

■ **Endbericht**  
**Anlagenband**

Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

**Neukonzeption des Nahverkehrsplans**

Neuburg a. d. D./ Kassel, 25. März 2011



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>ÖPNV-ANGEBOT</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ERGEBNISSE DER BETEILIGUNGEN (DOKUMENTATION)</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>ANGEBOTSKONZEPT</b>	<b>24</b>
<b>4</b>	<b>SYNOPSIS DER STELLUNGNAHMEN IM BETEILIGUNGSVERFAHREN</b>	<b>37</b>

## Tabellenverzeichnis

■	Tabelle 1: Linienübersicht Stadtverkehr Neuburg a. d. D.	2
■	Tabelle 2: Linienübersicht Stadtverkehr Schrobenhausen	3
■	Tabelle 3: Linienübersicht Regionalverkehr im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	4
■	Tabelle 4: Übersicht freigestellte Schulverkehre des Landkreises	10
■	Tabelle 5: Wünsche und Anregungen der Gemeinden	12
■	Tabelle 6: Wünsche und Anregungen der Verkehrsunternehmen	16
■	Tabelle 7: Wünsche und Anregungen KPAK und SGK	17
■	Tabelle 8: Wünsche und Anregungen von PRO BAHN	18
■	Tabelle 9: Weitere Wünsche und Anregungen	20
■	Tabelle 10: Ergebnisse der Wirtshausgespräche mit Senioren	23
■	Tabelle 11: Ergebnisse der Besprechungen mit Seniorenbeiräten	23
■	Tabelle 12: ÖPNV-Angebotskonzept – Linienübersicht Stadtverkehr Neuburg a. d. D.	25
■	Tabelle 13: ÖPNV-Angebotskonzept – Linienübersicht Stadtverkehr Schrobenhausen	26
■	Tabelle 14: ÖPNV-Angebotskonzept – Linienübersicht Regionalverkehr im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	27
■	Tabelle 15: Synopse der Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren	38

# 1 ÖPNV-Angebot

■ **Tabelle 1: Linienübersicht Stadtverkehr Neuburg a. d. D.**

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs- laufzeit	Fahrplan- km 2009	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag				
1	Heinrichsheim – Ostend – Spitalplatz – Ostend – Heinrichsheim	06:30 - 19:45	06:30 - 19:45	8:00 - 16:45	-	T30	T30	T30	-	Stadtwerke Neuburg			
2	Herrenwörth – Hallenbad – Spitalplatz – Hallenbad – Herrenwörth	06:30 - 19:45	06:30 - 19:45	08:00 - 16:45	-	T30	T30	T30	-	Stadtwerke Neuburg			
3	Schwalbanger – Berliner Straße – Spitalplatz – Krankenhaus – Bahnhof	06:30 - 20:00	06:30 - 20:00	08:00 - 17:00	-	T30	T30	T30	-	Stadtwerke Neuburg			
4	Altstadt – Kreuzberg – Spitalplatz – Grundschule	06:15 - 19:00	06:15 - 19:00	08:15 - 13:00	-	T60	T60	T60	-	Stadtwerke Neuburg			
5	Grundschule – Spitalplatz – Hesselohe – Bittenbrunn – Spitalplatz	06:45 - 19:30	06:45 - 19:30	07:45 - 13:30	-	T60	T60	T60	-	Stadtwerke Neuburg			
AST	Anruf-Sammeltaxen im Stadtgebiet Neuburg	05:00 - 23:30	05:00 - 23:30	06:30 - 02:30	05:45 - 02:30	T60	T60	T60	T60	Stadtwerke Neuburg			AST-Verkehr

ERLÄUTERUNG: T60 = 60-MINUTEN-TAKT

■ **Tabelle 2: Linienübersicht Stadtverkehr Schrobenhausen**

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs- laufzeit	Nutzplatz- km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag				
o. Nr.	Stadtmitte – Augsburg- straße – Platte – Schulen – Stadtmitte	06:15 - 18:30	07:45 - 17:30	-	-	T60	T60	-	-	Spangler (u. Funk)	31.12.2016	3.129.235,20	
o. Nr.	Stadtmitte – Mühlried – Stadtmitte	06:30 - 17:15	08:45 - 17:15	-	-	T60	T60	-	-	Spangler (u. Funk)	31.12.2016	1.477.694,40	Inkl. Fahrten mit Bürgerbus
o. Nr.	Stadtmitte – Bahnhof – Steingriff – Bahnhof – Stadtmitte	07:15 - 18:30	08:15 - 17:45	-	-	T60	T60	-	-	Spangler (u. Funk)	31.12.2016	2.079.470,40	
703	Stadtmitte – Bahnhof – Hörzhausen – Sandizell – Stadtmitte	09:00 - 17:15	09:00 - 17:15	-	-	T60	T60	-	-	Spangler	31.12.2016	89.550,00	Bürgerbus

ERLÄUTERUNG: T60 = 60-MINUTEN-TAKT

■ **Tabelle 3: Linienübersicht Regionalverkehr im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen**

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs-laufzeit	Fahrplan-km 2009	Nutzplatz-km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag					
1	Neuburg a. d. D. – Heinrichsheim – Bruck – Weichering	07:15 - 16:30	13:30 - 16:30	08:00 - 12:00	-	7/8	1/1	1/1	-	RBA, Seitz	31.12.2016	34.731,30		
2	Neuburg a. d. D. – Bertoldsheim – Altstetten	6:15 - 17:45	7:15 - 7:45	8:30 - 12:45	-	8/8	7/6	1/1	-	RBA, Seitz (Betriebsführung Sandner)	31.12.2016	75.921,20		
3	Neuburg a. d. D. – Bergen – Hüttingen – Rennertshofen	7:15 - 13:30	-	8:00 - 11:45	-	4/4	-	1/1	-	RBA, Seitz	31.12.2016	21.748,10		
4	Neuburg a. d. D. – Bergen – Wellheim – Konstein	7:00 - 17:00	-	-	-	3/2	-	-	-	RBA, Seitz	31.12.2016	20.139,90		
10	Neuburg a. d. D. – Ehekirchen – Pöttmes	6:00 - 19:00	6:00 - 19:00	06:45 - 14:15	-	13/11	12/11	3/3	-	Spangler	30.04.2014		20.659.024,40	
20	Neuburg a. d. D. – Karlshuld – Pöttmes	06:00 - 19:15	06:15 - 19:15	06:30 - 14:15	-	9/8	7/6	3/3	-	Spangler	30.09.2013		13.768.808,30	
25	Neuburg a. d. D. – Ludwigsmoos – Stengelheim – Klingsmoos	07:15 - 19:15	08:15 - 19:15	08:00 - 15:45	-	T30	T30	T30	-	Spangler	30.11.2017		4.491.129,80	



Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs-laufzeit	Fahrplan-km 2009	Nutzplatz-km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag					
30	Neuburg a. d. D. – Schrobenhausen – Sandizell – Pöttmes	06:00 - 17:45	6:45 - 17:45	-	-	5/4	4/3	-	-	Spangler	31.12.2016		12.870.077,10	
35	Schrobenhausen – Karlshuld (– Neuburg a. d. D.)	08:15 - 16:30	-	-	-	4/4	-	-	-	Spangler	31.12.2016		913.929,60	
44	Audi – Ingolstadt (– Karlshuld – Pöttmes)	05:00 - 21:00	05:00 - 21:00	07:00 - 21:00	08:30 - 21:00	T30	T30	T30	T60	Spangler	30.01.2015		7.275.726,20	
N 14	Ingolstadt (– Karlshuld)	21:00 - 00:45	21:00 - 00:45	21:00 - 03:45	21:00 - 00:45	T60	T60	T60	T60	Spangler				
S 6	Audi – Ingolstadt – Karlskron	04:30 - 23:15	04:30 - 23:15	-	-	2/2	-	-	-	Spangler	30.04.2016			Nur an Audi-Arbeitstagen
Audi Schichtbus	Audi – Karlshuld – Klingsmoos – Ehekirchen	04:15 - 23:30	04:15 - 23:30	k. A.	k. A.	2/2	2/2	-	-	Spangler				Differenziert in ungerade und gerade Wochen
441	Ingolstadt – Karlskron – Adelshausen – Pobenhausen – Probfeld – Brunnen	5:00 - 03:45	5:00 - 03:45	06:15 - 3:45	09:00 - 0:45	12/18	11/18	13/6	4/3	Spangler	31.03.2014		4.181.542,50	

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs-laufzeit	Fahrplan-km 2009	Nutzplatz-km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag					
45	Karlshuld – Probfeld – Grillheim – Karlskron – Manching	06:30 - 19:45	06:30 - 19:45	-	-	4/3	4/3	-	-	Spangler	31.10.2012		3.080.350,00	
50	Neuburg a. d. D. – Karlshuld – Pobenhausen – Adelshausen – Karlskron	06:30 - 17:45	-	-	-	3/3	-	-	-	Spangler	31.10.2011		1.808.927,10	
55	Schrobenhausen – Brunnen – Karlshuld – Karlskron	06:30 - 19:00	06:30 - 15:15	-	-	1/2	1/1	-	-	Spangler	31.10.2011			
60	Neuburg a. d. D. – Bonsal – Buch – Weidorf – Walda	06:45 - 18:15	-	-	-	3/5	-	-	-	Spangler	31.07.2012		1.005.960,00	
80	Neuburg a. d. D. – Sehensand – Wagenhofen – Rohrenfels – Hardt	07:00 - 13:30	-	-	-	3/3	-	-	-	Spangler	31.03.2015		2.719.493,00	
90	Schrobenhausen – Königsmoos – Ehekirchen	06:45 - 14:00	-	-	-	2/2	-	-	-	Spangler	31.07.2018		1.837.810,20	

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs-laufzeit	Fahrplan-km 2009	Nutzplatz-km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag					
706	Schrobenhausen – Hilgertshausen – Markt Indersdorf – Dachau – Karlsfeld	05:00 - 17:00	05:00 - 17:00	-	-	2/3	2/3			RVO	14.12.2013	5776,8		
9112	Neuburg a. d. D. – Irgertsheim – Ingolstadt	05:30 - 18:15	05:30 - 18:15	08:45 - 14:15	-	9/8	6/6	1/1	-	RBA	30.01.2017			
9114	Neuburg a. d. D. – Donauwörth	07:00 - 18:30	07:30 - 17:15	-	23:00 - 00:00	10/12	1/1	-	1/0	RBA	31.12.2016			
9150	Schrobenhausen – Aichach	06:30 - 18:30	07:15 - 18:30	-	-	5/7	2/1	-	-	RBA	31.12.2016			
9151	Schrobenhausen – Langenmosen – Pöttmes	07:00 - 17:30	-	-	-	3/2	-	-	-	RBA	31.12.2016			
9153	Schrobenhausen – Hohenwart – Pörsnbach	06:15 - 18:30	07:15 - 18:30	-	-	5/5	2/2	-	-	RBA	31.12.2016			
9154	Schrobenhausen – Ingolstadt	7:00 - 17:45	7:45 - 8:30	-	-	3/3	1/0	-	-	RBA	31.12.2016			
9157	Schrobenhausen – Pöttmes	07:30 - 17:15	07:45 - 16:45	08:15 - 13:30	-	2/3	2/2	2/2	-	RBA	31.12.2016			

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs-laufzeit	Fahrplan-km 2009	Nutzplatz-km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag					
9158	Schrobenhausen – Hilgertshausen/ Altomünster – Aichach	06:00 - 18:00	06:00 - 18:00	-	-	6/5	1/1	-	-	RBA	31.12.2016			
9159	Schrobenhausen – Gerolsbach – Petershausen	05:15 - 19:45	05:15 - 19:45	07:15 - 18:30	-	12/11	8/9	2/2	-	RBA	31.12.2016			
9231	Gammersfeld – Wellheim – Dollnstein – Eichstätt	06:15 - 19:00	06:15 - 19:00	08:00 - 13:15	-	14/16	11/10	2/2	-	RBA	k. A.			Bedient im LK nur Hütting im Schulverkehr
9233/ 9239	Eichstätt – Nassefels – Egweil – Neuburg	06:00 - 19:00	06:30 - 19:30	07:15 - 14:30	-	7/7	4/5	2/2	-	RBA, Jägle (Betriebsführung: Sandner)	31.07.2018			
9238	Eichstätt – Ochsenfeld – Wellheim – Hütting	06:30 - 17:45	06:45 - 17:30	-	-	7/10	1/2	-	-	RBA	31.12.2016			Bedient im LK nur Hütting und Ellenbrunn im Schulverkehr
9242	Schrobenhausen – Tegernbach – Pfaffenhofen	05:45 - 19:00	05:45 - 19:00	-	-	5/6	3/3	-	-	RBA	31.12.2016			
o. Nr.	Marktlinien Schrobenhausen	08:00 - 12:45	08:00 - 12:45	-	-	2X 1/1	-	-	-	RBA	31.05.2013			Nur Donnerstag am Markttagen

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum				Bedienungsangebot				Konzession	Genehmigungs-laufzeit	Fahrplan-km 2009	Nutzplatz-km 2008	Bemerkung
		Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo - Fr (Schule)	Mo - Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag					
o. Nr.	Badefahrten Schrobenhausen – Bad Gögging	14:00 - 19:10	14:00 - 19:10	-	-	1/1	-	-	-	Funk				Nur Donnerstag alle 14 Tage

