschaffen, um Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für Alle, insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, deutlich zu verbessern.

4.1 Grundlagen

4.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Nahverkehrsplan hat nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Ausnahmen können konkret benannt und begründet werden.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind, soweit vorhanden, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Ergänzend zum bundesweit gültigen PBefG trifft das Bayerische ÖPNVG (in Kraft getreten am 30.08.2014) die wesentliche Aussage zur Barrierefreiheit in Art. 4 Abs. 3 Satz 2 bis 4 BayÖPNVG. Danach sind die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern „bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten. Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten.“

Bei einer Fortschreibung der Bayerischen Leitlinie für Nahverkehrsplanung wird diese Thematik gemäß den Vorgaben im BayÖPNVG zu berücksichtigen sein.

Mittelbar relevante Bestimmungen für die Herstellung der Barrierefreiheit beziehen sich im BayÖPNVG auf das am Bedarf orientierte Bedienungsangebot auch in ländlichen Räumen, in denen abgestufte Bedienungsangebote zum Tragen kommen

(siehe Art. 4 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG). In Art. 4 Abs. 3 Satz 1 BayÖPNVG wird weiterhin auf die Sicherheit und Bequemlichkeit verwiesen, die die eingesetzten Fahrzeuge bieten sollen.

4.1.2 Begriff „Vollständige Barrierefreiheit“

Der in § 8 Abs. 3 PBefG genannte Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist bislang nicht abschließend definiert. Er gilt als unbestimmter Rechtsbegriff, da weder Gesetzestext noch die Gesetzesbegründung diesen konkretisieren. Auch die Schriften des Gesetzgebers machen deutlich, dass dieser nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems bis 2022 ausging, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und –zyklen.¹

Der Begriff der Barrierefreiheit leitet sich auch weiterhin auf Grundlage von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) aus den allgemein anerkannten Regeln der Technik ab. „Vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen ist unmöglich und damit rechtlich nicht regelungsfähig. Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist [...] ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen.“ (BAG ÖPNV (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, S. 8)

Ziel ist es daher, mit dem Nahverkehrsplan Memmingen-Unterallgäu einen geeigneten Rahmen zur Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV für möglichst viele Menschen zu schaffen.

4.1.3 Regelwerke und technische Normen zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Die allgemein anerkannten Regelwerke und technische Normen sowie weitere relevante Veröffentlichungen dienen der fachlichen Konkretisierung für die Umsetzung der Barrierefreiheit. Nachfolgend eine Übersicht über die derzeit wichtigsten Regelwerke, die für die Entwicklung der lokalen Anforderungen im

¹ Bundestagsdrucksache (BT-Drs.) 17/7046, S. 12: „Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird.“

Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu zugrunde gelegt wurden bzw. für den weiteren Ausbau eine geeignete Grundlage darstellen:

- DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Deutsches Institut für Normung, Normenausschuss Bauwesen, Berlin 2014
- DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, Deutsches Institut für Normung, Normenausschuss Medizin, Berlin 2011
- DIN 32975 „Gestaltung visueller Information im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“, Berlin 2009
- „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, Herausgeber: ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV), 2014.
- „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA), FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2011
- „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2013
- „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“, Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Köln 2012
- VDV-Mitteilung 7038 „Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG“, Köln August 2015
- Die grundlegenden gesetzlichen Normen zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit von ÖPNV-Fahrzeugen sind:
 - BOStrab und BOKraft
 - § 30d Straßenverkehrszulassungsordnung – Kraftomnibusse in Verbindung mit
 - RL 2001/85/EG (die sogenannte „EU-Busrichtlinie“).

4.2 Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu

4.2.1 Zielvorgabe

Der Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu strebt das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 gemäß der gesetzlichen Vorgabe in § 8 Abs. 3 des PBefG (vgl. Kapitel „Gesetzliche Grundlagen“) unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen und der technischen Möglichkeiten an.

Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV wird als dauerhafter und integrierter Prozess begriffen und im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu entsprechend umgesetzt. Die Anforderungen der Barrierefreiheit sind bei zukünftigen Planungen, Modernisierungszyklen und Entscheidungen zu beachten (bei Neu- und Umbau). Die Umsetzung des barrierefreien ÖPNV sollte sich auch am Bedarf orientieren. Die entsprechenden Grundlagen werden mit der Fortschreibung des vorliegenden Nahverkehrsplans geschaffen.

Im vorliegenden NVP werden die folgenden Themen dargestellt:

1. Aspekte der Barrierefreiheit im allgemeinen ÖPNV als Grundlage für eine mögliche Definition von Standards
2. Prioritätenbildung für die Umsetzung der Barrierefreiheit
3. Umgang mit Ausnahmen und konkrete Benennung von Ausnahmen

4.2.2 Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV

Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind:

- die Haltestelleninfrastruktur,
- die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- die Kommunikation mit den Kunden sowie
- der Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen.

Im Zusammenspiel der genannten Aspekte ist die Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV möglich.

Nachfolgend werden die Aspekte Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation ausgeführt². Sie dienen als Grundlage für eine Definition von Standards für den Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu.

² Quelle: BAG ÖPNV: Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG, September 2014, S. 14 ff

Haltestellen

- Minimierung Reststufe/-spalt beim Ein- und Ausstieg:

Wichtig für einen barrierefreien ÖPNV ist das Maß für Restspalt und -stufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg. Dieses Maß sollte soweit minimiert werden, dass der Ein- und Ausstieg mit Rollstuhl oder Rollator ohne besondere Erschwernis möglich ist. Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist ein Maß von jeweils maximal 5 cm ohne besondere Erschwernis überrollbar. Ist dies nicht zu gewährleisten, ist die Barrierefreiheit durch den Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen herzustellen.
- Haltestellenformen, die eine reibungslose Anfahrbarkeit durch die eingesetzten Fahrzeuge und damit minimale Stufen- und Spaltmaße ermöglichen; hierzu sind – abhängig von der Ausgestaltungsform - ausreichende Haltestellenlängen und deren Freihaltung notwendig; sofern es die Örtlichkeit zulässt und die Maßnahme verhältnismäßig ist;
- Einbau von Formsteinen, für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle ermöglichen;
- Sicherstellung einer dauerhaft konstanten Höhe der Bordkante; z. B. durch Sonderbordsteine, ggf. in Kombination mit besonderen Fahrbahnbelägen im Bereich der Haltestelle (z. B. halbstarrer Asphalt, Beton);
- fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Wartebereich der Haltestelle und auf angrenzenden Gehwegen;
- Leitsystem (visuell/taktil) aus kontrastreichen Bodenindikatoren in Form eines Auffindestreifens (zum Auffinden der Haltestelle), dem Einstiegsfeld an der barrierefreien Einstiegstür und ggf. einem Leitstreifen entlang der Bordsteinkante. Bei großen Umstiegshaltestellen sind zur Orientierung im Bereich der Haltestelle weitere Bodenindikatoren und Leitelemente sinnvoll (z. B. Wegeleitung, Auffinden der Fahrgastinformation)
- Möglichkeit des „verkürzten“ barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (besonderer Hochbord nur im Bereich der Tür zu den Rollstuhlplätzen) aus Gründen der örtlichen Umstände (bspw. Haltestelle zwischen Einfahrten) oder wirtschaftlichen Gründen;
- Gewährleistung von Barrierefreiheit auch bei der Anlage von Busbuchten (ausreichende Längen, ggf. spezielle Bauformen und Linienführung der Borde).

Haltestellenausstattung

Entscheidend für die Ausstattung einer Haltestelle ist deren Bedeutung (Anzahl Ein- und Aussteiger, Frequenz, Lage im Raum) und Funktion (z.B. Verknüpfungsfunktion). Eine flächendeckende Ausstattung aller Haltestellen mit vollumfänglichem Haltestellenmobiliar ist weder überall in der örtlichen Situation möglich, noch unter Beachtung des vernünftigerweise Leistbaren tatsächlich sinnvoll.

Beachtet werden sollte, dass die installierte Ausstattung den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht wird. Dazu gehören:

- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer;
- kontrastreiche Gestaltung von Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste, Möblierung), taktil erfassbar;
- visuelle Informationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip;
- soweit möglich Überdachung und Sitzgelegenheiten.

Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Haltestellen

- direkte Erreichbarkeit von Haltestellen ohne Umwege (z. B. durch Gewährleistung von beidseitigen Zugängen bei Haltestellen in Mittellage);
- Ermöglichung kurzer Umsteigewege zwischen Haltestellenpositionen an Verknüpfungspunkten (erleichtert Orientierungsmöglichkeiten und Nutzbarkeit trotz Mobilitätsbeeinträchtigungen);
- stufenlose und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen auf den zuführenden Gehwegen (hindernisfrei nutzbare Mindestgehwegbreite, Ausstattung mit Bodenindikatoren an Querungsstellen, ggf. akustische Zusatzeinrichtungen an Ampeln etc.);
- Optimierung der Lage der Haltestelle unter dem Blickwinkel der Barrierefreiheit (z. B. Beachtung Haltestellenabstände und Einzugsbereiche, Einrichtungen mit besonderen Nutzergruppen im Umfeld, spezielle barrierefreie Wegeverbindungen im Umfeld).

Fahrzeuge

Fahrzeuge der Klassen I und II (vgl. sogenannte „Busrichtlinie“, RL 2001/85/EG) sind nach den Anforderungen der Barrierefreiheit auszustatten:

- Einsatz von Niederflurbussen im Stadtverkehr;
- Die Fahrzeuge, der in den Stadtverkehr einbrechenden Linien aus dem ländlichen Raum, werden sukzessive auf Niederflur- oder „Low-Entry-Busse“ umgestellt. Die Umrüstung der Fahrzeuge soll bis spätestens 2028 abgeschlossen sein.
- Möglichst Einsatz von Niederflur- oder „Low-Entry“-Bussen im ländlichen Raum;
- ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen (für Rollstuhlnutzer aber auch Personen mit Kinderwagen, Rollator o. ä.);
- Ausstattung der Fahrzeuge mit genügend Haltewunschtastern
- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginneren besonders in Bezug auf Haltegriffe und -stangen sowie der Türen;
- akustische und visuelle Fahrgastinformationen (siehe nachfolgenden Absatz, „Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen“).

Information und Kommunikation

Allgemeine Fahrgastinformation

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind ebenfalls abhängig von Bedeutung und Funktion der jeweiligen Haltestelle.

Grundsätzlich ist aus Sicht der Barrierefreiheit zu beachten:

- Möglichst lückenlose und aktuelle Informationen vor und während des Reiseweges parallel zur barrierefreien Wegeketten (möglichst auch in Echtzeit).
- Informationen nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“:

Bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sind immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten anzusprechen. Mit diesen Sinnen können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden.

Gerade an baulich komplexen Anlagen (wie z. B. Bahnhöfen, Busbahnhöfen und sonstigen Verknüpfungspunkten) ist dies von besonderer Bedeutung (z.B. durch die Ausstattung von DFI mit einer sprachbasierten Ausgabe).

- Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein.

Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen

Die Informationen an und in den Fahrzeugen sind Teile der Gesamtinformationskette im ÖPNV und sollten möglichst ebenfalls nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch) angeboten werden:

- Fahrgastinformation außen am Bus zur Identifikation des Busses (Linien-Nummer, Fahrtziel);
- Fahrgastinformation im Bus (nächste Haltestelle etc.); u.a. Sensibilisierung der Busfahrer für klare und deutliche Durchsagen

Reiseplanung

Für die Reiseplanung sind verschiedene Informationsformen und -medien zu berücksichtigen, die ebenfalls möglichst barrierefrei auszugestalten sind:

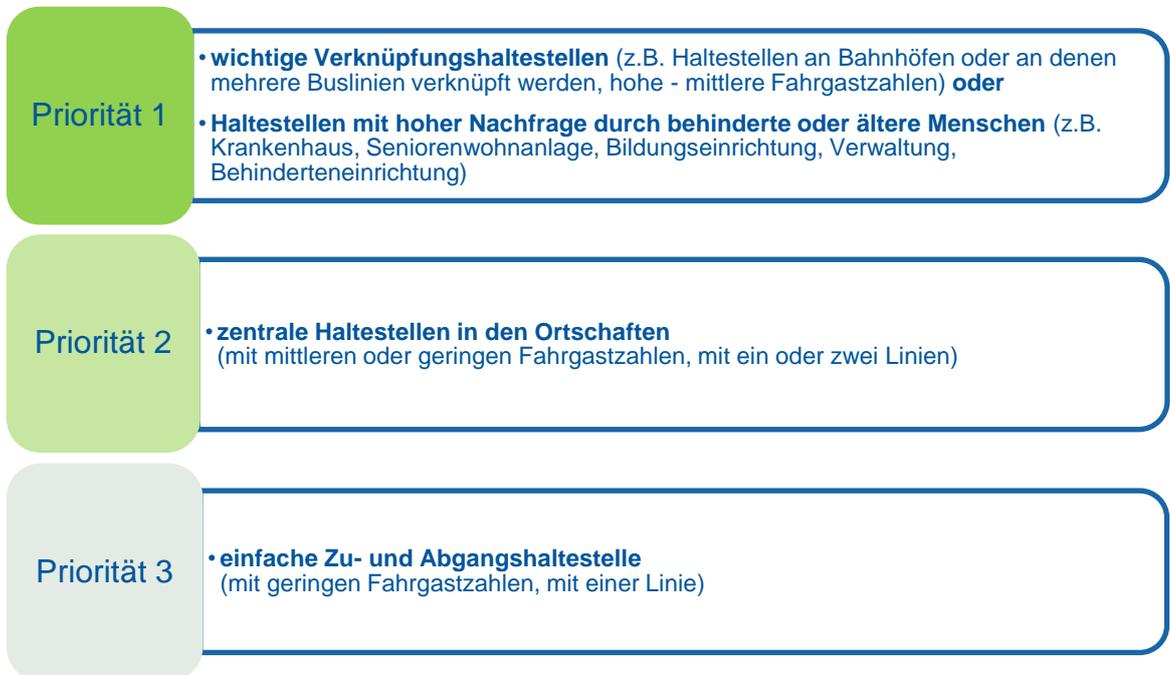
- Kontrastreiche und übersichtliche Druckerzeugnisse;
- elektronische Fahrplanauskünfte, die die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen bzw. relevante Informationen enthalten;
- individuell abrufbare Informationen über mobile Endgeräte gewinnen zunehmend an Bedeutung;
- Persönliche Beratungen in den Fahrkartenverkaufsstellen sollten in ausreichender Zahl und mit angemessenen Öffnungszeiten vorhanden sein - gerade für ältere Menschen sind diese von großer Bedeutung.

