

# Maßnahmenbereich 3:



## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.1 Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg



#### Maßnahmenbeschreibung

Zur Reduzierung der Fahrzeiten des ÖPNV im Verbandsgebiet wird empfohlen eine Busschnellverbindung einzurichten. Der „Expressbus“ stärkt die Nord-Süd-Achse des GMS und soll die folgenden acht Haltestellen bedienen: Baidt Rathaus, Baienfurt Achtschule, Weingarten Charlottenplatz, Ravensburg Kraftwerk, Frauentor, Bahnhof, Meersburger Straße sowie Huberesch. Es wird angestrebt tagsüber zwischen 06:00 – 19:00 Uhr einen 10 min-Takt anzubieten. Im Rahmen eines detaillierten ÖPNV-Konzepts ist die Linienführung sowie der Takt nochmals genauer zu untersuchen.



#### Ziele und Effekte

- Verkürzung der Fahrzeiten, insb. zwischen Baidt/Baienfurt und Ravensburg
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV



#### Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Verkehrsbetrieb
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



#### Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



#### Finanzierung

keine



#### Zeithorizont

Mittel- bis langfristig  
Umstellung ab dem 01.01.2027 geplant



#### Rahmenbedingungen

- keine



#### Umsetzbarkeit

- Prüfung, ob Kapazität an vorhandenen Bushaltestellen ausreichen
- Personal- und Fahrzeugbedarf prüfen
- Prüfung der Linienführung



#### Synergien

- Maßnahme 3.3  
Takterhöhungen
- Maßnahme 3.5  
Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahme 3.10  
Beschleunigung des Busverkehrs

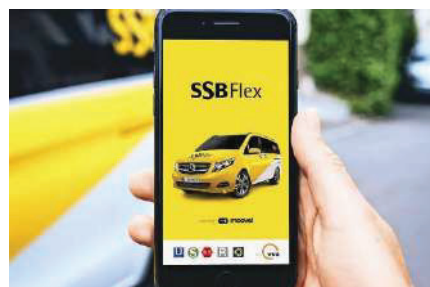
## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.2 Einführung eines flexiblen „On-Demand“-Services



#### Maßnahmenbeschreibung

Insbesondere in ländlichen Gebieten sowie außerhalb des Ballungsraums von Städten, kann nur selten ein (ausreichendes) ÖPNV-Angebot etabliert werden. Meist lohnt es sich aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen für die Betreiber nicht. Diese Herausforderung kann mithilfe eines flexiblen „On-Demand“-Systems gelöst werden. Es besteht aus Fahrzeugen, die Fahrten mit ähnlichen Ziel- und Quellverbindungen bündeln und die Fahrgäste zur nächsten Anbindung bedienen. Dieses „On-Demand“-System ergänzt somit das städtische Bussystem. Die Kleinbusse/Shuttle fahren nicht nach einem statisch festgelegten Fahrplan entlang einer festen Route mit Haltestellen, sondern werden mittels einer Plattform (z. B. einer App oder mittels Telefonanrufes) von den Fahrgästen individuell zu einem bestimmten Ort geordert. Fahrten verschiedener Fahrgäste werden mittels eines Algorithmus kombiniert, wenn die Ziel- und Startpunkte oder Zwischenhalte mit nur kurzen Umwegen zu erreichen sind. Es wird angestrebt den „On-Demand“-Bus CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben.



Quelle: Stuttgarter Nachrichten Verlagsgesellschaft mbH



#### Ziele und Effekte

- Aufbau eines ÖPNV-Angebots in Gebieten mit niedrigem Fahrgastaufkommen
- Verringerung des MIV-Aufkommens
- Stärkung des Umweltverbunds



#### Wichtige Akteure

- Kommunen
- Betreiber
- Regierungspräsidium
- Landratsamt
- Ggf. Verkehrsbetrieb



#### Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Investition in Fahrzeuge, App/Plattform



#### Finanzierung

Keine, ggf. Kooperation mit Betreiber oder über Verkehrsbetriebe laufen lassen (Bezuschussung notwendig)



#### Zeithorizont mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- Liniengenehmigung zur Personenbeförderung notwendig



#### Umsetzbarkeit

- Untersuchung von Einzugsgebieten
- Machbarkeitsstudie
- Ggf. Unterstützung von vorhandenen Anbietern auf dem Markt



#### Synergien

- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahme 3.8 Umstellung auf CO<sub>2</sub>-neutrale Busflotte