ERLÄUTERUNG: T60 = 60-MINUTEN-TAKT, 5/6 = 5 BZW. 6 FAHRTEN JE RICHTUNG

■ **Tabelle 4: Übersicht freigestellte Schulverkehre des Landkreises**

Schule	Schultyp	eingesetztes Verkehrsunternehmen	Anzahl eingesetzter Fahrzeuge
Förderzentrum Neuburg Standort Neuburg	Förderschule	Fa. Jäggle (Fa. Sandner)	4 x 8-Sitzer 1 x 20-Sitzer
Förderzentrum Neuburg Standort Neuburg	Förderschule	Fa. Fleißner	6 x 8-Sitzer 1 x 14-Sitzer
Förderzentrum Neuburg Standort Neuburg	Förderschule	Fa. Spangler OHG	1 x 8-Sitzer 1 x Großbus (nur 1x morgens)
Förderzentrum Neuburg Standort Neuburg	Förderschule	Fa. Wintermayr	1 x 37-Sitzer
Förderzentrum Neuburg Standort Aresing	Förderschule	Fa. Schwaiger	1 x 19-Sitzer 1 x 27-Sitzer
Förderzentrum Neuburg Standort Aresing	Förderschule	Fa. Seibold	2 x 19-Sitzer
Förderzentrum Neuburg Standort Aresing	Förderschule	Fa. Seitz Klingsmoos	1 x 8-Sitzer
Maria-Ward-Schule und Hauptschule Schrobenhausen (Ganztagesklasse)	Realschule, Hauptschule	Fa. Schwaiger	2 x 19-Sitzer (nur 1x nachmittags)
Maria-Ward-Schule und Hauptschule Schrobenhausen (Ganztagesklasse)	Realschule Hauptschule	Fa. Avec	1 x 8-Sitzer (nur 1x nachmittags)
Maria-Ward-Schule und Hauptschule Schrobenhausen (Ganztagesklasse)	Realschule Hauptschule	Fa. Seibold	1 x 19-Sitzer (nur 1x nachmittags)
weiterführende Schulen Schrobenhausen allg.	verschiedene	Fa. Seibold	1 x 19-Sitzer (nur 1x nachmittags)
weiterführende Schulen Schrobenhausen allg.	verschiedene	Fa. Wintermayr	1 x Großbus (nur 1x nachmittags)
weiterführende Schulen Schrobenhausen allg.	verschiedene	Fa. Schwaiger	1 x Großbus (nur 1x nachmittags)

## 2 Ergebnisse der Beteiligungen (Dokumentation)

### Wesentliche Ergebnisse des Projektes Leitbildentwicklung<sup>1</sup>

- Mehr als 50 % der Befragten im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sind mit dem Angebot des ÖPNV innerorts nicht zufrieden bzw. nur teilweise zufrieden.
- Über 60 % sind mit dem Angebot des ÖPNV zwischen Stadt und Land unzufrieden bzw. nur teilweise zufrieden.
- Zur Erhöhung der Attraktivität der Region sehen die Befragten höchste Priorität beim Ausbau des ÖPNV: 26 % der Befragten nennen den Wunsch den „öffentlichen Nahverkehr auszubauen“ und 19 % nennen „bessere Busanbindungen“.

### Wesentliche Ergebnisse der Seniorenbefragungen<sup>2</sup>

- 4,1 % der befragten Senioren benutzen den Bus
- 5,6 % der Befragten würden auf das Auto verzichten, wenn es bessere ÖPNV-Angebote gäbe
- Verkehrsmittelwahl ÖPNV zu bestimmten Einrichtungen:
  - Lebensmittelgeschäft: 5,0 %
  - Apotheke: 5,1 %
  - Bank/ Sparkasse: 4,6 %
  - Post/ Poststelle: 5,6 %
  - Gastwirtschaft: 4,1 %
  - Hausarzt: 5,1 %
  - Kirche: 1,9 %
  - Bushaltestelle: 2,5 %
  - Bahnhof: 9,7 %

### Befragung Gemeinden

Im Januar 2010 wurde in den Gemeinden des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen eine Befragung zu den Rahmenbedingungen und zur Situation des ÖPNV durchgeführt. Die Gemeinden konnten in diesem Zusammenhang ihre Wünsche und Anregungen äußern:

<sup>1</sup> Quelle: Projektteam „Bürgerbefragung“ Synovate GmbH, Projekt Leitbildentwicklung, Ingolstadt 2009

<sup>2</sup> Quelle: Arbeitsgemeinschaft Sozialplanung in Bayern, Bürgerbefragung des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen, München 2010

■ **Tabelle 5: Wünsche und Anregungen der Gemeinden**

Gemeinde/ Stadt	Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Berg im Gau	Berufsschulanbindung verbesserungswürdig	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
	Busanbindung nicht effizient bzw. nicht vorhanden	Siehe Projekt-A1
Bergheim	Verbesserung der Verbindung nach Ingolstadt (Wirtschafts-, Schulstandort)	Siehe Projekt-A1
	Verbesserung der Anbindung nach Neuburg	Siehe Projekt-A1
Brunnen	Berufsschulanbindung verbesserungswürdig	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
	Busanbindung nicht effizient bzw. nicht vorhanden	Siehe Projekt-A1
Burgheim	Ausstattung der Haltestelle „Burgheim“ mit B+R	Siehe Infrastrukturkonzept
Ehekirchen	Zusätzlicher Halt der Fahrten der Linie 10 im Schulverkehr an den Haltestellen Hollenbach Telefonzelle, Dinkelshausen Ortsmitte, Seiboldsdorf Maibaum	Haltestellen werden im Schulverkehr und mit weiteren einzelnen Fahrten angefahren, ggf. als Bedarfshalt
	Linie 10 sollte über Weidorf fahren	Anbindung Weidorf siehe Projekt-A1
	Direkte Fahrt morgens und mittags nach Nähermittenhausen im Schulverkehr	Bedienung findet statt bis Haltestelle Fernmittenhausen, Weiher (ca. 600 m Fußweg; Linien 10, 80)  Anbindung von Nähermittenhausen wird im Rahmen des Schulverkehrs geprüft
	Zusätzlicher Halt des Schulbusses von Schrobenhausen nach Bonsal in Schönesberg	werden im Schulverkehr angefahren (Linie 90)



Gemeinde/ Stadt	Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Gachenbach	Berufsschulanbindung verbesserungswürdig (Eichstätt, Pfaffenhofen, Neuburg)	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
	Busanbindung nicht effizient bzw. nicht vorhanden	Siehe Projekt-A1
Karlshuld	Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung Donaumoos bzw. des ÖPNV-Netzes innerhalb Donaumoos	Siehe Projekt-A1
	Verbesserte Anbindung des "Haus im Moos" zu den Landkreisstädten Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen	Siehe Projekt-A1
Karlskron	Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes in der Gemeinde Brautlach	Betrifft INVG-Linie 15
	Verbesserung der Anbindung zu umliegenden Gemeinden wie Reichertshofen, Karlshuld, Neuburg a. d. D. oder Schrobenhausen (soziale Einrichtungen)	Siehe Maßnahme A6 und Projekt-A1
	Anbindung der Gemeinde Aschelsried an den Schulbusverkehr	Siehe Maßnahme-A4
	langen Fahrzeiten in Richtung Ingolstadt	Schwerpunkt liegt in Stadt Ingolstadt
	ungenügende Anbindung an Schrobenhausen und die Kreisstadt Neuburg	Siehe Projekt-A1
	Schaffung eines Verkehrsverbundes mit einheitlichen Tarifen wäre für die Region 10	Siehe Maßnahme-E6
Königsmoos	Anbindung an Seniorenwohnheimen (Neuburg a. d. D.) an den Wochenenden	Siehe Projekt-A1
	Verbindung in Richtung Neuburg a. d. D., Schrobenhausen, Pöttmes und Ingolstadt am Vormittag, außerhalb den Schulbussen und die gleiche Tour als Rückfahrt nachmittags zwei bis dreimal (Wirtschaftsstandort, soziale Einrichtungen), auch am Wochenende	Siehe Projekt-A1
	Anbindung der Busse an weitere öffentliche Verkehrsmittel (auch Anschlüsse für Berufsschüler am Nachmittag)	Siehe Maßnahme-A2
Langenmosen	Berufsschulanbindung verbesserungswürdig (Eichstätt, Pfaffenhofen Neuburg)	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
	Busanbindung nicht effizient bzw. nicht vorhanden	Siehe Projekt-A1