4.2.3 Prioritätenbildung für die Umsetzung der Barrierefreiheit

Als Zugangsstellen zum ÖPNV sind die (Bus-)Haltestellen wichtige Schnittstellen im Gesamtsystem öffentlicher Verkehr, deren Bedeutung im Zusammenhang mit der Beurteilung der Qualität aus Kundensicht nicht unterschätzt werden darf. Zwar ist insgesamt ein hoher, barrierefreier Qualitätsstandard die Ausstattung betreffend anzustreben, doch wäre es weder sinnvoll noch praktikabel, für alle Haltestellen die gleichen (umfassenden) Ausstattungsmerkmale zu fordern. Vom zentralen, durch zahlreiche Linien angedienten Verknüpfungspunkt in zentraler Innenstadtlage bis hin zur einfachen „Bedarfshaltestelle“ am Rande einer Landstraße – zu groß sind die Unterschiede bezüglich der Funktion und des Fahrgastaufkommens ebenso der Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus.

Aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen wird daher eine Prioritätenbildung für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen vorgesehen. Die Priorisierung dient als Methodik für das kurz-, mittel- und langfristige Haltestellenmanagement.

Im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu werden folgende Prioritätenstufen zugrunde gelegt:



Die Haltestellen der Priorität 1 erhalten absoluten Vorrang für den barrierefreien Ausbau. Diese Haltestellen werden für den Ausbau bis 2022 geprüft. Haltestellen der Priorität 2 und 3 sind mittelfristig bzw. langfristig für den barrierefreien Ausbau zu prüfen. Für sie ist der barrierefreie Umbau bis 2022 nicht möglich. Nach Entwicklung der Haltestellen mit Priorität 1 wird, mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern, für die Haltestellen mit Priorität 2 und 3 entschieden werden, welche davon noch ausgebaut oder zurückgestellt werden müssen.

Die Haltestellen im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu werden diesen drei Prioritäten wie nachfolgend dargestellt zugeordnet. Diese Prioritätenbildung ist bei zukünftigen Planungen zu beachten. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder zeitlicher Dringlichkeit, können Haltestellen bei der weiteren Fortschreibung auch einer anderen Priorität zugeordnet werden.

Prioritäten der Haltestellen der Stadt Memmingen

Es werden in der Stadt Memmingen insgesamt 85 Haltestellen wie folgt priorisiert:

- Priorität 1: 18 Haltestellen
- Priorität 2: 50 Haltestellen
- Priorität 3: 17 Haltestellen.

Nachfolgend die Übersicht im Einzelnen (nach Stadt-/Ortsteilen bzw. Anbindung durch Regionallinien):

Haltestelle	Lage/ Richtung	Priorität	Begründung	Zustand
AW-Heim	Linie 2 Westen	1	Altenheim AWO	
BBZ	Linie 2/6	1	Bildungseinrichtung Schule	barrierefrei ausgebaut
Bismarckschule	Zentrum	1	Bildungseinrichtung Schule	
BSG Wielandstr.	Linie 3	1	Bildungseinrichtung Schule	
Klinikum	Linie 2 Westen	1	Krankenhaus	
Realschulen	Linie 3	1	Bildungseinrichtung Schule	barrierefrei ausgebaut
Schweizerberg	Zentrum	1	Bildungseinrichtung Schule	
Spitalmühlweg	1.Stelle Linie 2 Westen	1	Nähe Unterallgäuer Werkstätten	barrierefrei ausgebaut
Th.-Heuss-Schule	Linie 1 Westen	1	Bildungseinrichtung Schule	
Waldfriedhof	Linie 1 Osten	1	Altenheim Ulrichsheim	
Weinmarkt	Zentrum	1	Zentrum	barrierefrei ausgebaut
ZOB	Zentrum	1	Zentraler Umstieg	barrierefrei ausgebaut entlang Fahrradparkhaus
Anna Apotheke	Linie 2	2		
Baltenplatz	1. Stelle Linie 1 Osten	2		
Beethovenstraße	Linie 1 Osten	2		
Benninger Str.	Linie 2	2		
Bergermühlstraße	Linie 2 Osten	2		
Bilgeristraße	Linie 2 Westen	2		
Braunstraße	1. Stelle Linie 1 Westen	2		
Brucknerstraße	Linie 1 Osten	2		
Dr-Berndl-Straße	Linie 1 Westen	2		
Ed.-Flach-Str.	Linie 1 Westen	2		

Haltestelle	Lage/ Richtung	Priorität	Begründung	Zustand
Eissporthalle	Linie 2 Westen	2		
Erfurter Str.	Linie 1 Westen	2		
Frundsbergstraße	Linie 2 Westen	2		
Hallenbad	Linie 1 Westen	2		
Jägerndorfer Str.	Linie 2 Westen	2		
Kalkerfeld	Linie 1 Osten	2		
Kohlschanzstraße	Zentrum	2		
Mammostraße	Linie 2 Osten	2		
Marienrain	Linie 2 Osten	2		
Mitteresch	Linie 2 Westen	2		
Mozartstraße	Linie 1 Osten	2		
Münchner Str. VW	Linie 1 Osten	2		
Rügenstraße	Linie 1 Westen	2		
Schießstätte	Linie 2 Osten	2		
Westapotheke	Linie 1 Westen	2		
Neubuch Königsberger Str.	Linie 4	3		
Neubuch Stauffenbergstr.	Linie 4	3		
Schillerstr	Linie 3	3		
Trachtenheim	Linie 4	3		

Tabelle 12 Haltestellen Memmingen Kernstadt (Haltestellen mit Stadtverkehrslinien):

Haltestelle	Lage/Sonstiges	Priorität	Begründung
Ärztehaus		1	Ärztehaus
Waimerstr.		1	
Sachsenstraße		2	
Stoll-Wespach		2	
Gh. Hirsch		2	

Tabelle 13 Haltestellen Amendingen (Haltestellen mit Stadtverkehrslinien):

Haltestelle	Lage/Sonstiges	Priorität	Begründung
Eisenhirsch		2	
Feilitschstraße		2	
Söldnerweg		2	
Bleiche		3	
Grünenfurt		3	
Schloßhang		3	

Tabelle 14 Haltestellen Eisenburg (Haltestellen mit Stadtverkehrslinien):

Haltestelle	Linie	VU	Priorität	Begründung
BBZ	Linie 966	Kink	1	mehrere Schulen (Wirtschaftsschule, Berufsschulen, FOS/BOS)
Bismarckschule	Linie 959/963	RBA	1	Aus- und Einstieg von BBZ-Schülern in Richtung Norden (Linien 959/963)
Hallenbad	Linie 959/963	RBA	1	Bernhard-Strigel-Gymnasium (BSG)
Rotes Kreuz	Linie 959/963	RBA	1	Rotes Kreuz, Aus-/Einstieg für Real-schüler aus/in Richtung Norden 959/963/250
Vöhlin Gymnasium	Linie 966, 959/963/965	Kink	1	Gymnasium: Ein-/Ausstieg in Richtung Süden (Linie 965) und Westen (Linie 966) sowie Norden (Linien 959/963)
Allgäuer Straße MSM	Linie 966	Kink	2	
Allgäuer Straße Netto	Linie 966	Kink	2	
Dickenreishausen Feuerwehrhaus	Linie 966	Kink	2	

Haltestelle	Linie	VU	Priorität	Begründung
Dickenreishausen Schule	Linie 966	Kink	2	
Dickenreishausen Schützenheim	Linie 966	Kink	2	
Donaustr./Fraunhofer Str.	Linie 959/963	RBA	2	
Feldschlössle	Linie 959/963	RBA	2	
Ferthofen	Linie 966	Kink	2	
Firma Stehle	Linie 965	RBA	2	
Luginsland	Linie 965	RBA	2	Mittags Einstieg für Schüler in Richtung Süden (Linie 965)
Pendlerparkplatz Süd	Linie 966	Kink	2	
Schwabenstr	Linie 959/963	RBA	2	
Steinheim Nord	Linie 959	RBA	2	
Steinheim Süd	Linie 959/963	RBA	2	
Steinheim Egelseer Str.	Linie 959	RBA	2	
Trunkelsberg Festhalle	Linie 967	Angele	2	
Trunkelsberg Geißhof	Linie 967	Angele	2	
Trunkelsberg Gh Ochsen	Linie 967	Angele	2	
Volkratshofen	Linie 966	Kink	2	
Zeppelinstr	Linie 959/963	RBA	2	Nur zum Ausstieg für BSG-Schüler
B&E/Firma Stetter	Linie 964	RBA	3	
Buxheimer Str. Tankstelle	Linie 959/963	RBA	3	
Cineplex	Linie 959/963	RBA	3	geringe Fahrgastzahlen
Fa. Dachser	Linie 959/963	RBA	3	geringe Fahrgastzahlen
Firma Kolb	Linie 964	RBA	3	
Firma Pfeifer/Kaufmarkt	Linie 964	RBA	3	
Hart	Linie 966	Kink	3	
Illerpark	Linie 959/963	RBA	3	geringe Fahrgastzahlen
Wagnerstr	Linie 959/963	RBA	3	

Tabelle 15 Stadt Memmingen - Haltestellen mit Bedienung durch Regionallinien:

Prioritäten der Haltestellen des Landkreises Unterallgäu

Es werden im Landkreis Unterallgäu insgesamt 309 Haltestellen wie folgt priorisiert:

- Priorität 1: 44 Haltestellen
- Priorität 2: 135 Haltestellen
- Priorität 3: 129 Haltestellen.

Alle weiteren Haltestellen des Linienverkehrs werden als Ausnahmen definiert (vgl. Kap. 4.2.4).

Nachfolgend die Priorisierung der Haltestellen im Landkreis Unterallgäu im Überblick:

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3033	Babenhausen, Busbahnhof	1	wird demnächst umgebaut
3032	Babenhausen, Krumb.Str.	1	Nähe Altenheim
3034	Babenhausen, Schulzentrum	1	Umstiegshaltestelle, Nähe Altenheim
4286	Bad Grönenbach, Ärztehaus	1	
3426	Bad Grönenbach, Bad Clevers	1	
4288	Bad Grönenbach, Helios-Klinik	1	Heliosklinik
4287	Bad Grönenbach, Marktstr.	1	
3362	Bad Grönenbach, Memminger Str.	1	weitgehend barrierefrei
3154	Bad Grönenbach, Schule	1	weitgehend barrierefrei, Umstiegshaltestelle+ FSV
3936	Bad Wörishofen, Pf.-Kneipp-Schule	1	weitgehend barrierefrei, Grund- und Mittelschule, Kurheime
1430	Bad Wörishofen, Bahnhof	1	weitgehend barrierefrei, Umstiegshaltestelle, Kurheime
2536	Bad Wörishofen, Heimstr.	1	Schulhaltestelle, Kureinrichtungen
3925	Bad Wörishofen, Kathreiner Str.	1	Kurhaus
2539	Bad Wörishofen, Kneippianum	1	weitgehend barrierefrei, Kureinrichtung
3910	Bad Wörishofen, Therme	1	
3305	Bad Wörishofen, Wirtschaftsschule	1	Schulhaltestelle
3095	Benningen, Mittler Wirt	1	weitgehend barrierefrei
3342	Buxheim, Abz Weiher	1	
3343	Buxheim, Bäckerei Mueller	1	Schulhaltestelle, weitgehend barrierefrei
3344	Buxheim, Maienplatz	1	weitgehend barrierefrei
3001	Dirlewang, Mühlbachstraße	1	wichtige Umstiegshaltestelle
3076	Dirlewang, Schule	1	auch freigestellter Schülerverkehr