#### Best Practice

SSB Flex, BerlKönig, MyBUS, moovel, Uber

## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.3 Taktverdichtungen



#### Maßnahmenbeschreibung

Eine Stärkung des Umweltverbunds ist nur dann nachhaltig umsetzbar, wenn die umweltfreundlichen Alternativen eine attraktive Verbindung zur Verfügung stellen. Aus diesem Grund sollen die Bustakte im gesamten Verbandsgebiet verdichtet werden. In einem vorläufigen Grobkonzept werden die folgenden Taktzeiten angenommen:

Buslinie	Szenario ÖPNV max
Linie 1 (Baindt – Schmalegg)	7,5 min Takt Spitzenstd.* 15 min Takt außerhalb
Linie 2 (Bavendorf – Hochschulen)	30 min Takt tagsüber** 60 min Takt abends
Linie 3 (Ravensburg – Gornhofen/Oberzell)	7,5 min Takt Spitzenstd.* 15 min Takt außerhalb
Linie 4 (Ravensburg – Oberzell)	30 min Takt
Linie 5 (Ravensburg – Schacherösch)	15 min Takt Spitzenstd.* 30 min Takt außerhalb
Linie 6 (Weingarten – Dörfle)	30 min Takt
Linie 7 (Ravensburg – Grünkraut)	30 min Takt
Linie 7A (Badebus)	30 min Takt
Linie 9 (Ravensburg – Ummenwinkel)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 10 (Ravensburg Bahnhof – Charlottenplatz)	60 min Takt
Linie 11 (Ravensburg – St. Elisabethen Klinikum)	30 min Takt
Linie 14 (Weingarten Ringverkehr)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 15 (Weingarten Bahnhof Ringverkehr)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 20 (Ravensburg – Wolpertswende)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 21 (Ravensburg – Bodnegg)	30 min Takt
Innenstadtlinie (Ravensburg Bhf – Marienplatz)	5 min Takt tagsüber** 15 min abends
Expressbus (Ravensburg – Baindt)	10 min tagsüber** 30 min abends

Diese Taktzeiten sollen in einem detaillierten ÖPNV-Konzept nochmals genauer untersucht und konkretisiert werden.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung des MIV-Aufkommens



### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



### Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



### Finanzierung

keine



### Zeithorizont

mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Umstellung auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb



### Umsetzbarkeit

- Aufstockung des Personals sowie des Fuhrparks
- Detailuntersuchungen über Kapazität an den Haltestellen, Linienführung und Taktzeiten



### Synergien

- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Busliniennetz
- Maßnahme 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
- Maßnahme 3.8 Umstellung auf CO<sub>2</sub>-neutrale Busflotte
- Maßnahme 3.10 Beschleunigung des Busverkehrs



### Best Practice

Das neue Stadtbusnetz Reutlingen

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.4 Einführung eines CO<sub>2</sub>-neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz



#### Maßnahmenbeschreibung

Zusammen mit einer geplanten Verkehrsberuhigung am Marienplatz in Ravensburg wird empfohlen, einen CO<sub>2</sub>-neutralen Shuttle zwischen dem Bahnhof in Ravensburg und dem Marienplatz einzurichten. Dies ermöglicht trotz Verkehrsberuhigung, d. h. weder MIV noch Busverkehr im Bereich des Marienplatzes, weiterhin eine komfortable Verbindung zwischen diesen zentralen Orten Ravensburgs. Hierbei soll tagsüber zwischen 06:00 – 19:00 Uhr ein 5-min Takt vorgesehen werden.



#### Ziele und Effekte

- Stärkung des Umweltverbunds
- Attraktive Verbindung zwischen dem Ravensburger Bahnhof und Marienplatz
- Reduzierung des MIV-Aufkommens in der Ravensburger Innenstadt



#### Wichtige Akteure

- Stadt Ravensburg
- Verkehrsbetrieb



#### Kosten

- Mittel (zwischen 100.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

keine



#### Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- keine



#### Umsetzbarkeit

- Linienführung
- Wartezeiten an Knotenpunkten reduzieren um Attraktivität des Shuttles nicht zu gefährden



#### Synergien

- Maßnahme 3.5  
Anpassungen im Busliniennetz

## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.5 Anpassungen im Busliniennetz



#### Maßnahmenbeschreibung

Auf Grundlage der Analyse der Bestandsituation sowie des Verkehrsmodells wird das städtische Busliniennetz um drei neue Linien ergänzt und vereinzelt Linien in ihrem Verlauf angepasst. Die Linien 9, 14, 15 und 20 werden durch das in der Maßnahme 3.2 beschriebenen „On-Demand“-Systems substituiert. Der Grundlagenplan sowie die Anpassungen des städtischen Busliniennetzes sind im nachfolgenden Plan dargestellt. Die Anpassung im Busliniennetz ist als Grobkonzept zu verstehen, das im Rahmen eines detaillierten ÖPNV-Konzepts konkretisiert werden muss.