Gemeinde/ Stadt	Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Neuburg a. d. D.	Ausweitung der Pkw- und Fahrradstellplätze am Bahnhof	Siehe Infrastrukturkonzept
	Ausweitung des Busbahnhofes	Siehe Maßnahme-A2
	Stadtteile Bergen, Bruck und Maxweiler nicht bzw. nur um Rahmen der Schülerbeförderung in den ÖPNV angebunden	Mit AST täglich von 6:00 – 0:00 Uhr im 60-Min.-Takt angebunden
Oberhausen	Ausbau der Zubringer zu Bahnhöfen	Siehe Maßnahme-A2.1
	Die Linienverbindung von Neuburg nach Kreut und weiter nach Sinning um 15,40 Uhr Kurs 875 soll ergänzt werden, mit zusätzlichen Haltestellen in Oberhausen und Unterhausen	Siehe Projekt-A1
	Verbesserung des ÖPNV im Gemeindeteil Sinning, Kreut, Oberhausen und Unterhausen am Nachmittag - Mehrbedarf durch Einführung der Ganztagschule, flexiblere Arbeitszeiten, Wahrnehmung von Freizeitangeboten usw.	Siehe Projekt-A1
	Verbesserung des ÖPNV auch an Wochenenden und in der Nacht	Siehe Projekt-A1
	Verlegung der Haltestelle Kreut in das Zentrum von Kreut (Vermeidung von Gefahrenquellen)	Einrichtung einer Haltestelle und Bedienung im Schulverkehr wird geprüft
	Ausweitung der Bahnverbindungen	Aufgabe der BEG (Aufgabenträger SPNV)
	Radmitnahmemöglichkeiten bei den Bahnverbindungen ausbauen	Aufgabe der BEG (Aufgabenträger SPNV)
Rennertshofen	Ausbau ÖPNV während der Ferienzeit und an Wochenenden und Feiertagen; Wunsch nach einem flexiblen ÖPNV-System, z. B. Rufbus	Siehe Projekt-A1
	Schülerbeförderung deckt den Bedarf nicht ab, Kapazitäten	Siehe Maßnahme A5
	Zusätzliche Verbindungen nach Neuburg, auch am Wochenende	Siehe Projekt-A1
Rohrenfels	Erhöhung der Schulbusse ist dringend erforderlich	Siehe Maßnahme A5

Gemeinde/ Stadt	Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Schrobenhausen	Einbindung der Firmen MBDA Deutschland/ LFK GmbH; Spangler; Bauer AG in die zukünftige Nahverkehrsplanung. Firmenstandorte sind nicht an Bahn- oder Busverbindungen angeschlossen (Bsp. Wiedereröffnung des Bahnhaltdepot Edelshausen "Firma Bauer")	Siehe Maßnahme-A1.4
	Beliebte Freizeitziele, wie „Weicheringer Weiher“ oder „Radersdorf“ sind von Schrobenhausen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nur über die Bahn zu erreichen	Radersdorfer Badeseesee täglich im 60-Minuten-Takt erreichbar (SPNV). Weicheringer Weiher mit Linie 44 mit einzelnen Fahrten erreichbar (Hst. Weichering Siedlung (ca. 400 m) bzw. Neuschwettingen Ortsmitte (ca. 500 m))
	Kostenlose Fahrradmitnahme auf der Paartalbahn	Aufgabe der BEG (Aufgabenträger SPNV)
	Verbesserte Anbindung der neu entstandenen Wohngebiete in den Abendstunden und am Wochenende sind wünschenswert (Stadt- und Bürgerbus). Ebenfalls betroffen sind hier die Ortsteile Edelshausen, Hörzhausen, Sandizell, Halsbach, Gollingkreut, Öd. (Problem: hohe finanzielle Belastung. Wunsch nach günstigen Lösungsvorschlägen).	Siehe Projekt-A1 oder Anbindung mit Stadtbus prüfen
	Verbindung nach Neuburg a. d. D. mit langen Fahrtzeiten	Siehe Maßnahme-A1.1
	Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete „Rinderhofer Breite“ sowie „Augsburger Straße“ in den Abendstunden bis 20.00 Uhr sind wünschenswert	Siehe Projekt-A1
	Überführung der freigestellten Schülerverkehre in den ÖPNV	Soweit möglich erfolgt Optimierung im September 2010
	Keine zufriedenstellende Busanbindung nach München und Pfaffenhofen	Siehe Maßnahme-A1.4
Waidhofen	Berufsschulanbindung nach Neuburg verbesserungswürdig	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
	Busanbindung nicht effizient bzw. nicht vorhanden	Siehe Projekt-A1

Gemeinde/ Stadt	Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Weichering	ÖPNV-Anschluss Ortsteile Weichering und Lichtenau: Anbindung nach Karlshuld (Schule, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte) Anbindung nach Neuburg (s. o) Anbindung nach Ingolstadt (s. o.)	Siehe Projekt-A1 bzw. mit Bahnverbindung

### Befragung Verkehrsunternehmen

Folgende Anregungen kamen von den Verkehrsunternehmen:

■ **Tabelle 6: Wünsche und Anregungen der Verkehrsunternehmen**

Unternehmen	Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Seitz	Entzerrung des morgendlichen Verkehrsstaus durch späteren Schulbeginn um 10 Minuten	Überprüfung im Rahmen der laufenden Schulverkehrsplanungen
	Rechtzeitige Information durch die Schulen bei vorzeitigem Unterrichtschluss	Siehe Koordination in der Nahverkehrsplanung
	Schulbusbegleiter	Siehe Projekt-E1
	Anschlussverbesserung der Linie Neuburg – Ingolstadt zum Klinikum, Westpark und Audi	Siehe Maßnahmen-A2
	Erweiterung der Linie 4 Konstein bis Dollnstein (Bedarf für Wirtschaftsschule und FOS)	Aufgabe der ÖPNV-Planung im Landkreis Eichstätt
	Fahrplankasten für alle Pläne am Hofgarten	Im Rahmen der Maßnahme-E1

**Kommunalpolitischer Arbeitskreis (KPAK) und Mitglieder der Sozialdemokratischen Gemeinschaft für Kommunalpolitik (SGK)**

■ **Tabelle 7: Wünsche und Anregungen KPAK und SGK**

<b>Anregung/ Wunsch</b>	<b>Anmerkung</b>
Koordinierter geregelter Fahrplanwechsel	Siehe Koordination in der Nahverkehrsplanung
Beleuchtete Haltestellen. Fahrpläne können insbesondere nicht gelesen werden.	Siehe Standards zur Haltestellenausstattung
Wer wird Ansprechpartner für Fahrgäste sein?	Siehe Maßnahmen und Projekte zur Fahrgastinformation und zum Vertrieb
Fahrgastbeirat	Künftige Aufgabe eines Verkehrsverbunds, Fahrgastverbände sind in Planungen im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans involviert
Taktung überdenken-, Strecke Rennertshofen-ND (hin und zurück) „Schweizer Modellstudie“	Siehe Angebotskonzept
Klare Information an die Bürger über den Nahverkehrsplan und dessen Folgen	Erfolgt fortlaufend durch das Landratsamt
Ein Bild nach außen, z. B. Logo oder Lackierung der Busse	Siehe Perspektiven für einen längerfristigen Zeithorizont
Umsetzungsebene mit mind. 1 Mitglied als Vertreter der Ausführungsebene	Künftige Aufgabe eines Verkehrsverbundes