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3112	Erkheim, GH Bären	1	hauptsächlich Aus-/Umstiegshst.
3306	Erkheim, Schule	1	weitgehend barrierefrei, auch freigestellter Schülerverkehr
3405	Fellheim, Altenheim	1	weitgehend barrierefrei, Altenheim
3338	Heimertingen, Raiffeisenbank	1	
3382	Lautrach, Ort	1	Regens-Wagner-Lautrach
3240	Memmingerberg, Allgäu Airport	1	weitgehend barrierefrei, Flugplatz
2700	Mindelheim, Bahnhof	1	Umstiegshaltestelle
3160	Mindelheim, Förderschule	1	
2945	Mindelheim, Forum/Busbahnhof	1	Zentrale Bushaltestelle in MN
3173	Mindelheim, GS/Brennerstraße	1	gleiche Haltest. wie 3002
2946	Mindelheim, Hermelestr.	1	barrierefrei, Haltest. 2946 u. 3934 gehören zus.
3934	Mindelheim, Hermelestr./Teckstr.	1	barrierefrei, Haltest. 2946 u. 3934 gehören zus.
3015	Mindelheim, Krankenhaus	1	barrierefrei, wichtige Haltestelle. Krankenhaus
2947	Mindelheim, Maristenkolleg	1	
3002	Mindelheim, Mittelschule	1	
3171	Mindelheim, Stadion/Maristen	1	weitgehend barrierefrei, Haltest. 2947 u. 3171 gehören zus.
3116	Ottobeuren, Basilika	1	weitgehend barrierefrei, Haltest. neu gebaut- identisch mit 3092; Nähe Altenheim und Krankenhaus
3092	Ottobeuren, Parkcafé	1	weitgehend barrierefrei, Haltest. neu gebaut- identisch mit 3116; Nähe Altenheim u. Krankenhaus
3093	Ottobeuren, Schule	1	
2973	Tuerkheim, Altenheim	1	Altenheim
2972	Tuerkheim, Gymnasium	1	große Haltest. mit vielen Umsteigern
2971	Tuerkheim, Pfarrkirche	1	
2977	Amberg, Hauptstraße	2	wird z.Zt. neu gebaut
2978	Amberg, Türkheimer Straße	2	wird z.Zt. neu gebaut
3308	Attenhausen, Ort	2	
3364	Bad Grönenbach, Bahnhof	2	
3023	Bad Wörishofen, Kirchdorfer Str.	2	
2534	Bad Wörishofen, Neue Mitte Ga.	2	Aus-/Einstieghaltestelle Schüler
2535	Bad Wörishofen, Stockh. Str.	2	Aus-/Einstieghaltestelle Schüler
3311	Benningen, Kreisbauhof	2	
2930	Breitenbrunn, Bahnhof	2	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3348	Buxheim, Memminger Straße 19	2	
3345	Buxheim, Stadtweg	2	
2961	Derndorf	2	
3060	Egg a. d. Günz	2	
3082	Engetried, Kirche	2	
3059	Engishausen	2	
3026	Ettringen, Bahnhof	2	
3025	Ettringen, Kirche	2	
3027	Ettringen, Ost	2	
2857	Frechenrieden	2	
3121	Frickenhausen, Ortsmitte	2	
2853	Gottenau	2	
3107	Günz, Dorfplatz	2	
2964	Hasberg, Kirchheimer Str.	2	
2965	Hasberg, Ortsmitte/Graf	2	
2957	Haselbach, Kirche	2	
2983	Hausen, Ortsmitte	2	
3219	Hawangen, Kollinger	2	
3094	Hawangen, Rathaus	2	
4107	Hawangen, Schöllhorn	2	
3365	Hetzlinshofen	2	
3063	Holzgünz, Schlossweg	2	
3147	Holzgünz, Zwölferweg	2	
3376	Illerbeuren, Feuerwehr	2	
3375	Illerbeuren, Schule	2	
2975	Irsingen	2	
3326	Ittelsburg, Hauptstraße	2	
3055	Kettershausen	2	
3024	Kirchdorf, Welfenstr.	2	
3036	Kirchhaslach	2	
4385	Kirchheim, Bahnhofstr.	2	
2959	Kirchheim, Gh Adler	2	
2960	Kirchheim, Gh Kreuz	2	
3068	Kirchheim, Lagerhaus	2	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3058	Klosterbeuren	2	
2996	Köngetried	2	
3372	Kronburg	2	
3316	Lachen, Hauptstraße	2	
3309	Lachen, Schule	2	auch freigestellter Schülerverkehr
3061	Lauben	2	
3381	Lautrach, Abzw. Illerbeuren	2	
3425	Legau, Alte Schule	2	
3387	Legau, Alter Bahnhof	2	
3388	Legau, BayWa	2	
3389	Legau, Rathaus	2	
2982	Lohhof	2	Kloster Lohof - Soziotherapie
2993	Loppenhausen, Haupt-/Waldstr.	2	
2994	Loppenhausen, Schlössle	2	
3384	Maria Steinbach, Gh Löwen	2	
3385	Maria Steinbach, Kirche	2	
2850	Markt Rettenbach, Marktplatz	2	
2967	Markt Wald, Bürgle-/Hauptstr.	2	
2547	Markt Wald, Gh Adler	2	
2951	Markt Wald, Rathaus	2	
2948	Mattsies	2	
3007	Mindelau	2	Haltestelle neu gebaut
2542	Mindelheim, Nebelhornstr.	2	
2979	Mindelheim, Siedlung	2	
3157	Mittelrieden	2	
2988	Moergen	2	
3054	Mohrenhausen	2	
3085	Mussenhausen	2	
2980	Nassenbeuren, Ortsmitte	2	
3320	Niederdorf	2	
3337	Niederrieden, Gh Krone	2	
3336	Niederrieden, Kirche	2	
3046	Oberauerbach	2	
3012	Oberegg	2	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3045	Oberkammlach, Hoellbergstraße	2	Haupteinstieg liegt innerorts
2530	Oberneufnach, Vereinsheim	2	
2969	Oberrammingen	2	
3332	Oberreichau	2	
3043	Oberrieden, Kirche	2	
2653	Oberschönegg	2	
3104	Oberwesterheim	2	
3399	Olgishofen, Feuerwehr	2	
3131	Ollarzried	2	
2800	Ottobeuren, Bahnhof	2	
3089	Ottobeuren, Marktplatz	2	
2929	Pfaffenhausen, Bahnhof	2	
4122	Pfaffenhausen, Memminger Str.	2	
3404	Pless, Oberdorf/Zehentstadel	2	
3358	Pless, Unterdorf/Riedweg	2	
3403	Pless, Mitteldorf/Raiffeisenbank	2	
3062	Rummeltshausen	2	
2986	Salgen	2	
3110	Schlegelsberg	2	
2531	Schlingen	2	
2990	Schöneberg, Ortsmitte/Gemeinde	2	
3125	Schwaighausen	2	
3028	Siebnach, Kapelle	2	
3029	Siebnach, St.-Georgsstraße	2	
3078	Sontheim, Bahnhof	2	
3077	Sontheim, Ort	2	
3307	Sontheim, Schule	2	
3087	Stetten, Ort	2	
2533	Stockheim	2	
3124	Trunkelsberg, Festhalle	2	
3123	Trunkelsberg, Geishof	2	
3114	Trunkelsberg, Gh Ochsen	2	
3200	Tuerkheim (Bay), Bahnhof	2	
3855	Tuerkheim, Abz Berg	2	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3071	Tuerkheim, Jakob-Sigle-Straße	2	
2949	Tussenhausen	2	
3066	Ungerhausen, Ort	2	
3065	Ungerhausen, Siedlung	2	
3011	Unteregg (U'allg.)	2	
3044	Unterkamlach	2	
2970	Unterrammingen	2	
3216	Unterrieden	2	
3106	Untewesterheim	2	
3006	Warmisried	2	
3051	Weinried	2	
3105	Westerheim, Festhalle/Schule	2	auch freigestellter Schülerverkehr
3222	Westerheim, Kirche	2	
3042	Westernach	2	
3069	Wiedergeltingen, Ritter	2	verlegt - ab 2017 Rath./Schule
3331	Winterrieden, Huber	2	
3323	Wolfertschwenden, Gh Weissenh.	2	
3322	Wolfertschwenden, Kirche	2	
3321	Wolfertschwenden, N'dorfer Str.	2	
3360	Woringen	2	
3645	Woringen, Feuerwehrhaus	2	
3053	Zaiertshofen	2	
2570	Zaisertshofen	2	
3361	Zell	2	
3317	Albishofen	3	
3075	Altensteig, Alpenstraße	3	
3003	Altensteig, Gartenstraße	3	
2854	Altisried	3	
3409	Apfeltrach, Schule	3	
3913	Bad Wörishofen H.Ausstr./Loewenbr.	3	
3926	Bad Wörishofen, Gaertnerw./Lindenw.	3	
3566	Bad Wörishofen ,Irs.Str/ Wienerstr	3	
4293	Bad Wörishofen, Abz Jagdhäusle	3	
3912	Bad Wörishofen, Adolf-Scholz	3	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3456	Bad Wörishofen, Am Anger	3	
3916	Bad Wörishofen, Bgm.StoeckleStr	3	
4298	Bad Wörishofen, Blütenhof	3	
3565	Bad Wörishofen, Breitenb. Str.	3	hauptsächlich Ausstiegshaltestelle
3564	Bad Wörishofen, Breitenb. Str. Süd	3	hauptsächlich Ausstiegshaltestelle
2392	Bad Wörishofen, Eichwaldstraße	3	
2394	Bad Wörishofen, Flugplatz	3	
3945	Bad Wörishofen, Freib. Kasse 2	3	
3919	Bad Wörishofen, Gärtnerweg/Erl	3	
2393	Bad Wörishofen, Gammenr.-Str./	3	
3458	Bad Wörishofen, Gottl.-Daimler	3	
3914	Bad Wörishofen, Hart-Str./Aust	3	
3921	Bad Wörishofen, Haupt/Kellerw	3	
3924	Bad Wörishofen, Haupt/Pfarrh.	3	
3920	Bad Wörishofen, Hauptstr./Kurz	3	
3917	Bad Wörishofen, Hauptstr./Adler	3	
3906	Bad Wörishofen, Hochstr./Feneb	3	
3918	Bad Wörishofen, Hochstr./Tulpen	3	
3922	Bad Wörishofen, Irs.Str./Buchl	3	
2360	Bad Wörishofen, Karl-Benz-Str.	3	
3857	Bad Wörishofen, Kathreinerstr./Untere Mühlstr.	3	
2537	Bad Wörishofen, Kaufb. Str.	3	
4374	Bad Wörishofen, Kirchd. Str./Gew	3	
3928	Bad Wörishofen, Klinik BW	3	
2538	Bad Wörishofen, Königsb. Str.	3	
3567	Bad Wörishofen, Kolpingstr.	3	
4299	Bad Wörishofen, Kronenparkpl.	3	
4376	Bad Wörishofen, Robert-Bosch-S	3	
4301	Bad Wörishofen, Schönesch. Str./Sonnenhof	3	
3923	Bad Wörishofen, Schulstr.	3	
3915	Bad Wörishofen, Schwermer	3	
4304	Bad Wörishofen, Sonnenbüchl/FB	3	
2395	Bad Wörishofen, Sportanlagen/A	3	
4300	Bad Wörishofen, Tannenbaum	3	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
4237	Bad Wörishofen, Thermenallee	3	
4302	Bad Wörishofen, Vers. Schloss	3	
4297	Bad Wörishofen, Waldsee	3	
3457	Bad Wörishofen, Zeppelinstraße	3	
4303	Bad Wörishofen, Zillertal	3	
2359	Bad Wörishofen, Zum Gugger	3	
4375	Bad Wörishofen, Kirch.Str/Anger	3	
3056	Bebenhausen, Ort	3	in Richtung Babenhausen äußerst schlechter Zustand
3041	Bedernau, Neue Welt	3	
3938	Benningen, Am Zeil	3	
3325	Boehen	3	
3334	Boos, Bräuhaus	3	
3335	Boos, Prielweg	3	
2992	Breitenbrunn, Ort	3	geringe Fahrgastzahlen
2987	Bronnen	3	geringe Fahrgastzahlen
3119	Daxberg	3	geringe Fahrgastzahlen
3049	Dietershofen	3	
3319	Dietratried	3	geringe Fahrgastzahlen
3017	Dorschhausen, Mindelauer Str.	3	
2954	Eppishausen, Abz Königshausen	3	
2989	Eppishausen, Haselbruecke	3	
3086	Erisried, Kirche	3	
3146	Erisried, Molkerei	3	
3111	Erkheim, Festplatz	3	
3113	Erkheim, Maibaum	3	
3850	Erkheim, Memminger Str.	3	
3084	Eutenhausen	3	
3339	Fellheim, Raiffeisenbank	3	
3340	Fellheim, Rathaus	3	
2532	Frankenhofen	3	
3327	Gossmannshofen, Kreisstraße	3	geringe Fahrgastzahlen
3318	Gossmannshofen, Ort	3	geringe Fahrgastzahlen
3047	Greimeltshofen	3	
3391	Greuth b. Kronburg	3	geringe Fahrgastzahlen

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3373	Greuth, Abzw.	3	gehört zu Haltestelle Greuth b. Kronburg
3008	Heimenegg	3	geringe Fahrgastzahlen
3005	Helchenried	3	
3312	Herbshofen	3	
3037	Hoerlis	3	geringe Fahrgastzahlen
3126	Hofs	3	geringe Fahrgastzahlen
3208	Hohenreuten	3	geringe Fahrgastzahlen
3159	Hohenschlau	3	geringe Fahrgastzahlen
2952	Immelstetten, Dorfstraße	3	geringe Fahrgastzahlen
3122	Inneberg	3	geringe Fahrgastzahlen
3374	Kardorf	3	
4306	Kirchdorf, Kirche	3	
3935	Kirchdorf, Skyline Park	3	
2953	Könghausen	3	geringe Fahrgastzahlen
3371	Kronburg, Abzw.	3	
3246	Kuenersberg	3	
3273	Kuenersberg, Sparkasse	3	
3083	Lannenberg, Ort	3	
3080	Markt Rettenbach, Kapelle	3	
2848	Markt Rettenbach, Post	3	
2546	Markt Wald, Bahnhofswirtsch.	3	
3245	Memmingerberg, A.-Stöckl-Str.	3	
3274	Memmingerberg, Gartenstraße	3	
3067	Memmingerberg, Gh Löwen	3	
3238	Memmingerberg, Kath. Kirche	3	
3237	Memmingerberg, Molkereistraße	3	
3310	Memmingerberg, Schule	3	
3241	Memmingerberg, Spark/Augsb.Str	3	
3213	Oberrieden, Hohenreuter Straße	3	
3150	Ottobeuren, Südbau	3	geringe Fahrgastzahlen
3212	Pfaffenhausen, Ohnsang	3	
3013	Rappen	3	geringe Fahrgastzahlen
2997	Saulengrain, Ortsmitte	3	
2968	Schnerzhofen	3	

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
2958	Spöck	3	
3102	Stephansried, Oben	3	
3103	Stephansried, Unten	3	
3048	Stolzenhofen	3	
2625	Tafertshofen, Ortsmitte	3	
2962	Tiefenried	3	
3074	Traunried	3	
3064	Ungerhausen, Bahnhof	3	2018 verlegt in Gutenbergstraße
3773	Unterauerbach	3	geringe Fahrgastzahlen
3127	Unterhaslach	3	geringe Fahrgastzahlen
3333	Unterreichau	3	
3218	Weilbach, Ort	3	geringe Fahrgastzahlen
3070	Wiedergeltingen, Galgen	3	
3329	Winterrieden, Kellm. Str./Bauhof	3	
3330	Winterrieden, Waage	3	
4114	Woringen, Bahnhof	3	geringe Fahrgastzahlen
3073	Zaisertshofen, Ziegelstadel	3	

Tabelle 16 Priorisierung der Haltestellen im Landkreis

4.2.4 Ausnahmen

Die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit gilt nicht ausnahmslos. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG ermöglicht es, Ausnahmen zuzulassen, soweit sie konkret im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden³. Dies betrifft alle Aspekte der Barrierefreiheit, insbesondere aber den barrierefreien Haltestellenausbau und das einzusetzende Fahrzeugmaterial. Damit wurde den Aufgabenträgern die Möglichkeit gegeben, die eigenen finanziellen Rahmenbedingungen sowie die sachlichen Notwendigkeiten in die Abwägung einbeziehen zu können.