#### Ziele und Effekte

- Verkehrsberuhigung am Marienplatz
- Erweiterung des Liniennetzes auf wichtigen Quell- und Zielverbindung
- Stärkung wichtiger Busverbindungen sowie Reduzierung von Fahrten mit geringem Fahrgastaufkommen



#### Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetriebe
- Regierungspräsidium
- Landratsamt
- Verkehrsministerium



#### Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



#### Finanzierung

Keine



#### Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Umstellung auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb



#### Umsetzbarkeit

- Aufstockung des Personals sowie des Fuhrparks
- Detailuntersuchungen über Kapazität an den Haltestellen, Linienführung und Taktzeiten



#### Synergien

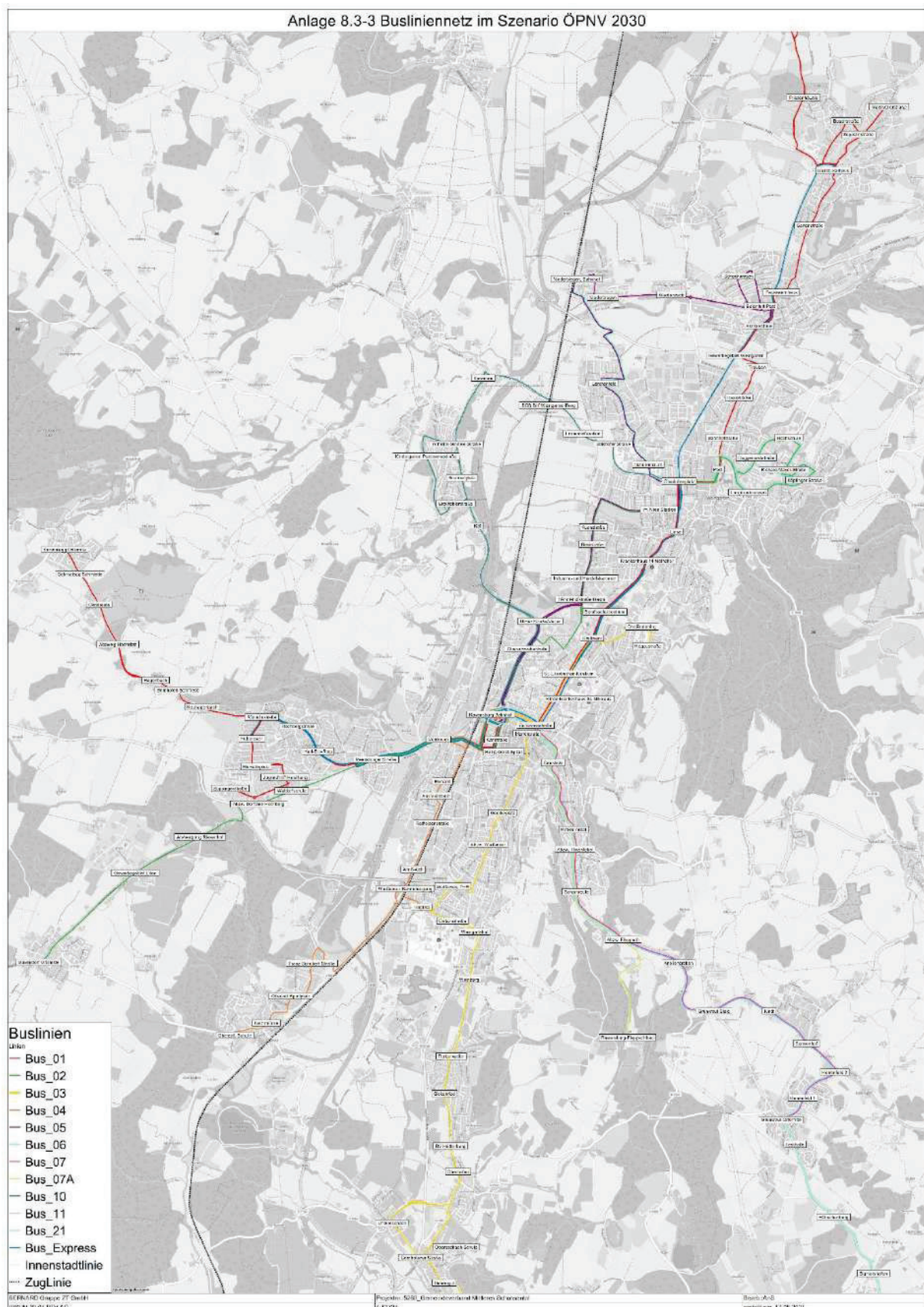
- Maßnahme 3.1 Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg
- Maßnahme 3.2 Einführung eines flexiblen „On-Demand“ Services
- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.8 Umstellung auf CO<sub>2</sub>-neutrale Busflotte
- Maßnahme 3.10 Beschleunigung des Busverkehrs