**Weitere Anregungen und Wünsche (PRO BAHN, Bürgersprechstunde etc.)**

■ **Tabelle 8: Wünsche und Anregungen von PRO BAHN**

Anregung/ Wunsch	Anmerkung
<p>Verbindung nach Schrobenhausen: Abfahrt in den Orten, so dass die Ankunft in Schrobenhausen mit dem Schulbeginn abgestimmt ist. Ein Bahnanschluss zu den Zügen nach Ingolstadt und Augsburg sollte angestrebt werden (7:27/ 7:28 Uhr). Abfahrt in den Orten nach 9:00 Uhr, um bei Ankunft in Schrobenhausen möglichst einen Bahnanschluss 9:27/ 9:28 zu erreichen. Weitere Fahrtmöglichkeit nach Schrobenhausen ca. 14.00 Uhr (Bahnanschluss 14.27/ 14.28 Uhr).</p> <p>Rückfahrten ab Schrobenhausen: Rückfahrten zu folgenden Zeiten: 11:30, 13:30, 15:30, 17:30 Uhr möglichst mit Bahnanschluss von Ingolstadt und Augsburg. Grundsätzlich ist eine Vertaktung der Linien anzustreben. Aus tariflichen Gründen (Gültigkeit von Tageskarten, Bayerticket usw.) muss eine Fahrt nach Schrobenhausen um bzw. nach 9:00 Uhr beginnen und Anschluss am Bahnhof zu den Zügen erhalten. Das Angebot muss auch an schulfreien Tagen aufrechterhalten werden. Um die Kosten in nachfrageschwachen Zeiten in Griff zu bekommen fordern wir, den Einsatz von Rufsystemen zu prüfen.</p>	<p>Siehe Projekt-A1</p>
<p>Linie Schrobenhausen – München (9159): Dringend erforderlich sind weitere Fahrten zwischen 6:20 und 9:20 Uhr von Schrobenhausen in Richtung Petershausen (München). Ausweitung des Angebots in den Abendstunden von Petershausen nach Schrobenhausen. Verbesserung des Fahrplanangebotes von (München) Petershausen nach Schrobenhausen in den Morgenstunden sowie in Gegenrichtung in den Abendstunden (für Pendler aus München). Die Anschlusssituation sollte in Petershausen dahingehend geändert werden, dass Anschlüsse vorrangig zu den RB/RE-Zügen gegeben sind und zweitrangig zu den S-Bahnen. Verlängerung der Linie von Schrobenhausen nach Sandzell, ggf. Pöttmes (Abstimmung mit Bürgerbus Schrobenhausen notwendig). Haltestellen an Bauer- und LFK-Standorten.</p>	<p>Siehe Maßnahme-A1.4</p>
<p>Verbesserung Angebot zwischen Aresing und Petershausen</p>	<p>Siehe Maßnahme-A1.4</p>
<p>Verbesserung der Busverbindung Schrobenhausen – Pfaffenhofen</p>	<p>Schwerpunkt liegt im Landkreis Pfaffenhofen</p>
<p>Anbindung Aresing mit dem Stadtverkehr Schrobenhausen</p>	<p>Siehe Maßnahme-A1.4</p>

Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Linie Schrobenhausen – Neuburg a. d. D. (30): ausweitung des Fahrplanangebotes, umsteigefreie Verbindungen, Vertaktung der Fahrpläne, klare Linienführung, Anschlüsse zu den Zügen an den Bahnhöfen Schrobenhausen und Neuburg a. d. D.	Siehe Maßnahme-A1.1 und Maßnahme-A2
Linie Schrobenhausen – Pfaffenhofen/ Ilm: Einrichtung eines Mindestangebots auf der direkten Verbindung von Schrobenhausen nach Pfaffenhofen mit Bedienung des Stadtzentrums und des Bahnhofs in Pfaffenhofen	Schwerpunkt liegt im Landkreis Pfaffenhofen
Linie Schrobenhausen – Waidhofen (Hohenwart): Ausweitung der Linie nach Waidhofen, sowie eine Weiterführung nach Hohenwart. Ggf. Einrichtung zusätzlicher Haltestellen zur Anbindung der Regens-Wagner-Standorte.	Siehe Projekt-A1
Hohe Qualität im öffentlichen Verkehr. Ohne die Einhaltung von Qualitätsstandards wird kein Angebot erfolgreich sein. Die derzeitigen Standards sind in keinem Bereich ausreichend.	Siehe Anforderungsprofil
Verbesserung der Werbung und des Marketings	Siehe Maßnahmen und Projekte zur Fahrgastinformation und zum Vertrieb
Aktuelle Fahrpläne an den Haltestellen	Siehe Maßnahme-E1
Die von den Unternehmen erbrachten Leistungen müssen kontinuierlich kontrolliert werden.	Siehe Anforderungsprofil und Koordination in der Nahverkehrsplanung
Haltestellen müssen ausgebaut werden. Wo mehrere Haltestellen innerhalb weniger hundert Meter bestehen, müssen diese zusammengelegt werden und einheitliche Bezeichnungen erhalten.	Siehe Infrastrukturkonzept
Informationen über Tarif und Fahrplan müssen sowohl an der Haltestelle als auch im Internet zugänglich sein.	Siehe Maßnahmen und Projekte zur Fahrgastinformation und zum Vertrieb
In den Fahrzeugen müssen Fahrgastinformationssysteme vorhanden sein. An den Bussen müssen Fahrzielanzeigen vorhanden sein	Siehe Anforderungsprofil und Infrastrukturkonzept
Die Busse müssen Mindeststandards erfüllen (möglichst Niederflur).	Siehe Anforderungsprofil und Infrastrukturkonzept
Anschlussicherung (z. B. am Bahnhof Petershausen)	Siehe Maßnahme-A1.4

■ **Tabelle 9: Weitere Wünsche und Anregungen**

<b>Anregung/ Wunsch</b>	<b>Anmerkung</b>
Ausweitung des ÖPNV-Angebotes, z. B. auch durch alternative Bedienungsformen	Siehe Projekt-A1
Höhere Frequentierung der öffentlichen Vernetzung zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen (PSAG)	Siehe Maßnahme-A1.1
Verknüpfung Pfaffenhofen mit Schrobenhausen	Schwerpunkt liegt im Landkreis Pfaffenhofen
Verbesserung der Verbindungen nach Pfaffenhofen, Berücksichtigung der Schulen in Pfaffenhofen	Schwerpunkt liegt im Landkreis Pfaffenhofen
Zusätzliche Fahrt von Schrobenhausen nach Petershausen kurz vor 8:00 Uhr und zusätzlicher Bus nach 19:00 Uhr	Siehe Maßnahme-A1.4
Halbstündliche Verbindung von Burgheim nach Donauwörth	Siehe Anregungen für das SPNV-Angebot
Haus im Moos: Verbesserung der Erreichbarkeit aus den Städten Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen	Siehe Projekt-A1
Anbindung des Ausflugsziels „Kloster Scheyern“	Schwerpunkt liegt im Landkreis Pfaffenhofen
Busverbindung aus dem Landkreis nach Augsburg	Mit SPNV Verbindung vorhanden
Busfahrt vielleicht mindestens einmal im Monat von Ludwigsmoos nach Augsburg und München (Vormittag, Nachmittag zurück)	Siehe Projekt-A1 und Maßnahme-A1.4 mit Umstieg in Schrobenhausen
Busfahrt mindestens 1 - 2 mal die Woche von Ludwigsmoos nach Ingolstadt, täglich wäre natürlich ideal	Siehe Projekt-A1 mit Umstieg in Schrobenhausen
Busfahrt möglichst 3 – 4 mal täglich von Ludwigsmoos nach Neuburg und Schrobenhausen	Siehe Projekt-A1, ggf. mit Umstieg in Schrobenhausen
Haltestellen in Ludwigsmoos, die zu Fuß erreichbar sind	Siehe Projekt-A1
Zu viel Busverkehr in Ambach (Linie 10), nahezu immer leer	Bereits geändert
Fa. Bauer: Bus zwischen Edelshausen und Aresing über Schrobenhausen	Siehe Maßnahme-A1.4
Verbindungen am späten Vormittag nach Schrobenhausen	Siehe Projekt-A1
Bessere und regelmäßige Verbindung von Rennertshofen nach Neuburg	Siehe Projekt-A1
Bessere Anbindung der einwohnerschwächeren Ortsteile, auch außerhalb des Schulverkehrs	Siehe Projekt-A1
Verbesserung Angebot zwischen Karlshuld und Schrobenhausen	Siehe Maßnahme-A1.1
Verbesserung der Umsteigebeziehungen	Siehe Maßnahmen-A2