Die Ausnahmen müssen im NVP explizit benannt und einzeln begründet werden. Sie gelten grundsätzlich bis zum Ende der Laufzeit des NVP.⁴

Durch die im Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu umgesetzte Prioritätenbildung (vgl. Kapitel 4.2.3), wurde ein flexibles Vorgehen im Hinblick auf die Relevanz des barrierefreien Umbaus gewählt. Dieses Vorgehen ist langfristig, über den aktuellen NVP hinaus gedacht, plausibel und transparent und macht Bedarfsanpassungen möglich.

Derzeit ist jedoch bereits absehbar, dass sich für einige Verkehre und Haltestellen die Barrierefreiheit auch auf lange Sicht nicht realisieren lässt oder diese kaum relevant sind. Dies betrifft u.a.:

- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies gilt häufig für Haltestellen im ländlichen Umfeld. Hier läuft die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle „ins Leere“ und es würde eine „barrierefreie Insel“ geschaffen;
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.⁵

Ebenso können derzeit die Fahrzeuge der flexiblen Bedienformen (Bedarfsverkehre), die mit Taxen oder Kleinbussen durchgeführt werden, keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten.

Im Rahmen des vorliegenden NVP werden für die Stadt Memmingen keine Ausnahmen definiert.

Im Landkreis Unterallgäu werden im Hinblick auf einen barrierefreien Ausbau die nachfolgenden 103 Haltestellen als Ausnahmen benannt:

³ § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG: „Die in Satz 3 genannte Frist [1. Januar 2022] gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

⁴ Vgl. BAG ÖPNV: Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG, September 2014, S. 26

⁵ Vgl. BAG ÖPNV: Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG, September 2014, S. 26

ID	Haltestelle	Ort	Begründung der Ausnahme
3040	Achsenried	Achsenried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4218	Aigholz, Ort	Aigholz	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3030	Anhofen (Markt Wald)	Anhofen (Markt Wald)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3010	Apfeltrach, Kirche	Apfeltrach	baulich nicht auf beiden Seiten möglich
3118	Arlesried, Ort	Arlesried	baulich nicht möglich, sehr geringe Fahrgastzahlen
2955	Aspach/Weiler	Aspach (Eppishausen)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3398	Babenhausen, Ulmer Straße	Babenhausen (Günz)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3156	Bad Grönenbach, Thal	Bad Grönenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
159	Bad Grönenbach, Waldcafe	Bad Grönenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3927	Bad Grönenbach Ziegelberg	Ziegelberg/Grönenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3366	Bad Grönenbach Gmeinschwenden	Gmeinschwenden	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3357	Bad Grönenbach Herbisried	Herbisried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3460	Bad Wörishofen, Alpenstraße	Bad Wörishofen	weitgehend barrierefrei
3929	Bad Wörishofen, Schoeneschach	Bad Wörishofen	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3207	Baumgaertle	Baumgaertle	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4124	Bedernau, Lagerhaus	Bedernau	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3115	Benningen, Einöde	Benningen (b Memm.)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3097	Betzsried, Einschnitt	Betzsried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3134	Bibelsberg	Bibelsberg	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3214	Bittenau	Bittenau	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3206	Brandstetten	Brandstetten/Schwab	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3987	Bruechlins, Abz Hawangen	Bruechlins	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3986	Bruechlins, Ort	Bruechlins	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3851	Buergle	Buergle	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit

ID	Haltestelle	Ort	Begründung der Ausnahme
3346	Buxheim, Pappelallee	Buxheim b Memmingen	nur Aussteiger; sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3132	Dassberg	Dassberg	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3120	Daxberg, Moosmühle	Moosmühle (Erkheim)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3109	Dennenberg	Dennenberg	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4305	Dorschhausen, Kirche	Dorschhausen	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3209	Egelhofen	Egelhofen	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3220	Eggisried	Eggisried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3098	Eheim, Sägewerk	Eheim	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3136	Eldern, Hauptstraße	Eldern	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3390	Engelharz, Abzw.	Engelharz	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3204	Erkheim, Abzw. St. Johann	Erkheim	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3019	Essmühle	Essmühle	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3142	Fricken	Fricken (Allgäu)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3099	Froehlints	Froehlints	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3039	Fuerbuch	Fuerbuch	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2210	Gangwalden	Gangwalden	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3009	Gernstall	Gernstall b Mindelh.	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3786	Gronau	Gronau/Stetten Kr.MN	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3140	Günzegg	Günzegg	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3096	Guggenberg (Ottob.)	Guggenberg (Ottobeur.)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3101	Gumpratsried	Gumpratsried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3983	Haitzen, Ort	Haitzen (Groenenbach)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3038	Halden	Halden/Kirchhaslach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4294	Hartenthal	Hartenthal	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit

ID	Haltestelle	Ort	Begründung der Ausnahme
3386	Hoef	Maria Steinbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2551	Hoefen	Hoefen (Oberhoefen)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2510	Hoefen, Abz Aletshofen	Hoefen (Oberhoefen)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3978	Hueb, Ort	Hueb (Kr MN)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3143	Hueners	Hueners	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3370	Hurren	Hurren	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2541	Jägersruh, Gasthaus	Jägersruh(Mindelhm.)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3149	Kaisersmoos	Kaisersmoos	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3144	Karlins	Karlins	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3948	Katzbrumühle	Koengetried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3148	Korb	Korb (Unterallgäu)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3979	Kornhofen, Ort	Kornhofen	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3139	Kuttern	Kuttern	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3988	Lampolz, Ort	Lampolz	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3108	Langenberg	Langenberg (U'allg.)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3380	Lautrach, Am Stausee	Lautrach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4126	Letten	Rohrhof/M.Rettenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3145	Leupolz (Ottobeuren)	Leupolz (Ottobeuren)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3383	Maria Steinbach, Abzw.	Maria Steinbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3449	Markt Wald, Funkstation	Markt Wald	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4123	Mindelberg, Abzweig	Mindelberg (Kr. MN)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3014	Mindelheim, Eicht	Mindelheim	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3315	Moosbach (Lachen)	Moosbach (Lachen)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2981	Nassenbeuren, Abz	Nassenbeuren	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3985	Niebers	Niebers	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit

ID	Haltestelle	Ort	Begründung der Ausnahme
3352	Niederrieden, Weiler	Niederrieden	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3138	Nollen	Nollen (Allgäu)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3128	Oberhaslach	Oberhaslach/Ottobeuren.	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4219	Oberlandholz, Ort	Oberlandholz	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3990	Oberwarlins	Oberwarlins	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3129	Ollarzried, Kreuzbauer	Ollarzried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3004	Osterlauchdorf	Osterlauchdorf	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3021	Osterlauchdorf, Abzweigung	Osterlauchdorf	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3141	Ottobeuren, Waldmühle	Ottobeuren	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3135	Reuthen	Reuthen (Kr MN)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4040	Rrohrhof	Rrohrhof/M.Rettenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4391	Sankt Anna, Mindelheim	Unterauerbach/Schwab	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2998	Saulengrain, Abz Köngetr. Straße	Saulengrain	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2549	Schlingen, Jagdhof	Schlingen	keine bedienenden Linien
3133	Schoren	Schoren (Ottobeuren)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3982	Schratten, Ort	Bad Grönenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4329	Untergammenried, Abzw.	Untergammenried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4295	Untergammenried, Ort	Untergammenried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2976	Unterirsingen	Unterirsingen	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4220	Unterlandholz, Ort	Unterlandholz	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3989	Unterwarlins	Unterwarlins	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3130	Vogelsang (U'allg.)	Vogelsang (Ottobeuren.)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3975	Waldegg, Ort	Waldegg b Groenenbach	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
4296	Waldmühle	Untergammenried	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3991	Westenried, Ort	Westenried (Boehen)	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit

ID	Haltestelle	Ort	Begründung der Ausnahme
3378	Westerhart, Bischof	Westerhart	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3379	Westerhart, Gutshof	Westerhart	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3324	Wineden	Wineden	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
2999	Wipfel	Wipfel	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit
3984	Wolferts, Ort	Wolferts/Ottobeuren	sehr geringe Fahrgastzahlen; wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit

Tabelle 17 Haltestellen mit Ausnahmen im Hinblick auf einen barrierefreien Ausbau

5 VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN

5.1 Vorhandene Planungen zur Siedlungsentwicklung und zu Veränderungen/Verbesserungen im ÖPNV

Die voraussichtliche Siedlungsentwicklung der Gemeinden wurde mit einem Befragungsbogen erfasst und meist zusätzlich telefonisch abgefragt. Die Befragung zeigt, dass in einigen Städten, Märkten und Gemeinden für die nächsten Jahre verschiedene Veränderungen im infrastrukturellen Bereich (z. B. neue Bahnhöfe, Parkierungs- und Radabstellanlagen, neue Baugebiete) geplant sind. Eine tabellarische Darstellung dieser Informationen zeigt Anlage 5.1. Anlage 5.2 veranschaulicht, wo neue Wohn- oder Gewerbegebiete geplant und ob diese durch bereits vorhandene Haltestellen des ÖPNV erschlossen sind.

5.2 Planungen im SPNV

Das Land Bayern und die Planungsregion Donau-Iller streben an, den SPNV weiterzuentwickeln. Ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Stärkung des SPNV in der Region ist das Regio-S-Bahn-Konzept. Aus diesem lassen sich verschiedene Infrastrukturausbaupläne der BEG für den Raum Memmingen und den Landkreis Unterallgäu ableiten. Weiterhin werden derzeit auch die SPNV-Leistungen im Dieselnetz Ulm mit den Strecken Ulm – Weißenhorn, Ulm – Memmingen und Günzburg – Mindelheim durch die BEG ausgeschrieben. Der neue Verkehrsvertrag soll Ende 2020 in Kraft treten und sieht einen neuen Fahrplan mit neuen Halten und den Einsatz neuer Fahrzeuge auf den Strecken Ulm – Weißenhorn und Ulm – Memmingen vor [Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. (2016)].

Zu den Infrastrukturprojekten im Raum Memmingen-Unterallgäu gehören die folgenden neuen Haltepunkte, die im Rahmen der „Stationsoffensive Bayern“ näher untersucht wurden: Dabei zeigt sich, dass die Maßnahmen verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll sind, wenn der definierte Kostenrahmen nicht überschritten wird.

- Pless,
- Fellheim,
- Heimertingen,
- Memmingen-Amendingen,
- Memmingen-Berufsbildungszentrum (BBZ) und
- Buxheim.

Außerdem wird die Reaktivierung der Haltepunkte

- Ungerhausen und
- Westerheim

gegenwärtig geprüft. Bislang konnte die fahrplantechnische Machbarkeit noch nicht bestätigt werden.

Darüber hinaus bestehen folgende weitere Infrastrukturausbaupläne:

- Der Ausbau der Strecke von Ulm Finninger Str. bis Memmingen, verbunden mit der Verlegung des Haltes Gerlenhofen (ab 2020) hin zum heutigen Siedlungsschwerpunkt wird derzeit in einem Gutachten untersucht
- Erneuerung des Bahnhofs Senden (bis vsl. Ende 2022) verbunden mit dem Neubau eines ESTW
- Neubau eines ESTW auf dem Abschnitt Memmingen – Buchloe mit Realisierung von gleichzeitigen Einfahrmöglichkeiten im Bahnhof Stetten (Schwaben) bis Ende 2018 und im Bahnhof Sontheim (Schwaben) bis 2018. Der verkehrliche Nutzen besteht in einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Qualität [<http://beg.bahnland-bayern.de/de/planung/-infrastrukturprojekte>].
- Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Türkheim, Stetten (Schwab) und Sontheim (Schwab) bis Ende 2018 geplant.
- Elektrifizierung und Ausbau der Strecke Lindau – München (Abschnitt Buxheim – Memmingen – Türkheim (– Buchloe) [www.abs48.com].

Es ist davon auszugehen, dass durch diese Ausbaumaßnahmen und die Ausschreibung der SPNV-Leistung im Dieselnetz Ulm zu etlichen Angebotsverbesserungen führen. Besonders im Raum Memmingen sollen nach Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Memmingen-BBZ nennenswerte Schülerverkehre auf den SPNV übergehen [Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. (2016)].

Neben den genannten Vorhaben gibt es das aus der Region und mit den Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg entwickelte Regionalbahn-Konzept, das für die Region Donau-Iller und Ostwürttemberg alle Einzelstrecken und Maßnahmen zu einem Regio-S-Bahn-Gesamtkonzept verbindet, um weitere Synergien zu heben. In der Region Memmingen-Unterallgäu werden die Linie S 4 (Ulm – Günzburg – Mindelheim – Memmingen – Tannheim) und die Allgäubahn (S 6: Ulm – Memmingen – Tannheim) zu Teilen der Regio-S-Bahn Donau-Iller. Das Konzept für die Regio-S-Bahn sieht dabei für das gesamte Gebiet einheitliche Standards, z. B. Bedienung aller Mittel- und Oberzentren (Memmingen) mit einem 30-Minuten-Takt (mindestens in der HVZ) vor. Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist als

Stufenkonzept mit einer schrittweisen Umsetzung geplant. Infolgedessen führt die Umsetzung von Bausteinen des Regio-S-Bahn Konzeptes zu einer erneuten Angebotsausweitung im SPNV. Daher hat die BEG bereits in der laufenden Ausschreibung eine Option für die Zubestellung einzelner dieser zusätzlichen Regio-S-Bahn Leistungen vorgesehen [Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. (2016)]. Bild 11 zeigt den Linienverlauf der Regio-S-Bahn Donau-Iller.



Bild 11 Linienkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller [Quelle: Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller (2015)]

Mit der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn sind Anpassungen im Busverkehr im Landkreis Unterallgäu erforderlich.

5.3 Verkehrsprognose

Die verfügbaren Eckdaten zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage wurden unter Abschnitt 2.3 aufgezeigt.