#### Best Practice

Das neue Stadtbusnetz Reutlingen

Szenario ÖPNV 2030 - Liniennetz



Der Plan ist nochmals in Anlage 8.3-3 als größere PDF-Darstellung hinterlegt.



## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs



#### Maßnahmenbeschreibung

Zur Bündelung des Busverkehrs werden zwei zentrale Umsteigepunkte, sogenannte „Hubs“, im Gemeindeverband eingerichtet. Das führt zu einer Erhöhung der Attraktivität der einzelnen Buslinien, da hier ein komfortables Umsteigen auf zahlreiche andere Buslinien gewährleistet wird. Im Verbandsgebiet werden hierbei die Standorte „Ravensburg Bahnhof“ und „Weingarten Charlottenplatz“ vorgeschlagen.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Verkürzung der Reisezeiten durch zentrale Umsteigepunkte
- Verringerung des MIV-Aufkommens



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



#### Kosten

- Hoch (über 500.000 €)
- Abhängig vom notwendigen Aufwand zum Bau neuer Umsteigepunkte bzw. Umbau bestehender Haltestellen zu Umsteigepunkten



#### Finanzierung

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (rund 50 %), für multimodale Mobilitätspunkte kann ein erhöhter Fördersatz von 75 % beantragt werden



#### Zeithorizont langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



#### Umsetzbarkeit

- Schaffen von entsprechender Infrastruktur angewählten Umsteigepunkten (große Bushaltestellen für zwei oder mehr Busse um gleichzeitiges Halten in einer Bucht zu ermöglichen)



#### Synergien

- Maßnahme 3.1 Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Buslinienetz
- Maßnahme 3.12 Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/ elektronische Echtzeitangaben
- Maßnahme 3.13 Barrierefreiheit

## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.7 Reduzierung der Ticketpreise



#### Maßnahmenbeschreibung

Neben der Erhöhung des Komforts und der Verdichtung des Takts auf allen Busverbindungen beeinflusst auch der Ticketpreis die Attraktivität des ÖPNV. Aktuell kostet eine Einzelfahrt im Gemeindeverband 2,20 € (bzw. zukünftig 2,40 €). Mit dem Verkehrsmodell wurde eine Reduzierung des Preises auf 1 € pro Fahrt sowie ein kostenloser ÖPNV untersucht. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahme ausschließlich in Kombination mit anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und des Komforts im ÖPNV wirkt.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Verlagerung auf den ÖPNV
- Verringerung des MIV-Aufkommens



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



#### Kosten

- Je nach Entwicklung des Wegeaufkommens im ÖPNV



#### Finanzierung

- Wegfallende Ticketeinnahmen führen zur Notwendigkeit von höheren Investitionen seitens der Kommunen
- Bei entsprechender Verbesserung der Angebotsqualität und damit einhergehender Erhöhung der Anzahl von Fahrten im ÖPNV ggf. kein Wegfall von Einnahmen



#### Zeithorizont

Kurzfristig  
Zu Empfehlen allerdings erst nach Verbesserung der Angebotsqualität



#### Rahmenbedingungen

- Tarifsystems des zuständigen Verkehrsverbundes



#### Umsetzbarkeit

- Zunächst Verbesserung der Angebotsqualität durch Anpassungen im Busliniennetz sowie Taktverdichtungen
- Neue Ticketstruktur kann erweiterte Konditionen bzw. Vorteile für verkehrsträgerübergreifende Angebote (Bsp. Bike-Sharing) beinhalten



#### Synergien

- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Busliniennetz



**Best Practice**  
Bregenz, Wien

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.8 Umstellung auf CO<sub>2</sub>-neutrale Busflotte



#### Maßnahmenbeschreibung

Der GMS hat sich als Ziel das „CO<sub>2</sub> neutrale Schussental“ gesetzt. Aus diesem Grund soll die gesamte Busflotte im Gemeindeverband auf CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe, wie z. B. Elektro- oder Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Antriebe, umgestellt werden. Dies reduziert die Schadstoff- und Lärmemissionen und soll als Vorbildfunktion dienen. Da diese Umstellung einen großen Planungsbedarf nach sich zieht, wird empfohlen, rechtzeitig mit der Umsetzung zu beginnen.