<b>Anregung/ Wunsch</b>	<b>Anmerkung</b>
Realisierung Haltepunkt Brunnen	Siehe Anregungen für das SPNV-Angebot
Schulung der Busfahrer zum Verhalten in Krisensituationen	Aufgabe der Verkehrsunternehmen
Überfüllung der Schulbusse	Siehe Maßnahme A5
Schulbusbegleiter, Schülerlotsen	Siehe Projekt-E1
Abstimmung des Fahrplanes mit den Schulzeiten der Paul-Winter-Realschule	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
Paul-Winter-Realschule: Anpassung der Abfahrtszeiten mittwochs zum Schulschluss um 12:20 Uhr	Kontinuierliche Überprüfung der Busfahrpläne und Abstimmung mit den Schulzeiten
Abstimmung der Fahrtmöglichkeiten aus dem Landkreis nach Pfaffenhofen mit Schulzeiten in Pfaffenhofen	Aufgabe der ÖPNV-Planung im Landkreis Pfaffenhofen
Abstimmung der Zugfahrtzeiten von Burgheim nach Ingolstadt auf die Schulzeiten in Ingolstadt	SPNV-Zeiten sind vor allem auf Anschlüsse am Hauptbahnhof Ingolstadt ausgerichtet Fahrplanung ist Aufgabe der BEG (Aufgabenträger SPNV)
Berücksichtigung von Schülern mit Wohnort Ingolstadt bei der Busplanung nach Neuburg	Verbindung Ingolstadt – Neuburg erfolgt schwerpunktmäßig mit dem SPNV
BSZ Neuburg a. d. D.: Schulen an Monheimer Straße sollen 5 Minuten früher beginnen und 5 Minuten später enden, Busse müssten entsprechend verkehren	Überprüfung im Rahmen der laufenden Schulverkehrsplanungen
BSZ Neuburg a. d. D.: Direktexpress Ingolstadt – Neuburg a. d. D.	Verbindung Ingolstadt – Neuburg erfolgt schwerpunktmäßig mit dem SPNV
Schulen: Fehlende Verbindung im Schulverkehr von Neuburg a. d. D. nach Heinrichsheim zum Schulende um 16:10 Uhr	Stadtbuslinie 1 bedient Heinrichsheim im 30-Min.-Takt
Information über ÖPNV-Angebot auf Internetseiten des Landkreises und der Städte verbessern	Siehe Thema Fahrgastinformation
Verbesserung der Informationspolitik im Verspätungsfall	Kontinuierlich Aufgabe der Nahverkehrsplanung
Pünktlichkeit	Kontinuierlich Aufgabe der Nahverkehrsplanung
Verspätungsinformation an Bahnhöfen und Ausstattung der Bahnhöfe unzureichend	Aufgabe der BEG
Koordinierter, geregelter Fahrplanwechsel	Siehe Koordination in der Nahverkehrsplanung

<b>Anregung/ Wunsch</b>	<b>Anmerkung</b>
Ansprechpartner für Fahrgast und Fahrgastbeirat	Künftige Aufgabe des Verkehrsverbunds, Fahrgastverbände sind in Planungen involviert
Information an die Bürger über den NVP und dessen Folgen	Erfolgt fortlaufend durch das Landratsamt
Einrichtung eines Gemeinschaftstarifes	Siehe Maßnahme-E6
Weitere Einrichtung von Verkaufsstellen	Siehe Maßnahme-E5
Verbesserung der Verkehrssicherheit an Haltestellen	Kontinuierlich Aufgabe der Nahverkehrsplanung
Aktuelle, übersichtliche und lesbare Fahrpläne an Haltestellen	Siehe Maßnahme-E1
Ausstattung der Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen	Siehe Maßnahme-I1
Haltestellen in beiden Richtungen mit Wartehäuschen ausstatten	Siehe Maßnahme-I1 und Ausstattungsstandards für Haltestellen
Beleuchtete Haltestellen	Siehe Maßnahme-I1 und Ausstattungsstandards für Haltestellen
Einsatz von Niederflurbussen	Siehe Ausstattungsstandards für Fahrzeuge
Verbesserung der Information an den Fahrzeugen (Liniennummer und Fahrtziel)	Siehe Ausstattungsstandards für Fahrzeuge
Einheitliches Erscheinungsbild mit Logo und Lackierung der Busse	Siehe Perspektiven für einen längerfristigen Zeithorizont
Bessere Anbindung/ Taktung von Brunnen nach Schrobenhausen und Neuburg	Siehe Maßnahme-A1.1
Flexible Busbeförderung für die Schüler bei vorgezogenem Unterrichtsende	Siehe Koordination in der Nahverkehrsplanung
Für Nachweis einer Monatskarte für den ÖPNV sollten Abmeldekosten für Auto erlassen werden	Tarife werden von den Verkehrsunternehmen gestaltet
Einrichtung einer Haltestelle für Regionalzüge zwischen Audi-Nord und Audi-Süd	Liegt nicht im Bereich des Landkreises; Einrichtung von Haltepunkten im SPNV ist Aufgabe der BEG
Kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr	Prüfung im Zusammenhang mit Maßnahme-E6
Kostenlose Nutzung des ÖPNV für Menschen bis 18 Jahre und ab 60 Jahre	Prüfung im Zusammenhang mit Maßnahme-E6

Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Verkehrsverbund mit Augsburg und Ingolstadt	Siehe Maßnahme-E6
Billigere Fahrkarten ab 20 Uhr	Prüfung im Zusammenhang mit Maßnahme-E6

■ **Tabelle 10: Ergebnisse der Wirtshausgespräche mit Senioren**

Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Aresing: Schlechte ÖPNV-Verbindung in die umliegenden Städte und Gemeinden	Siehe Maßnahme-A1.4
Karlskron: Busverbindungen unzureichend und teuer Vorschlag: ehrenamtlicher Fahrdienst	Siehe Maßnahme-A1.3 und Projekt-A1
Bergheim: schlechte, unzweckmäßige, teure Verbindungen im ÖPNV Vorschlag: ehrenamtlicher Fahrdienst	Siehe Projekt-A1

■ **Tabelle 11: Ergebnisse der Besprechungen mit Seniorenbeiräten**

Anregung/ Wunsch	Anmerkung
Nutzung des Stadtbusses Neuburg a. d. D für gehbehinderte Menschen schwierig	Siehe Anforderungsprofil
Fahrzeiten und Taktung des Stadtbusses Neuburg a. d. D nicht seniorenfreundlich	die Gestaltung des Stadtbusses Neuburg ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes.
Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit zum Anrufsammeltaxi Neuburg a. d. D	Siehe Maßnahmen-E2
Notwendigkeit flexibler Bussysteme	Siehe Projekt-A1
Mangelhafte Anbindung der Fachkliniken in Ingolstadt	Verbindung nach Ingolstadt erfolgt schwerpunktmäßig mit dem SPNV

### 3 Angebotskonzept

In den nachfolgend dargestellten Linienlisten sind die im Maßnahmenpakt enthaltenen angebotsbezogenen Maßnahmen mit berücksichtigt und dargestellt.