Für die zukünftige Entwicklung sind insbesondere die strukturellen Rahmendaten für den Landkreis Unterallgäu und die Stadt Memmingen von Bedeutung. Auf Basis des Jahres 2015 wird für den Landkreis bis 2035 ein Bevölkerungswachstum von 6,9 % prognostiziert. Für die Stadt Memmingen ergibt sich ein Zuwachs von 5,1 % (Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035; Dezember 2016). Im Bereich der für den Schülerverkehr in der Fläche bedeutenden Alterskohorte von 6 bis (unter) 16 Jahren ergibt sich für den Landkreis Unterallgäu ein Zuwachs von ca. 5,1 %. Vor diesem Hintergrund kann hinsichtlich der Rahmenbedingungen für den ÖPNV von einer stabilen Entwicklung ausgegangen werden.

Es ist trotzdem weiterhin zu erwarten, dass der Hauptteil des wachsenden Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung wie bisher durch eine weitere Zunahme des MIV abgedeckt werden wird.

Die Realisierung der Regio-S-Bahn Donau-Iller wird voraussichtlich die Attraktivität des ÖPNV im Nahverkehrsraum deutlich steigern. Im Zuge dieser Verbesserung des Verkehrsangebots wird sich im Einzugsbereich der Regio-S-Bahn Donau-Iller voraussichtlich Verkehr vom MIV auf den ÖPNV verlagern. Hiervon dürfte jedoch vor allem der Schienenverkehr profitieren.

6 Maßnahmenkonzeption

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum Memmingen-Unterallgäu werden nachfolgende Maßnahmen definiert.

6.1 Konzeptionelle Maßnahmen

6.1.1 Allgemeiner Regionalverkehr

Regelmäßig unvermeidbare Leerfahrten sind in Fahrplanfahrten umzuwandeln. Dies betrifft insbesondere Leerfahrten auf der Linie 963 (Memmingen-Winterrieden-Babenhausen) im Abschnitt Winterrieden-Babenhausen.

Grundlegend wird die in Kapitel 7 definierte Netzkonzeption in Qualität und Quantität als maßgebend für durchzuführende Leistungen im ÖPNV innerhalb des Bedienegebietes Memmingen-Unterallgäu festgelegt.

Mit der geplanten Wiederinbetriebnahme der Staudenbahn Türkheim-Markt-Wald-Gessertshausen für den SPNV ist zu prüfen, ob für Pendler aus den nordöstlichen Gebieten des Unterallgäus (Tussenhausen, Ettringen, Kirchheim, Eppishausen) Zubringerbusangebote an die Staudenbahn geschaffen werden können.

6.1.2 Alternative Bedienformen

Alternative Bedienformen sind mindestens im heutigen Umfang beizubehalten und in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit auszubauen.

Die konzeptionellen und finanziellen Optionen sind 2017 vom Aufgabenträger geprüft und am 11.12.2017 im Kreistag beschlossen worden.

Das für den Landkreis Unterallgäu entwickelte Konzept eines bedarfsorientierten Verkehrssystems sieht eine Ergänzung der Linien des Hauptnetzes in Form einer Flächenbedienung um zentrale Orte vor. Insgesamt sollen 6 bis 7 Knotengebiete eingerichtet werden.

Folgende Rahmenbedingungen sind vom Kreistag des Landkreises Unterallgäu festgelegt worden:

- Callcenter: Einrichtung und Betrieb durch die Verkehrsunternehmen (VU) selbst oder Einkauf dieser Dienstleistung durch die VU bei Dritten
Betriebszeit: Montag - Sonntag: 07:00 Uhr - 18:00 Uhr
- Buchungsmöglichkeit: ab 4 Wochen bis 30 Min. vor gewünschter Abfahrt

- Bestellmöglichkeit: per Telefon, Internet oder App
- Fahrbetrieb: Montag - Freitag: 06:00 Uhr - 19:00 Uhr
(Kernzeiten) Samstag/Sonntag/Feiertag: 07:00 Uhr - 18:00 Uhr
- Fahrzeuge: barrierefrei (geeignet für Rollstuhlfahrertransport nach DIN), ausgestattet mit Verkaufstechnik, einheitliches Design
- Finanzierung: Tarifauffüllung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift mit Festlegung des Höchsttarifs

Höchstgrenze der Tarifauffüllung ist der Anteil des Betriebskostendefizites, der 8 Euro je erschlossenem Einwohner im Jahr und gleichzeitig 4 Euro je gefahrenem Kilometer nicht überschreitet; bei Projekten, die überwiegend in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf im Sinne des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) liegen, erhöht sich der Wert um 25 % (entsprechend der staatlichen Förderrichtlinie)
- Eigenwirtschaftliche Verkehrsdurchführung durch die im jeweiligen Gebietsknoten bereits mit einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung ausgestatten Verkehrsunternehmen
- Ausgestaltung der einzelnen Knoten in Absprache mit dem Landkreis Unterallgäu, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen unter Einbeziehung des ÖPNV-Beirates und der örtlichen Behindertenbeauftragten
- Verhandlungen im Bereich Memmingen, Bad Wörishofen und Buchloe über Einbeziehung in das System einer bedarfsorientierten Bedienungsform
- Beschlussfassung durch den Kreisausschuss vor jeder Betriebsaufnahme im jeweiligen Knoten (Erlass der allgemeinen Vorschrift zur Tarifauffüllung mit Festlegung des Höchsttarifs)
- Abrechnung der Tarifauffüllung mit den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und den Kommunen durch den VVM

Die unter Kapitel 7 aufgeführten Linien des Hauptnetzes sind nach Möglichkeit durch die flexiblen Angebote nicht zu beeinträchtigen. Für die Linien des

Nebennetzes (Kapitel 7) wird eine Verstärkung von festen Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs durch flexible Fahrten geprüft und ggf. vorgenommen werden. Für die einzelnen Knoten sollen von den Verkehrsunternehmen GbR's gegründet werden, welche die Durchführung der flexiblen Bedienungsform organisieren.

Maßnahmen für den Stadtverkehr Memmingen werden unter Abschnitt 6.1.3 behandelt.

6.1.3 Stadtverkehr Memmingen

Grundlagen

Nachfolgend werden verschiedene Einzelmaßnahmen für den Stadtverkehr Memmingen festgelegt.

Über die im Nahverkehrsplan definierten Maßnahmen hinausgehend ist für die Stadt Memmingen bis Ende 2018 seitens der Stadtverwaltung ein Stadtbuskonzept vorzulegen, welches in den Folgejahren umgesetzt werden soll. Dieses Konzept soll eine grundlegende Neuausrichtung der bisherigen Angebote beinhalten und auf allen wesentlichen Ästen einen 30-Minuten-Takt bzw. einen 60-Minuten-Takt vorsehen.

a) Stadtlinien

In Memmingen sollen Angebotslücken durch eine bessere Bedienung des Bereichs Stadtweiherstraße/Bodenseestraße (REWE)/Neubruch sowie am Wochenende für die Ortsteile Eisenberg/Trunkelsberg/Dickenreishausen/Volkratshofen/Ferthofen geschlossen werden.

Ein annähernder 30/60-Minuten-Takt auf den Stadtverkehrslinien 1 und 2 sowie ein annähernder 60-Minuten-Takt (Montag-Freitag) bzw. 120-Minuten-Takt (Samstag/Sonntag/Feiertag) auf Linie 3 ist mit folgenden Bedienzeiten vorzuhalten:

- Montag-Freitag: 06:00 – 19:00 Uhr
- Samstag: 08:00-17:00 Uhr
- Sonntag: 11:00-18:00 Uhr

Hierzu gelten folgende konzeptionelle Eckpunkte:

Montag bis Freitag

- Linie 1: Berliner Freiheit-ZOB-Waldfriedhof-Kalkerfeld
 - Angebot analog Status quo
- Linie 2: Hühnerberg-Klinikum-ZOB-Memmingerberg/Allgäu Airport
 - Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt, entspricht 6 Fahrtenpaaren zusätzlich
- Linie 3: ZOB-Amendingen-Eisenburg-Trunkelsberg-ZOB
 - Verdichtung auf annähernden 60-Minuten-Takt, entspricht 4 Fahrten zusätzlich

Die Linie 3 ist darüber hinaus nach Neubruch zu verlängern und im annähernden 60-Minuten-Takt (entspricht 14 Fahrtenpaaren) zu bedienen (s. Bild 12).

Die Haltestellen Kemptner Str., REWE und Vöhlinstr. sind neu einzurichten (s. auch Abschnitt 6.1.6). In Abhängigkeit vom Laufweg der Fahrten der bisherigen Linie 3 kann die Verlängerung bis Neubuch ab ZOB entweder über Weinmarkt oder über Luitpoldstr./Kaisergraben erfolgen.

Die heutige Linie 4 nach Neubuch mit 4 Fahrten an Schultagen wird aufgegeben und in die Linie 3 integriert.



Bild 12 Linienerweiterung Memmingen (Grundlage: © 2018 Microsoft)

Samstag, Sonntag und Feiertage

- Linie 1: Berliner Freiheit-ZOB-Waldfriedhof-Kalkerfeld
 - Angebot analog Status quo
- Linie 2: Hühnerberg-Klinikum-ZOB-Memmingerberg/Allgäu Airport
 - Samstag: Angebot analog Status quo, jedoch Integration Linie 810 (Babenhausen-Memmingen) in den Stadtverkehrstarif mit weiteren Halten der Linie 810
 - Sonntag: Das Angebot der Linien 1 und 2 mit der Verknüpfung der Linien 1 und 2 sonntags ist im gleichen Umfang wie heute beizubehalten, jedoch Integration der Linie 810 (Babenhausen-Memmingen) in den Stadtverkehrstarif mit weiteren Halten der Linie 810).

- Linie 3: neue Ringlinie ZOB-Amendingen-Eisenburg-Trunkelsberg-ZOB-Volkrathshofen-Ferthofen-Hitzenhofen-Dickenreishausen-ZOB
 - Neu ca. alle 2 Stunden mit 4 Fahrten als Ringlinie mit folgender Linienführung: ZOB-Weinmarkt-Amendingen-Eisenburg-Trunkelsberg-ZOB-Weinmarkt-Bodenseestr.-Volkrathshofen-Ferthofen-Hitzenhofen-Dickenreishausen-Bodenseestr.-Weinmarkt-ZOB (s. Bild 13)



Bild 13 Linienenerweiterung Memmingen Samstag – Sonntag (Grundlage: © 2018 Microsoft)

b) Anbindung Dickenreishausen/Volkrathshofen/Ferthofen Montag bis Freitag

Die Bedienung von Dickenreishausen/Volkrathshofen/Ferthofen erfolgt durch Linie 966 (Memmingen-Legau). Dieses Angebot kann als ausreichend eingeschätzt werden. Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

c) Linie 810 Babenhausen-Memmingen

Die Linie 810 ist analog den Linien 955, 959, 963 und 969 in den Stadtverkehrstarif zu integrieren. Alle Fahrten halten in Memmingen (bzw. Memmingerberg) an den Haltestellen Augsburgsberger Straße, Sparkasse und Memmingerberg.

d) Bedienung Neubruch

Die Bedienung von Neubruch in Schwachlastzeiten (Montag-Freitag) sowie an Wochenenden erfolgt durch eine neu eingerichtete AST-Linie (Linie 8).

e) Bereits umgesetzte Maßnahmen

Die sich aus den Analysen ergebende Einbeziehung von Steinheim in den Stadtverkehr von Montag bis Sonntag wurde bereits umgesetzt (tarifliche Maßnahme Linien 955, 959, 963, 969 und 250 – gegenseitige tarifliche Anerkennung).

Für Steinheim wird Montag-Freitag ein ca. 60- und Samstag und Sonntag ein 120-Minuten-Takt angeboten. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Das Gewerbegebiet Nord ist seit 2016 durch Einbindung der Linien 959 und 963 angebunden.

6.1.4 Schülerverkehr

Im Schülerverkehr sind im Rahmen des derzeitigen Leistungsumfanges alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine zeitnahe Beförderung zu garantieren. Umsteigevorgänge sind auf ein Minimum zu reduzieren.

Leistungen im freigestellten Schülerverkehr sind mit dem Ziel zu prüfen, diese in einen Linienverkehr nach § 42 PBefG umzuwandeln und damit für jedermann zugänglich zu machen.

Im Hinblick auf eine kontinuierliche Qualitätssicherung im Schülerverkehr, erfolgt die Klärung auftretender Probleme in Arbeitstreffen der betroffenen Schulen, Verkehrsunternehmen und der kommunalen Aufgabenträger. Hierzu werden durch die Verwaltung entsprechende Teilnehmer aus Verkehrsunternehmen und Schulen bestimmt.

6.1.5 Anpassungen an die Regio-S-Bahn Donau-Iller

Im Raum Memmingen sind mit der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Donau-Iller und der Reaktivierung bzw. des Neubaus der Bahnhöfe Pleß, Fellheim, Heimertingen, Memmingen-Amendingen, Memmingen-Berufsbildungszentrum und Buxheim die Buslinien entlang der Regio-S-Bahn anzupassen. Die Buslinie 959 (Kellmünz-Memmingen) kann vollständig entfallen. Die Buslinie 963 Babenhausen-Memmingen dient überwiegend der Anbindung von Babenhausen, Winterrieden, Boos und Niederrieden an Memmingen. Ein generelles Brechen der Linie 963 am Bahnhof Heimertingen kurz vor Memmingen ist nicht anzustreben, da der zusätzliche Umsteigevorgang zu Fahrgastverlusten führen dürfte. Es wird empfohlen, die Linie 963 durch zusätzliche Bedarfsverkehre ab Bahnhof Heimertingen mit Anschluss an die Regio-S-Bahn weiter aufzuwerten.

Die Linie 964 (Buxheim-Memmingen) erschließt anders als die Regio-S-Bahn weitere innerörtliche Bereiche von Memmingen und Buxheim. Die Linie 964 soll mit Ausnahme einzelner Fahrten weiterhin bedient werden.