#### Ziele und Effekte

- Lärmreduktion
- Verringerung der Schadstoffemissionen



#### Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetrieb
- Regierungspräsidium



#### Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



#### Finanzierung

Förderung durch Bundesumweltministerium.

- Elektrobuse: Förderung der Anschaffung von mehr als 5 E-Bussen mit bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten
- Plug-In-Hybride: Förderung mit bis zu 40 %, Ladeinfrastruktur, Schulungen und Werkstatteinrichtungen sind ebenfalls förderfähig
- Bevorzugte Förderung in Gebieten mit Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten

(<https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmu-foerderprogramm/foerderung-von-elektrobussen/>)



#### Zeithorizont langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr (gültig bis Ende 2021)



#### Umsetzbarkeit

- Für eine vollständige Umstellung auf eine CO<sub>2</sub>-neutrale Busflotte ist eine große Ladeinfrastruktur notwendig
- Es müssen ggf. mehr Busse angeschafft werden als vorhanden, da die Reichweite eines konventionell angetriebenen Busses die Reichweite eines E-Busses übersteigt



#### Synergien

- Synergien

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.9 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen



#### Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Nutzung des ÖPNV liegt in der Dauer der Reisezeit. Wird für eine Verbindung mit dem ÖPNV weniger oder gleich viel Zeit gebraucht, wie bei der Nutzung des MIV, entscheiden sich viele Nutzer für die öffentlichen Verkehrsmittel. Dies wird mithilfe von Beschleunigungsmaßnahmen (s. Maßnahme 3.10) aber auch durch attraktive Umsteigezeiten erreicht. Hierbei sind allerdings Anschlüsse mit zu gering geplanter Umsteigezeit (sog. Sichtanschlüsse) zu vermeiden. Damit wird verhindert, dass die Anschlussverbindung knapp nicht mehr erreicht wird. Darüber hinaus sollten die Fahrpläne auf die Bahn abgestimmt werden, um einen reibungslosen Umstieg zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- Erhöhung der Attraktivität und des Komforts
- Verringerung des MIV-Aufkommens



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



#### Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



#### Finanzierung

Umstellung auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb



#### Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- Änderungen im bestehenden Liniennetz sowie den Taktzeiten



#### Umsetzbarkeit

- Detailuntersuchungen
- Umstieg an den zentralen Hubs bündeln



#### Synergien

- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahme 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs

## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.10 Beschleunigung des Busverkehrs



#### Maßnahmenbeschreibung

Eine weitere Maßnahme zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ist die Beschleunigung des ÖPNV. Dies gilt vor allem in Bereichen von Knotenpunkten. Hierbei gibt es zahlreiche Instrumente die angewandt werden können. Dazu gehören u. a. separate Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Sonderrechte für das Benutzen bestimmter Straßenabschnitte und besondere Abbiegemöglichkeiten.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des Fahrplans
- u. U. Reduzierung der Umlaufzeit und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



#### Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

- Unterstützung durch VwV-LGVFG
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- Busbeschleunigungssysteme werden vom Land unterstützt und steigern die Attraktivität des ÖV durch schnelle Fahrzeiten für Busse



#### Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)



#### Umsetzbarkeit

- Koordination mit Beschleunigungsmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr
- Gute Umsetzbarkeit, Ausbau/ Neuprogrammierung bestehender Lichtsignalanlagen



#### Synergien

- Maßnahme 1.3 „Grüne Welle“ für den Radverkehr
- Maßnahme 4.2 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen



**Best Practice**  
Stuttgart

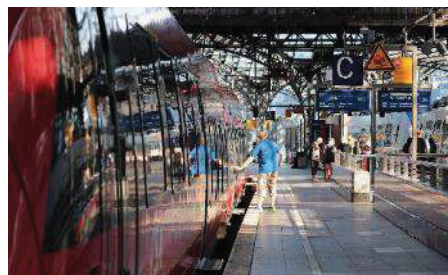
Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.11 Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen



#### Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Maßnahme im öffentlichen Personenverkehr ist die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität in der Ausstattung sowie Sicherheit an Bahnhöfen und Bushaltestellen. Neben der sozialen Sicherheit, die in den Nachtstunden durch eine ausreichende Beleuchtung und ggf. Videoüberwachung gewährleistet wird, sollen die Haltepunkte mit einer Grundausstattung versorgt sein. Dies umfasst u. a. Ticketautomaten, Sitzgelegenheiten, Überdachung bzw. geschlossene Aufenthaltsräume für die Wintermonate.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Komforts bei der Nutzung des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Deutsche Bahn
- Kommunen



#### Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

- DB Station&Service AG hat Vereinbarungen mit Ländern zur Co-Finanzierung von Bahnhofsumbauten abgeschlossen
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (rund 50 %), für multimodale Mobilitätspunkte kann ein erhöhter Fördersatz von 75 % beantragt werden



#### Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Bedingungen der DB Station & Service sowie der DB Netze



#### Umsetzbarkeit

- Maßnahmenkatalog in Abstimmung mit der zuständigen DB-Tochterfirma



#### Synergien

- Maßnahme 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
- Maßnahme 3.12 Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.12 Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/ elektronische Echtzeitangaben



#### Maßnahmenbeschreibung

Zusätzlich zu der Grundausstattung an Bahnhöfen und Bushaltestellen (s. Maßnahme 3.11) verbessern insbesondere die Information über die aktuelle Verkehrslage (bspw. über eine App), sowie elektronische Echtzeitangaben an den Haltestellen den Komfort für die Fahrgäste. Die frühzeitige Information bei Fahrtausfällen oder Verzögerungen im Betriebsablauf, sowie die Auskunft über mögliche Alternativen sind essentiell für die Zufriedenheit der Fahrgäste.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Komforts bei der Nutzung des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Deutsche Bahn
- Kommunen



#### Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI



#### Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



#### Rahmenbedingungen

- keine



#### Umsetzbarkeit

- Verschiedene Ausführungen an verschiedenen Haltestellen (abhängig von Größe/Frequenz) an der jeweiligen Haltestelle



#### Synergien

- Maßnahme 3.9  
Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
- Maßnahme 3.11  
Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen

## Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.13 Barrierefreiheit



#### Maßnahmenbeschreibung

Für die Gleichberechtigung aller Nutzergruppen ist die Einhaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV unabdingbar. Dies wurde auch mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bis zum Jahr 2022 gesetzlich festgehalten. Die Barrierefreiheit umschließt dabei alle (zeitweise) mobilitätseingeschränkten Menschen, d. h. neben Rollstuhlfahrern, Personen mit Hör- oder Sehschwächen ebenso Reisende mit großen Koffern, Kinderwagen oder sonstigen sperrigem Gepäck.



#### Ziele und Effekte

- Gleichberechtigung/Zugang für alle Nutzergruppen
- Erhöhung der Attraktivität und des Komforts im ÖPNV



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Deutsche Bahn
- Kommunen



#### Kosten

- Abhängig von notwendigen Maßnahmen an Haltestellen
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

keine



#### Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Personenbeförderungsgesetz



#### Umsetzbarkeit

- Neue Haltestellen im Zuge einer Anpassung des Liniennetzes müssen barrierefrei gebaut werden. Bereits bestehende Haltestellen müssen auf ihre Barrierefreiheit geprüft und ggf. umgebaut werden



#### Synergien

- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahmen 3.11 Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
- Maßnahme 4.7 Barrierefreiheit



Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

### 3.14 Verbesserung der Nacht- sowie Veranstaltungsverbindungen



#### Maßnahmenbeschreibung

Eine Erweiterung des Busangebotes in den Abend- und Nachtstunden sowie zu großen Veranstaltungen im Gemeindeverband ermöglicht den Bürger/innen auf den MIV zu verzichten und erhöht die Attraktivität des ÖPNV maßgeblich. In der Regel werden die Nachtbusse als sog. Radiallinie geplant: die Fahrten enden und beginnen an einer zentralen Haltestelle in der Innenstadt und breiten sich von dort aus in alle Richtungen des GMS aus. In den Nachtstunden werden zudem meist weniger Linien genutzt, die dafür weitere Strecken zurücklegen.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung von MIV-Fahrten



#### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



#### Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

keine



#### Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- keine



#### Umsetzbarkeit

- Planung Personalbedarf
- Liniennetz für Nacht- und Veranstaltungsfahrten erstellen



#### Synergien

- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Busliniennetz