Projekte können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkretisiert werden und können deshalb nicht dargestellt werden.

Änderungen gegenüber dem bestehenden Fahrplan sind **fett** dargestellt.

#### **Erläuterungen zu den Tabellen:**

T30: 30-Minuten-Takt

- : kein Angebot

bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr: einzelne Fahrten an Schultagen, die auf die Schulzeiten ausgerichtet sind

bedarfsorientierte Fahrten im Berufsverkehr: einzelne Fahrten an Schul- und Ferientagen, die auf Arbeitszeiten ausgerichtet sind

bedarfsorientierte Fahrten im Jedermannverkehr: einzelne Fahrten an Schul- und Ferientagen, die auch außerhalb der Schul- und Arbeitszeiten verkehren

■ **Tabelle 12: ÖPNV-Angebotskonzept – Linienübersicht Stadtverkehr Neuburg a. d. D.**

<b>Linie</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)</b>	<b>Maßnahme</b>
1	Heinrichsheim – Ostend – Spitalplatz – Ostend – Heinrichsheim	Montag – Freitag: T30 Samstag: T30 Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Spitalplatz (Hofgarten) Neuburg a. d. D. Bahnhof	Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
2	Herrenwörth – Hallenbad – Spitalplatz – Hallenbad – Herrenwörth	Montag – Freitag: T30 Samstag: T30 Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Spitalplatz (Hofgarten) Neuburg a. d. D. Bahnhof	Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
3	Schwalbanger – Berliner Straße – Spitalplatz – Krankenhaus – Bahnhof	Montag – Freitag: T30 Samstag: T30 Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Spitalplatz (Hofgarten) Neuburg a. d. D. Bahnhof	Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
4	Altstadt – Kreuzberg – Spitalplatz – Grundschule	Montag – Freitag: T60 Samstag: T60 Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Spitalplatz (Hofgarten) Neuburg a. d. D. Bahnhof	Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
5	Grundschule – Spitalplatz – Hesselohle – Bittenbrunn – Spitalplatz	Montag – Freitag: T60 Samstag: T60 Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Spitalplatz (Hofgarten) Neuburg a. d. D. Bahnhof	Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
AST	Anruf-Sammeltaxen im Stadtgebiet Neuburg	Montag – Freitag: T60 Samstag: T60 Sonntag: T60	Neuburg a. d. D. Spitalplatz (Hofgarten) Neuburg a. d. D. Bahnhof	

■ **Tabelle 13: ÖPNV-Angebotskonzept – Linienübersicht Stadtverkehr Schrobenhausen**

<b>Linie</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)</b>	<b>Maßnahme</b>
o. Nr.	Stadtmitte – Augsburg Straße – Platte – Schulen – Stadtmitte	Montag – Freitag: T60 Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Busbahnhof (Am Oberen Tor) Schrobenhausen Bahnhof	Liniennummer einführen, Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
o. Nr.	Stadtmitte – Mühlried – Stadtmitte	Montag – Freitag: T60 Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Busbahnhof (Am Oberen Tor) Schrobenhausen Bahnhof	Liniennummer einführen, Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
o. Nr.	Stadtmitte – Bahnhof – Steingriff – Bahnhof – Stadtmitte	Montag – Freitag: T60 Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Busbahnhof (Am Oberen Tor) Schrobenhausen Bahnhof	Liniennummer einführen, Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus
703	Stadtmitte – Bahnhof – Hörzhausen – Sandizell – Stadtmitte (Bürgerbus)	Montag – Freitag: T60 Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Busbahnhof (Am Oberen Tor) Schrobenhausen Bahnhof	Liniennummer einführen, [Weiterentwicklung zum Produkt Stadtbus]

■ **Tabelle 14: ÖPNV-Angebotskonzept – Linienübersicht Regionalverkehr im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen**

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
1	Neuburg a. d. D. – Heinrichsheim – Bruck – Weichering	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr und ergänzender Verkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	
2	Neuburg a. d. D. – Bertoldsheim – Altstetten	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Jedermann- und Berufsverkehr, ergänzender Schulverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	
3	Neuburg a. d. D. – Bergen – Hüttingen – Rennertshofen	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
4	Neuburg a. d. D. – Bergen – Wellheim – Konstein	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D. Hofgarten	
10	Neuburg a. d. D. – Ehekirchen – Pöttmes	Montag – Freitag: stündliche Bedienung (T60), ergänzender Schulverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D. Hofgarten	
20	Neuburg a. d. D. – Karlshuld – Pöttmes	Montag – Freitag: <b>stündliche/ zweistündliche Bedienung in Zusammenhang mit Linien 30 und 35</b> , ergänzender Schulverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D. Hofgarten Karlshuld, Scharfes Eck	Verdichtung des Angebotes zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen zu einem zweistündlichen Angebot auf einem einheitlichen Linienweg, mit Verdichtung zu einem stündlichen Angebot in der Hauptverkehrszeit (in Zusammenhang mit Linien 30 und 35). Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.



Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
25	Neuburg a. d. D. – Feldkirchen – (Ludwigsmoos – Stengelheim – Klingsmoos)	Montag – Freitag: T30 (bedarfsorientierte Fahrten bis Klingsmoos) Samstag: T30 (bedarfsorientierte Fahrten bis Klingsmoos) Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D. Hofgarten	
30	Neuburg a. d. D. – Schrobenhausen – Sandizell – Pöttmes	Montag – Freitag: <b>stündliche/ zweistündliche Bedienung in Zusammenhang mit Linien 20 und 35</b> , ergänzender Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D. Hofgarten Karlshuld, Scharfes Eck Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Verdichtung des Angebotes zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen zu einem zweistündlichen Angebot auf einem einheitlichen Linienweg, mit Verdichtung zu einem stündlichen Angebot in der Hauptverkehrszeit (in Zusammenhang mit Linien 20 und 35). Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
35	Schrobenhausen – Karlshuld	Montag – Freitag: <b>stündliche/ zweistündliche Bedienung in Zusammenhang mit Linien 20 und 30</b> , ergänzender Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof Karlshuld, Scharfes Eck	Verdichtung des Angebotes zwischen Neuburg a. d. D. und Schrobenhausen zu einem zweistündlichen Angebot auf einem einheitlichen Linienweg, mit Verdichtung zu einem stündlichen Angebot in der Hauptverkehrszeit (in Zusammenhang mit Linien 20 und 30). Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
44	Audi – Ingolstadt (– Karlshuld – Pöttmes)	Montag – Freitag: T30 ( <b>zweistündliche Bedienung bis Karlshuld</b> , bedarfsorientierte Fahrten bis Pöttmes) Samstag: T30 (bedarfsorientierte Fahrten bis Karlshuld/ Pöttmes) Sonntag: T60 (bedarfsorientierte Fahrten bis Karlshuld/ Pöttmes)	Karlshuld, Scharfes Eck	Verdichtung des Angebotes zwischen Karlshuld – Ingolstadt zu einem zweistündlichen Angebot durch Verlängerung der Fahrten der Linie 44
N 14	Abend-/ Nachtverkehr: Ingolstadt (– Karlshuld)	Montag – Freitag: T60 (bedarfsorientierte Fahrten bis Karlshuld) Samstag: T60 (bedarfsorientierte Fahrten bis Karlshuld) Sonntag: T60 (bedarfsorientierte Fahrten bis Karlshuld)		
S 6	Audi – Ingolstadt – Karlskron	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -		
Audi Schichtbus	Audi – Karlshuld – Klingsmoos – Ehekirchen	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Karlshuld, Scharfes Eck	