- Kammlach
 - Grundschule (Linie 921)
- Memmingen:
 - Kempter Str. (mit Verlängerung Linie 3)
 - Bodenseestr. (mit Verlängerung Linie 3)
 - Vöhlinstr. (mit Verlängerung Linie 3)

Zu Maßnahmen in Türkheim siehe die Ausführungen in Abschnitt 6.6.3.

6.2 Fahrzeuge/Kapazitäten

Für die Schülerbeförderung ist eine ausreichende Kapazität bereitzustellen. Bei Bedarf muss der Nachweis der Kapazität im erforderlichen Zeitfenster vom Verkehrsunternehmen gegenüber den Aufgabenträgern erbracht werden. Zur Schaffung umweltverträglicher Mobilität sollen künftig auch elektrisch betriebene Systeme zum Einsatz kommen.

6.3 Tarif- und Vertrieb

a) Maßnahmen mit regionaler Bedeutung

Mit Einführung der Regio-S-Bahn und der Entwicklung des E-Ticketing ist die Einbeziehung des SPNV in den Tarif des Verkehrsverbundes Mittelschwaben sinnvoll. Hierzu sind seitens der Aufgabenträger entsprechende Gespräche zu führen. Als Minimum ist eine gemeinsame Fahrkarte für Bus und Regio-S-Bahn anzustreben.

Die Möglichkeit Fahrausweise über elektronische Vertriebswege zu erwerben, sollte angestrebt werden (E-Ticketing). Hierzu besteht derzeit eine *Projektskizze elektronisches Ticketing und Fahrgeldmanagement im Verkehrsgebiet des Schwabenbund e.V.*, die seitens des Landkreises grundsätzlich befürwortet wird.

b) Stadtverkehr Memmingen

Für den Stadtverkehr Memmingen erfolgt eine Integration der Linie 810 (Babenhausen-Memmingen) in den Stadtverkehrstarif.

6.4 Fahrgastinformation und Marketing

Fahrgastinformation und Marketing bilden einen Schwerpunkt zur Erweiterung des Kundenpotenzials im ÖPNV. Dabei sollen in Auftritt und Darstellung des ÖPNV kontinuierliche Verbesserungen vorgenommen werden. Hierzu erfolgt zwischen

Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine gesonderte Abstimmung zur Identifizierung geeigneter Maßnahmen.

In Memmingen ist die Aufstellung von 25 Anzeigern mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) geplant. Hierfür sind folgende Haltestellen vorgesehen:

- ZOB
- Weinmarkt/Holzmarkt Nord
- Weinmarkt/Holzmarkt Süd
- Schweizerberg
- St.-Josefs-Kirchplatz (Bismarckschule)
- Klinikum Nord
- Klinikum Süd
- Hart Bodenseestraße
- Volkratshofen St. 2009
- Ferthofen Bruckwirt
- Dickenreishausen Schule
- Kalkerfeld
- Eisenburg Feilitzschstraße
- Amendingen Gasthaus Hirsch
- Steinheim Süd
- Rügenstraße

Der ZOB erhält dabei 10 und die übrigen Haltestellen jeweils eine Anzeige.

6.5 Wirkungsabschätzung

Die unter Punkt 6.1. aufgeführten Maßnahmen führen insbesondere im Stadtverkehr Memmingen zu Mehrleistungen, die sich wie folgt aufgliedern:

- Linie 2: Hühnerberg-Klinikum-ZOB-Memmingerberg/Allgäu Airport
Montag – Freitag Mehrleistung ca. 30.000 Fahrplankm/p.a
- Linie 3: ZOB-Amendingen-Eisenburg-Trunkelsberg-ZOB
Montag – Freitag Mehrleistung ca. 13.200 Fahrplankm/p.a
- Linie 3 Verlängerung ZOB-Neubruich
Montag – Freitag Mehrleistung ca. 23.800 Fahrplankm/p.a.

- Linie 3 Ringlinie Sa-So ZOB-Eisenburg-Trunkelsberg-ZOB-Volkrathshofen-Ferthofen-Dickenreishausen-ZOB
Samstag-Sonntag: Mehrleistung ca. 11.000 Fahrplankm/p.a.

Die Angebotsverbesserungen im Stadtverkehr Memmingen führen damit insgesamt zu Mehrleistungen von ca. 78.000 Fahrplankm/p.a.

Mit der Einführung zusätzlicher fester Fahrten an Wochenenden können die AST-Leistungen der Ast-Linie 2 (ZOB-Volkrathshofen-Ferthofen) sowie der AST-Linie 4 (ZOB-Amendingen-Eisenburg) auf den Zeitraum ab 19:00 Uhr reduziert werden.

Neu ist außerhalb der Bedienzeiten der Linie 3 an Wochenenden eine AST-Linie zwischen ZOB und Neubruch einzuführen.

6.6 Kosten und Finanzierung

6.6.1 Zusätzliche Betriebsleistungen

Für den Stadtverkehr Memmingen ergibt sich aufgrund des veränderten Konzeptes eine erhöhte Betriebsleistung von 78.000 Fahrplankm/p.a. (s. Abschnitt 6.5). Bei Zugrundelegung eines Kostensatzes im Stadtverkehr von ca. 3,50 € pro Fahrplankilometer sind dies Mehrkosten von ca. 273.000 €/p.a.. Die Finanzierung hierfür erfolgt durch die Stadt Memmingen.

Die Umsetzung des Projektes flexibler Bedienungen im Landkreis Unterallgäu (siehe Punkt 6.1) führt nach derzeitigen Schätzungen zu Mehrkosten von ca. 1 Million €/p.a.. Die Finanzierung hierfür soll über den Landkreis und die Kommunen bzw. entsprechende staatliche Förderprogramme erfolgen.

6.6.2 Anpassungen der Buslinien an die Regio-S-Bahn-Donau-Iller

Die unter Punkt 6.1.5 empfohlenen Maßnahmen zur Anpassung der Buslinien im Raum Memmingen führen zu folgenden Kosten pro Jahr (Quelle: Landkreis Unterallgäu):

- | | |
|--|-------------------|
| • Linie 963 (Babenhausen-Memmingen) Beibehaltung des heutigen Angebots | = 68.000 € |
| • Linie 963 (Babenhausen-Memmingen) Einführung von zusätzlichen Bedarfsverkehren über das heutige Angebot hinaus | = 100.000 € |
| • Linie 964 (Buxheim-Memmingen) überwiegende Beibehaltung des heutigen Angebots | <u>= 80.000 €</u> |
| Summe Kosten | = 248.000 € |

Demgegenüber können folgende Leistungen eingespart werden:

- | | |
|--|--------------|
| • Linie 959 (Kellmünz-Memmingen) – Entfall Fahrplanfahrten | = - 17.450 € |
|--|--------------|

- Linie 959 (Kellmünz-Memmingen) – Entfall Rufbusfahrten = - 4.900 €
- Linie 964 (Buxheim-Memmingen) – Entfall einzelner Fahrten = - 18.840 €
- Summe Einsparung = - 41.190 €

Die Gesamtbelastung für den Landkreis Unterallgäu nach Änderung der Buslinien nach Einführung der Regio-S-Bahn liegt bei **206.810 €/p.a.**

6.6.3 Haltestellen

Für die unter Abschnitt 6.1.6 aufgeführten neuen Haltestellen ergeben sich folgende Kosten:

- Heimertingen
 - Gewerbegebiet Süd: 44.000 € (ohne Beleuchtung und Wartehäuschen)
 - Höhe Ringstr.: 44.000 € (ohne Beleuchtung und Wartehäuschen)
 - Höhe An der Steige: 44.000 € (ohne Beleuchtung und Wartehäuschen)
- Kammlach
 - Grundschule: keine Kosten (Beleuchtung vorhanden, kein Wartehäuschen)
- Türkheim
 - Türkheim Griesstraße - keine Kosten - allerdings noch nicht barrierefrei - Haltestelle wird ab Fahrplanwechsel 10.12.2017 bedient
 - Türkheim V-Markt - keine Kosten - allerdings noch nicht barrierefrei - Haltestelle wird ab Fahrplanwechsel 10.12.2017 bedient
- Memmingen:
 - Kempter Str.: 300 € ohne Wartehalle, 14.000 € mit Wartehalle
 - Bodenseestr.: 300 € ohne Wartehalle, 14.000 € mit Wartehalle
 - Vöhlinstr.: 300 € ohne Wartehalle, 14.000 € mit Wartehalle

P+R/B+R

An allen Verknüpfungspunkten zum SPNV ist in Abhängigkeit finanzieller Möglichkeiten eine P+R und B+R-Anlage einzurichten bzw. sind vorhandene P+R und B+R-Einrichtungen bei Erreichen der Kapazitätsgrenze zu erweitern.

6.6.4 Umsetzung Barrierefreiheit

a) Memmingen

Hinsichtlich der Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV sind seitens der Stadt Memmingen in den kommenden Jahren folgende Maßnahmen und Investitionen (Kostenschätzung brutto) an Haltestellen vorgesehen:

- Theodor-Heuss-Schule
 - Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 7.000,-- €
- BBZ
 - Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 6.000,-- €
- Spitalmühlweg
 - Leiteinrichtung: 1.000,-- €
- Schweizerberg
 - Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 7.000,-- €
- AW Heim / Hühnerberg
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 23.600,-- €
- Klinikum Bismarckstraße
 - Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 10.000,-- €
- Waldfriedhof
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 23.400,-- €
- Bismarckschule
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 36.500,-- €
- BSG Wielandstraße Norden
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 27.000,-- €
- BSG Wielandstraße Süden
 - Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 7.000,-- €
- Staatliche Realschule (Schlachthofstraße) Norden
 - Wartehäuschen, Stromanschluss: 18.400,-- €
- Staatliche Realschule (Schlachthofstraße) Süden
 - Wartehäuschen, Stromanschluss: 18.000,-- €
- Ärztehaus Donaustraße
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 29.000,-- €
- Vöhlin Gymnasium Norden
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 27.000,-- €

- Vöhlin Gymnasium Süden
 - Konkrete Maßnahmen aufgrund beengter Platzverhältnissen noch offen
- Hallenbad (Buxheimer Straße) Westen
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 26.000,-- €
- Hallenbad (Buxheimer Straße) Osten
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 30.000,-- €
- Rotes Kreuz (Donaustraße) Süden
 - Wartehäuschen, Stromanschluss, Leiteinrichtung: 33.000,-- €
- ZOB – Bussteige 1-10
 - Leiteinrichtung, Einbau Kasseler Sonderbord: 180.000,-- €

Auf Basis der dargestellten Kostenschätzung ergibt sich ein Investitionsbedarf von **509.900,-- €**.

b) Landkreis Unterallgäu

Im Landkreis Unterallgäu werden die Haltestellen der Priorität 1, die nicht barrierefrei sind, für den barrierefreien Ausbau geprüft. Nachfolgend eine Übersicht der 27 Haltestellen, die im Landkreis Unterallgäu Vorrang beim barrierefreien Ausbau haben. Die Entscheidung, welche dieser Haltestellen bis 2022 umgebaut werden können, erfolgt in Abstimmung mit bzw. durch die Kommunen bzw. verantwortlichen Straßenbaulastträger. Die Priorisierung der Haltestellen in drei Prioritätsstufen dient dabei als kreisweite Konzeption für den barrierefreien Ausbau.

Jene Haltestellen mit Priorität 1, die nicht bis 2022 barrierefrei umgebaut werden können, sind in den darauf folgenden fünf Jahren, bis 2027, für den barrierefreien Umbau vorzusehen.

ID	Haltestelle	Priorität	Bemerkungen
3033	Babenhausen, Busbahnhof	1	wird demnächst umgebaut
3032	Babenhausen, Krumbacher Str.	1	Nähe Altenheim
3034	Babenhausen, Schulzentrum	1	Umstiegshaltestelle, Nähe Altenheim
4286	Bad Grönenbach, Ärztehaus	1	
3426	Bad Grönenbach, Bad Clevers	1	
4288	Bad Grönenbach, Helios-Klinik	1	Heliosklinik
4287	Bad Grönenbach, Marktstr.	1	
2536	Bad Wörishofen, Heimstr.	1	Schulhaltestelle, Kureinrichtungen
3925	Bad Wörishofen, Kathreiner Str.	1	Kurhaus
3910	Bad Wörishofen, Therme	1	
3305	Bad Wörishofen, Wirtschaftsschule	1	Schulhaltestelle
3342	Buxheim, Abz Weiher	1	
3001	Dirlewang, Mühlbachstraße	1	wichtige Umstiegshaltestelle
3076	Dirlewang, Schule	1	auch freigestellter Schülerverkehr
3112	Erkheim, GH Bären	1	hauptsächlich Aus-/Umstiegshst.
3338	Heimertingen, Raiffeisenbank	1	
3382	Lautrach, Ort	1	Regens-Wagner-Lautrach
2700	Mindelheim, Bahnhof	1	Umstiegshaltestelle
3160	Mindelheim, Förderschule	1	Altenheim St. Georg; Sonderpädagogisches Förderzentrum
2945	Mindelheim, Forum/Busbahnhof	1	Zentrale Bushaltestelle in MN
3173	Mindelheim, GS/Brennerstraße	1	gleiche Haltest. wie 3002
2947	Mindelheim, Maristenkolleg	1	
3002	Mindelheim, Mittelschule	1	
3093	Ottobeuren, Schule	1	Nähe Altenheim und Krankenhaus
2973	Tuerkheim, Altenheim	1	Altenheim
2972	Tuerkheim, Gymnasium	1	große Haltestelle mit vielen Umsteigern
2971	Tuerkheim, Pfarrkirche	1	Haltestelle mit vielen Umsteigern; Ärztepraxen

Tabelle 18 Haltestellen im Landkreis mit Vorrang für den barrierefreien Ausbau

Der Umfang der Kosten zur Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen im Landkreis Unterallgäu kann nur geschätzt werden. Genauere Untersuchungen erfordern eine detaillierte Untersuchung der Haltestellen und deren Lage, vorhandenen Ausrüstung und Zustand. Ferner ist die Zuständigkeit

(Kostenverantwortlichkeit) näher zu klären, welche je nach Straßentyp, Grundeigentum und Lage der Haltestelle unterschiedlich sein kann.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit an diesen 27 Haltestellen mit Priorität 1, werden Investitionskosten in Höhe von etwa 1.166.000 € geschätzt.

Die Kosten belaufen sich dabei auf etwa 22.000 € für den Umbau je Steig bzw. Busstellplatz.

Sollte die Aufstellung oder Erneuerung eines Wartehäuschen und eine zusätzliche Beleuchtung notwendig werden, so sind pro Haltestelle ca. 17.000 € für das Häuschen bzw. 5.000 € für die Beleuchtung zusätzlich zu kalkulieren.

Die Haltestellen der Priorität 2 und 3 sind mittel- und langfristig für den barrierefreien Ausbau zu prüfen. Für sie ist der barrierefreie Umbau bis 2022 nicht möglich. Nach Entwicklung der Haltestellen mit Priorität 1 wird, gemeinsam mit den Kommunen bzw. Straßenbaulastträgern, für die Haltestellen mit Priorität 2 und 3 entschieden werden, welche davon noch ausgebaut und welche zurückgestellt werden müssen. Dies erfolgt unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Dabei ist zu beachten, dass die Haltestellenentwicklung eine permanente und dauerhaft angelegte Aufgabe ist. Die Haltestellendaten sind laufend fortzuschreiben und zu pflegen.

6.6.5 Fahrgastinformation und Marketing

Die Kosten der DFI Memmingen (s. Abschnitt 6.4) betragen brutto lt. Schreiben der Regierung von Schwaben (vom 25.04.2016) zur fachtechnischen Prüfung bei 560.585,20 €. Hierzu wird es Finanzhilfen nach dem BayGVFG und FAG geben (voraussichtlich bis zu 50 %). Die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten wird zu einem späteren Zeitpunkt festgesetzt. Der vorzeitige Maßnahmenbeginn wurde mit Bescheid der Regierung von Schwaben vom 05.12.2016 genehmigt.

Die Kosten für eine Beteiligung innerhalb des Projektes *Elektronisches Ticketing und Fahrgeldmanagement im Verkehrsgebiet des Schwabenbund e.V.*, betragen nach bestehenden Schätzungen für den Landkreis ca. ca. 164.200,-- € (einmaliger Investitionskostenzuschuss). Umsetzung und Finanzierung sind für 2018 geplant. Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 25.09.2017 die Mittel bewilligt.

6.6.6 Fahrzeuge - Elektromobilität

Die Verkehrsunternehmen sollten die Möglichkeit der Busförderung nach der RZ-ÖPNV und dem BayGVFG nutzen, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhalten. In diesem Zusammenhang sollten auch alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Förderung der Elektromobilität (Ladeinfrastruktur und Fahrzeuge) genutzt werden.

7 Rahmenkonzeption

7.1 Netzkategorisierung

Der Busverkehr im Landkreis Unterallgäu ist geprägt durch:

- Regionale Buslinien, die in Ergänzung des SPNV das Oberzentrum Memmingen sowie die Mittelzentren Mindelheim und Bad Wörishofen bedienen.
- Buslinien, die als Grundangebot i.d.R. die Unterzentren und Gemeinden mit mehr als 500 Einwohnern bedienen
- Buslinien, die ausschließlich dem Schülerverkehr dienen
- Stadtverkehrslinien

Diese Linien unterscheiden sich nach Bedienzeiten, Fahrtenhäufigkeit, Fahrgastpotential, Linienstruktur u.a.

Im Folgenden wird eine Einteilung dieser Linien in Netzkategorien vorgenommen:

- **Regionalverkehr Bus**
 - Hauptnetz
 - Nebennetz
 - Schülerergänzungsnetz
- **Stadtverkehr Memmingen**
 - Stadtnetz Memmingen
- **Übriger Stadtverkehr**

7.2 Regionalverkehr Bus

7.2.1 Hauptnetz

Dem Hauptnetz werden die Linien zugeordnet, die regional bedeutsame Verbindungen zwischen Orten mit zentraler Funktion sowie zwischen den Gemeinden und dem nächstgelegenen zentralen Ort sicherstellen. Sie bilden das Rückgrat des regionalen Busverkehrs im Landkreis.

Für das Hauptnetz gilt grundlegend folgende Charakteristik:

- Linien die regionalbedeutsame Verbindungen herstellen
- Bedienungszeitraum: Montag-Freitag mindestens ca. 06:00 bis 19:00 Uhr (13 feste Fahrtenpaare (ohne Rufbus), darüber hinaus auch Rufbusse möglich
- Sicherung wesentlicher Anschlüsse zum SPNV

- Verkehr am Wochenende mindestens 3 Fahrtenpaare (als Rufbus möglich)
- Spezielles einheitliches Marketing zwischen VVM und NUM

Folgende Linien im Regionalverkehr werden als Linien des Hauptnetzes definiert:

Linie	Linienweg	Fahrtenpaare IST Mo - Fr
810 bzw. 963	Memmingen-Babenhausen	8,5 bzw.5
911	Mindelheim-Bad Wörishofen-Kaufbeuren	13
955	Memmingen-Ottobeuren (-Markt Rettenbach- Engetried)	14
960/969	Memmingen-Ochsenhausen (-Biberach)	20
964	Memmingen-Buxheim	13
965	Memmingen-Bad Grönenbach	12,5
966	Memmingen-Legau	14

Tabelle 19 Definition Hauptnetz

Mit dem heutigen Angebot werden von der Anzahl der Fahrten die Bedingungen als Linien des Hauptnetzes bereits überwiegend erfüllt.

Zwischen Babenhausen und Memmingen wird mit der Summe der Fahrten der Linien 810 und 963 die Anforderung an eine Linie des Hauptnetzes erfüllt.

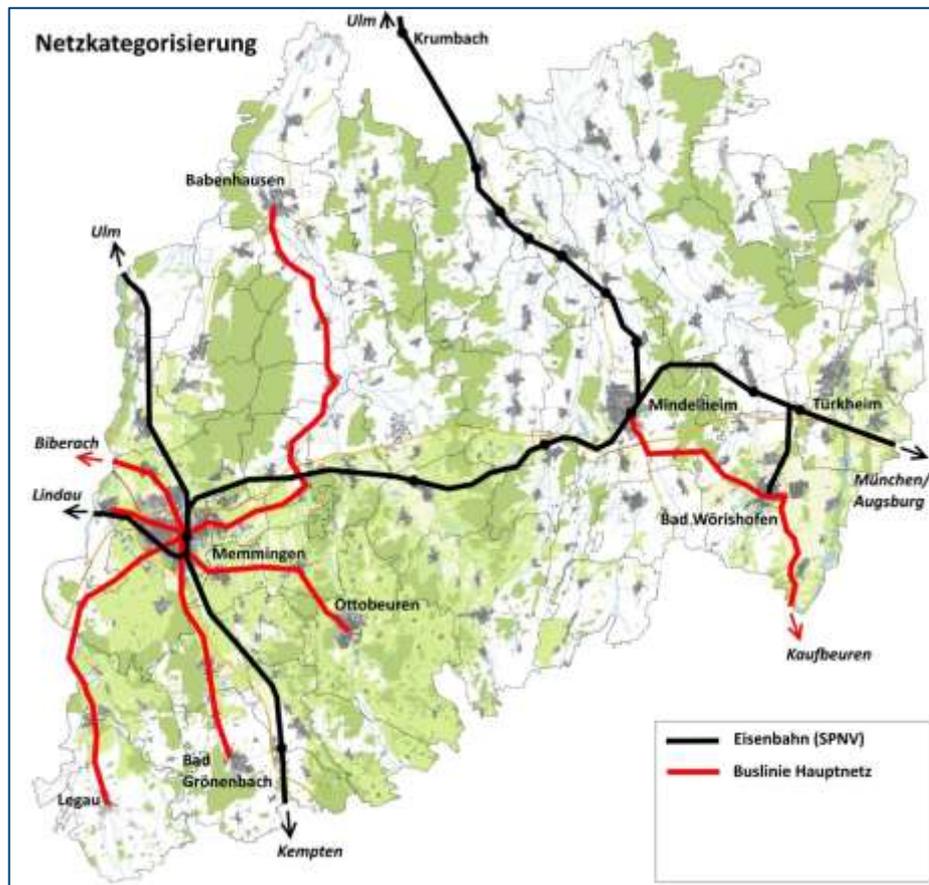


Bild 15 Hauptnetz (Grundlage: © 2018 Microsoft)

7.2.2 Nebennetz

Das Nebennetz ergänzt das Hauptnetz und wird wie folgt definiert:

- Linien mit einzelnen Fahrten als Netzergänzung zum Hauptnetz
- Fahrtenangebot ist grundlegend nachfragebezogen
- Erbringung als alternative Bedienform ist möglich
- Verkehr auch in den Schulferien (mit abweichender Fahrtenzahl)

Folgende Linien im Regionalverkehr werden als Linien des Nebennetzes definiert:

Linie	Fahrweg	Handlungsbedarf
810	Krumbach-Babenhausen	Nein
819	Krumbach-Mindelheim	Nein
831	Thannhausen-Mindelheim	Nein
838	Thannhausen-Hasberg	Nein
910	Mindelheim-Buchloe	Nein
912	Mindelheim-Köngetried	Nein
914	Mindelheim-Binkenhofen	Nein
920	Babenhausen-Iltertissen	Nein
921	Babenhausen-Mindelheim	Nein
925	Babenhausen-Kellmünz	Ferien-AST
931	Bad Grönenbach-Ittelsburg-Ottobeuren	Nein
932	Bad Grönenbach-Wolfertschwenden-Ottobeuren	Nein
940	Bad Wörishofen-Markt Wald	Nein
950	Ottobeuren-Ollarzed	Ferien-AST
951	Ottobeuren-Mindelheim	Nein
953	Ottobeuren-Günz	Ferien-AST
954	Ottobeuren-Erkheim	Nein
955	Ottobeuren-Markt Rettenbach-Engetried	Nein
956	Ottobeuren-Böhen	Nein
957	Kempton-Markt Rettenbach-Sontheim	Nein
959	Memmingen-Kellmünz	Nein
961	Memmingen-Leutkirch	Nein
962	Memmingen-Böhen	Nein
963	Memmingen-Winterrieden-Babenhausen	Nein
967	Memmingen-Erkheim-Babenhausen	Nein
968	Legau-Kimratshofen	Ferien-AST

Tabelle 20 Definition Nebennetz

Das derzeitige Angebot (Fahrplan 2018) ist im Umfang beizubehalten. Auf wenigen Linien sind in den Ferien entsprechend der Tabelle 19 Einzelfahrten als alternative Bedienform (Ast bzw. Rufbus) zu ergänzen.

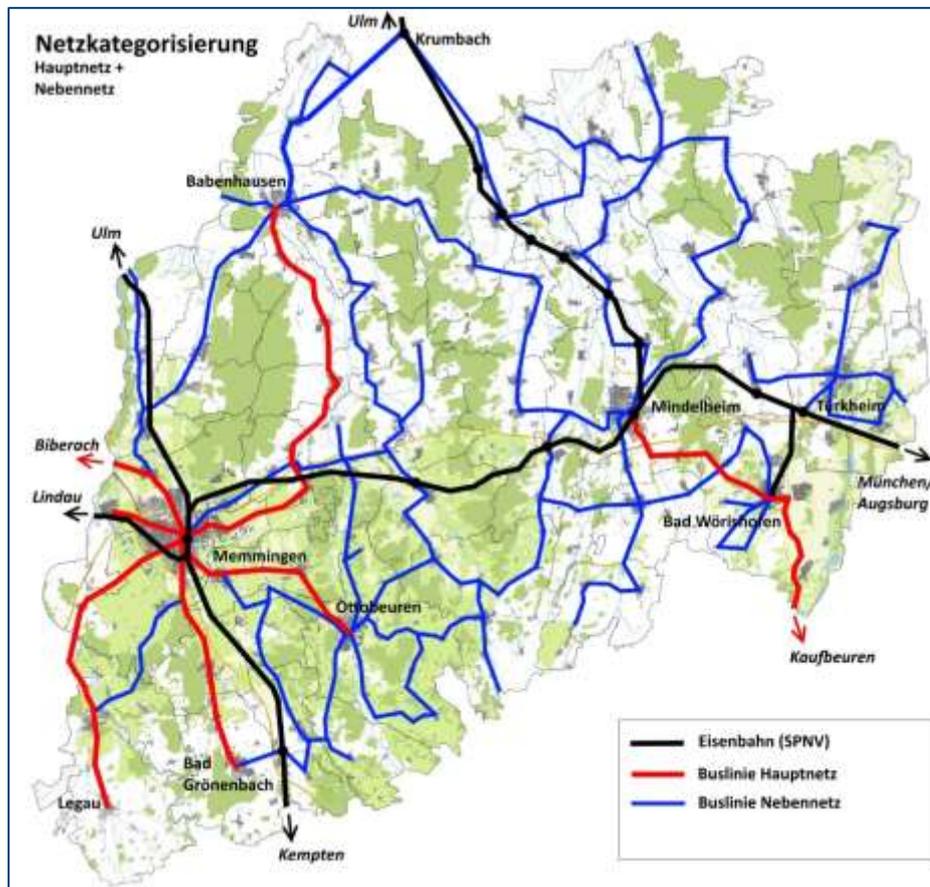


Bild 16 Haupt- und Nebennetz (Grundlage: © 2018 Microsoft)

7.2.3 Schülerergänzungsnetz

Im Schülerverkehr ist es notwendig, eine größtmögliche Abdeckung mit Linienverkehr nach §42 und §43 PBefG zu erreichen. Dies beinhaltet auch eine kontinuierliche Prüfung der Umwandlung von Linien nach §43 PBefG in Linien nach §42 PBefG und somit Öffnung der Linien für den Jedermannverkehr.

Das Schülerergänzungsnetz wird wie folgt definiert:

- Linien mit Fahrten ausschließlich im Schülerverkehr nach §42 PBefG
- Die Bedienung der Schulen soll so erfolgen, dass zu Schulbeginn für die Schüler mindestens eine Fahrt und nach Schulschluss 2 Fahrten angeboten werden.
- Kein Angebot in den Schulferien

Folgende Linien im Regionalverkehr werden als Linien des Schülerergänzungsnetzes definiert:

Linie	Fahrweg
833	Thannhausen-Aspach
836	Thannhausen-Tronethofen
837	Ursberg-Walkertshofen
840	Thannhausen-Obergessertshausen
908	Mindelheim-Weicht
913	Mindelheim-Altensteig
915	Bad Wörishofen-Kirchdorf
916	Haselbach-Zaisersthofen
922	Babenhausen-Kirchhaslach
933	Bad Grönenbach-Gmeinschwenden

Tabelle 21 Definition Schülerergänzungsnetz

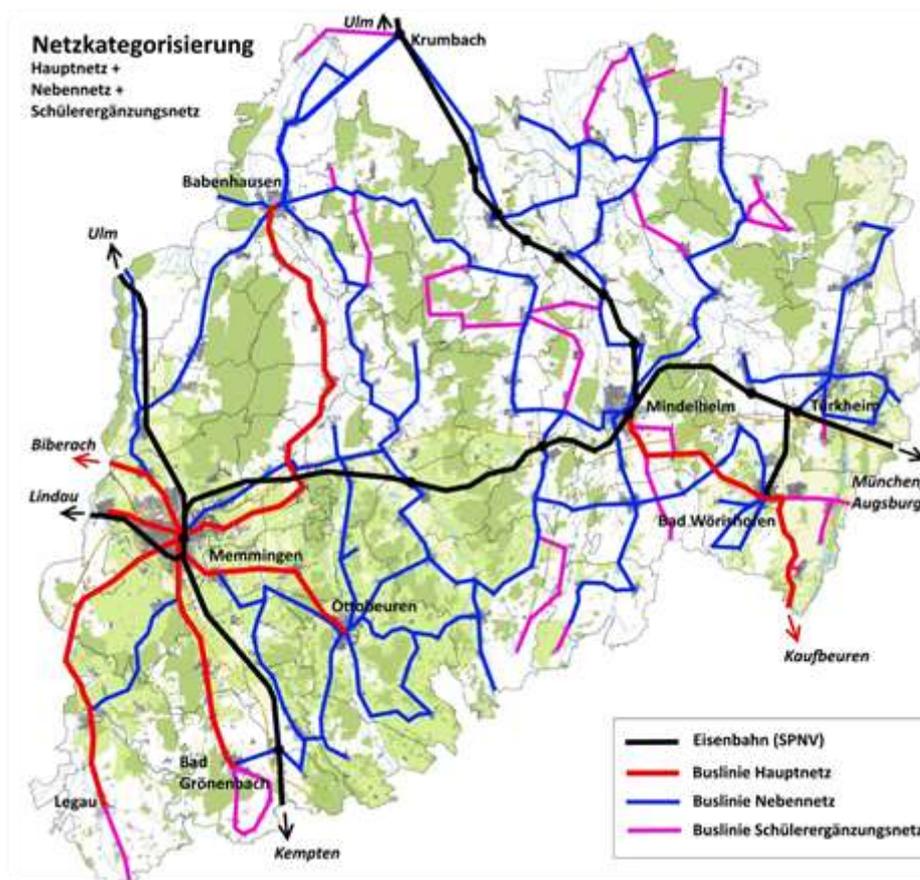


Bild 17 Gesamtnetz einschließlich Schülerergänzungsnetz (Grundlage: © 2018 Microsoft)

7.3 Stadtverkehr Memmingen

Das Stadtverkehrsangebot in Memmingen wird kontinuierlich fortgeschrieben und dem Nachfragebedarf angepasst.

Der Stadtverkehr in Memmingen wird wie folgt definiert:

- ÖPNV innerhalb der Stadt Memmingen
- Fahrtenhäufigkeit Montag-Freitag alle 30 bis 60 Minuten (Samstag + Sonntag geringeres Angebot nachfragebezogen)
- Bedienzeitraum Montag-Freitag ca. 06:00 bis 19:00 Uhr, Samstag: 08:00-17:00 Uhr; Sonntag: 11:00-18:00 Uhr
- Ergänzung des Angebots durch Anrufsammeltaxi abends sowie am Wochenende
- Sicherung wesentlicher Anschlüsse innerhalb des Stadtverkehrs und zum SPNV
- Verkehr auch in den Schulferien

Linie	Fahrweg	Angebot Mo-Fr	Angebot Sa-So/Feiertag
1	Berliner Freiheit - Kalkerfeld	30-Minuten-Takt	60-Min-Takt
2	Hühnerberg – Memmingerberg	30-Minuten-Takt	60-Min-Takt
3 (1)	Neubru ch - ZOB - Trunkelsberg	60-Minuten-Takt	-
3 (2)	ZOB-Amendingen-Eisenburg-Trunkelsberg-ZOB-Ferthofen-Vokratshofen-Dickenreishausen-ZOB (Ringlinie)	-	120-Min-Takt
AST 1-8	1: ZOB - Dickenreishausen und zurück 2: ZOB - Hühnerberg – Ferthofen und zurück 3: ZOB - Steinheim und zurück 4: ZOB - Amendingen – Eisenburg und zurück 5: ZOB - Marienrain – Bergermühlstr. – Kalkerfeld – Waldfriedhof und zurück 6: ZOB - Buxach und zurück 7: ZOB - Allgäu Airport und zurück 8: ZOB - Neubru ch	Bedarf	Bedarf

Tabelle 22 Definition Stadtverkehr Memmingen

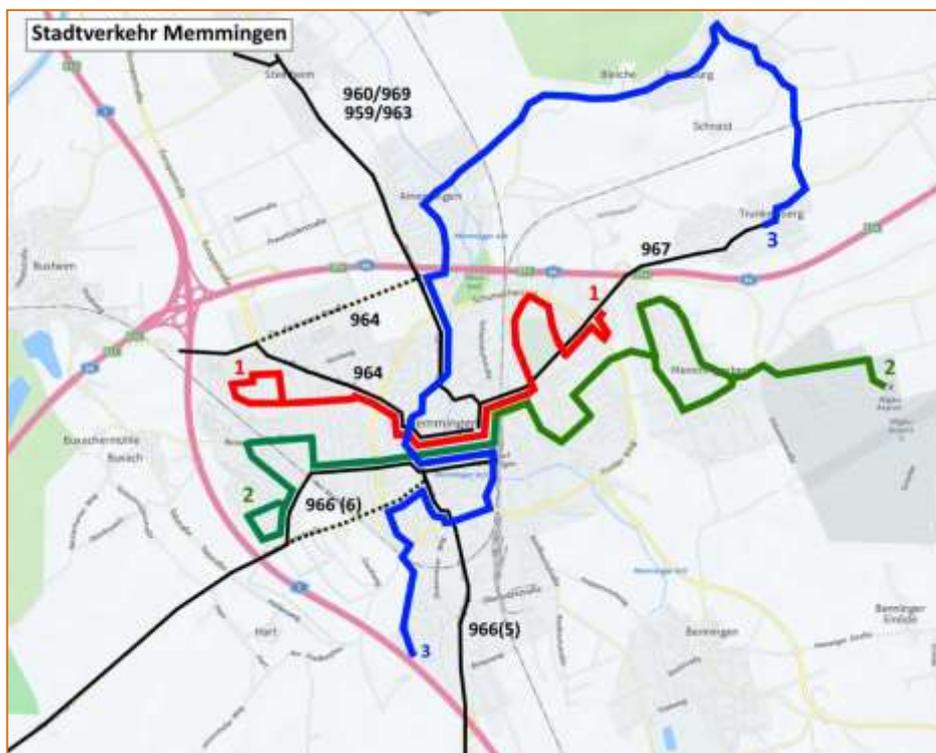


Bild 18 Netz Stadtverkehr Memmingen Montag – Freitag (© 2018 Microsoft)

7.4 Übriger Stadtverkehr

Die Stadt- Thermen- und Kurlinien in Bad Wörishofen sowie der Citybus in Mindelheim sind unverändert weiterzuführen.

Linie	Stadtverkehr	Angebot Mo-Fr	Angebot Sa-So
902/903/904/ 907/908	Bad Wörishofen (Kurlinien)	einzelne Fahrten	einzelne Fahrten
905	Bad Wörishofen (Stadtlinie)	ca. alle 60 Min	Einzelne Fahrten Sa
906	Bad Wörishofen (Thermenlinie)	alle 60 Min	alle 60 Min
901	Mindelheim (Citybus)	einzelne Fahrten an Schultagen	-

Tabelle 23 Definition Stadtverkehrslinien

7.5 Verknüpfungspunkte

Im ÖPNV Netz sind attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Linien vorzusehen. Diese Verknüpfungspunkte müssen eine nutzerfreundliche, barrierefreie Gestaltung und Ausstattung (v.a. Fahrgastinformation, Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Wegweisung) besitzen. Die Übergangszeiten an diesen Verknüpfungspunkten sollen möglichst attraktive Übergänge ermöglichen (Richtwert 15 Minuten). Die konkrete Ausgestaltung obliegt den betrieblichen und verkehrlichen Erfordernissen der Unternehmen.

Das ÖPNV-Gesamtsystem ist so zu strukturieren, dass an den Verknüpfungspunkten im Hauptnetz möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten bestehen. Die Fußwege zwischen den Verkehrsträgern sind weitestgehend zu minimieren.

Es werden vor diesem Hintergrund folgende Haltestellen als Verknüpfungspunkte definiert:

a) Verknüpfungspunkte Bahn/Bus

- Bad Grönenbach Thal, Bahnhof
- Bad Wörishofen, Bahnhof
- Heimertingen, Bahnhof, (ab Inbetriebnahme Regio-S-Bahn)
- Memmingen ZOB
- Mindelheim, Bahnhof
- Sontheim, Bahnhof
- Türkheim, Bahnhof

b) Verknüpfungspunkte Bus/Bus

- Babenhausen Busbahnhof
- Bad Wörishofen, Bahnhof
- Memmingen, ZOB
- Mindelheim, Forum
- Mindelheim, Bahnhof
- Ottobeuren, Marktplatz
- Türkheim, Gymnasium

7.6 Linienbündelung und Vergabe von Verkehrsleistungen

7.6.1 Grundlagen

a) Vergabe von Verkehrsleistungen

Das auf der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) aufbauende deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde im Jahre 2012 novelliert, ist am 01. Januar 2013 in Kraft getreten und hat die bisherigen Regelungen an das geltende EU-Recht angepasst. Folgende wesentliche Regelungen beinhaltet es:

- Die Aufgabenträger können die Instrumente der VO 1370 zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen nutzen (Vereinbarungen von öDA, Festsetzung allgemeiner Vorschriften etc.).
- Der Aufgabenträger wird ermächtigt, im Rahmen des öDA ein ausschließliches Recht gem. VO 1370 zu gewährleisten.
- Direktvergaben gemäß der VO 1370 sind zugelassen. Das Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe einer Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs. 3 VO 1370) wird in Grundzügen ausgestaltet.
- Die Rolle des Aufgabenträgers als zentraler Gestalter des ÖPNV wird gestärkt, die Genehmigungsbehörde unterstützt.
- Die Aufgabenträger definieren und konkretisieren die ausreichende Verkehrsbedienung in der Regel im Nahverkehrsplan. Zur Absicherung von Auftragsverkehren sind die daraus resultierenden Anforderungen in der obligatorischen Vorabbekanntmachung transparent zu machen.
- Eigenwirtschaftliche Verkehre haben weiterhin Vorrang und werden von Verkehren auf Grundlage eines öDA (Auftragsverkehre) durch die neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit sowie durch ein verfahrensmäßiges Stufenverhältnis eindeutig voneinander abgegrenzt. Eigenwirtschaftlich sind

Verkehrsleistungen dann, wenn deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 VO 1370 und sonstigen Unternehmenserträge, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 nach VO 1370 darstellen, gedeckt wird und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

- Die Genehmigungsbehörde hat jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen unter Angabe von Linienführung, Geltungsdauer und Antragsfristen zu veröffentlichen (§ 18 neu PBefG) und eigenwirtschaftliche Verkehre im Genehmigungswettbewerb zu vergeben (§ 13 Abs. 2b neu).

b) Linienbündelung

Der Begriff „Linienbündelung“ bezeichnet die Möglichkeit, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9, auch in seiner neuen Fassung, als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. Anstelle von einzelnen Linien wird eine gebündelte Genehmigung erteilt. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere miteinander verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Vermeidung von „Rosinenpickerei“).

Grundsätzlich können für die Festlegung von Linienbündeln folgende Kriterien herangezogen werden:

- Raumordnerische Grundlagen
- Verkehrliche Basis (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife)
- Verkehrliche Verflechtungen (bestehende Nachfragebeziehungen im Teilnetz)
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien)
- betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. Optimierungspotenziale)
- Förderung kleinerer und mittlerer Verkehrsunternehmen

Auf dieser Grundlage erfolgen für die künftige Vergabe von Verkehrsleistungen nachfolgende Bestimmungen.

7.6.2 Landkreis Unterallgäu

Die Erbringung der Beförderungsleistungen im ÖPNV des Landkreis Unterallgäu erfolgt eigenwirtschaftlich. Eine Bildung von Linienbündeln wird deshalb nicht

vorgesehen. Der Landkreis behält sich die Bestellung von Zusatzverkehren zur Verbesserung des Angebots vor.

7.6.3 Stadt Memmingen

Für die Stadt Memmingen wurde unter Kapitel 6 eine erweiterte Netz- und Angebotskonzeption definiert. Bei der Vergabe dieser Leistungen stehen folgende Kriterien im Mittelpunkt:

- Einheitliches Gesamtnetz
- Hebung von wirtschaftlichen Synergien
- Vermarktung der partiellen Angebotsverbesserungen
- Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit

Hierzu ist es notwendig, dass das Gesamtnetz des Busverkehrs der Stadt Memmingen in einem Linienbündel definiert wird. Diese wird wie folgt festgelegt:

- Linienbündel 1: Städtischer Busverkehr Linien 1-3

Vorgesehen ist eine Unterschwellenvergabe nach Art. 5 Abs. 4 VO (EG) Nr. 1370/2007.

Die Konzessionen der AST-Linien 1-8 liegen bei der Stadt Memmingen.

8 ANLAGEN