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
441	Ingolstadt – Karlskron (– Adelshausen – Pobenhausen – Probfeld – Brunnen)	Montag – Freitag: Stündliche Bedienung mit Lücken (bedarfsorientierte Fahrten bis Brunnen) Samstag: <b>Zweistündliche Bedienung</b> (bedarfsorientierte Fahrten bis Brunnen) Sonntag: <b>Zweistündliche Bedienung</b> (kein Angebot bis Brunnen)		Verdichtung des Angebotes zwischen Karlskron und Ingolstadt zu einem zweistündlichen Angebot am Wochenende
45	Karlshuld – Probfeld – Grillheim – Karlskron – Manching	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul- und Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Karlshuld, Scharfes Eck	
50	Neuburg a. d. D. – Karlshuld – Pobenhausen – Adelshausen – Karlskron	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten Karlshuld, Scharfes Eck	
55	Schrobenhausen – Brunnen – Karlshuld – Karlskron	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul- und Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof Karlshuld, Scharfes Eck	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
60	Neuburg a. d. D. – Bonsal – Buch – Weidorf – Walda	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	
80	Neuburg a. d. D. – Sehensand – Wagenhofen – Rohrenfels – Hardt	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	
90	Schrobenhausen – Königsmoos – Ehekirchen	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
706	Schrobenhausen – Hilgertshausen – Markt Indersdorf – Dachau – Karlsfeld	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
9112	Neuburg a. d. D. – Irgertsheim – Ingolstadt	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Jedermann- und Berufsverkehr, ergänzender Schulverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	
9114	Neuburg a. d. D. – Oberhausen – Burgheim (– Donauwörth)	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul- und Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: bedarfsorientierte Fahrten	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D, Hofgarten	
9150	Schrobenhausen – Aichach	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul- und Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
9151	Schrobenhausen – Langenmosen – Pöttmes	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
9153	Schrobenhausen – Hohenwart – Pörsbach	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul-, Berufs- und Jedermannverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
9154	Schrobenhausen – Ingolstadt	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul- und Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
9157	Schrobenhausen – Pöttmes	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul-, Berufs- und Jedermannverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
9158	Schrobenhausen – Hilgertshausen/ Altomünster – Aichach	Montag – Freitag: im LK ND nur bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
9159	Schrobenhausen – Gerolsbach – Petershausen	Montag – Freitag: <b>stündliche/ zweistündliche Bedienung mit einzelnen Verdichterfahrten</b> Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof Petershausen P&R-Parkplatz	Verdichtung des Angebotes zwischen Schrobenhausen und Petershausen mit Verknüpfung zum SPNV in Petershausen in und aus Richtung München.  Stündliches Angebot in den Hauptverkehrszeiten, zweistündliches Angebot in den übrigen Verkehrszeiten  Einführung eines regelmäßigen, zweistündlichen Fahrtenangebotes am Mittag/ Nachmittag an Schultagen von Schrobenhausen.
9231	Gammersfeld – Wellheim – Dollnstein – Eichstätt	Montag – Freitag: im LK ND nur bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: im LK ND - Sonntag: im LK ND -		
9233/ 9239	Eichstätt – Nassefels – Egweil – Neuburg	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul-, Berufs- und Jedermannverkehr Samstag: bedarfsorientierte Fahrten Sonntag: -	Neuburg a. d. D. Bahnhof Neuburg a. d. D. Hofgarten	

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot	Wesentliche Verknüpfungen im LK ND (weitere Verknüpfungen sind möglich)	Maßnahme
9238	Eichstätt -- Ochsenfeld – Wellheim – Hütting	Montag – Freitag: im LK ND nur bedarfsorientierte Fahrten im Schulverkehr Samstag: - Sonntag: -		
9242	Schrobenhausen – Tegernbach – Pfaffenhofen	Montag – Freitag: bedarfsorientierte Fahrten im Schul- und Berufsverkehr Samstag: - Sonntag: -	Schrobenhausen Bahnhof Schrobenhausen Busbahnhof	
<b>Neue Linie</b>	<b>Karlshuld – Karlskron – Reichertshofen</b>	Montag – Freitag: <b>bedarfsorientierte Fahrten im Berufsverkehr</b> Samstag: - Sonntag: -	<b>Reichertshofen Bahnhof</b>	<b>Einrichtung eines Angebotes zwischen Karlshuld und Karlskron zum Bahnhof in Reichertshofen mit Verknüpfung zum SPNV in Reichertshofen in und aus Richtung München</b>
o. Nr.	Marktklinien Schrobenhausen	Donnerstag: bedarfsorientierte Fahrten an Markttagen		
o. Nr.	Badefahrten Schrobenhausen – Bad Gögging	Donnerstag: bedarfsorientierte Fahrten 14-tägig		



## 4 Synopse der Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
<b>Kreisangehörige Städte und Gemeinden</b>					
1	Aresing	29.12.2010	Kap. 8.2.1, Maßnahme M-I1	Vorrangiger, möglichst zeitnaher Ausbau der Haltestelle Aresing, „Zum Alten Wirt“ aufgrund der hohen Fahrgastzahlen.	Berücksichtigung im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme
2	Königsmoos	10.01.2011		Für jede Gemeinde einen Fahrplanauszug der betroffenen Linien.	Vorschlag wird im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme M-E2 geprüft
3	Rennertshofen	24.01.2011		Flexibles Busangebot auch für Ortsteile unter 200 Einwohner. Beförderung nicht nur an Werktagen, sondern auch in Ferien und am Wochenende.	Prüfung im Rahmen des Projektes P-A1
4	Schrobenhausen	03.02.2011	Kap. 2	Die Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV im Anforderungsprofil Nahverkehrsplanung wurden umfassend und richtig definiert. Im Interesse einer möglichst breiten Akzeptanz eines künftigen ÖPNV-Angebots im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sollte an der Qualität keineswegs gespart werden.	Kenntnisnahme
5	Schrobenhausen	03.02.2011	Kap. 3, Kap. 4, Kap. 5, Kap. 6	Zustimmung zu Ziffer 3, Ziffer 4, Ziffer 5.1, Ziffer 5.2, Ziffer 5.3 und Ziffer 6.2	Kenntnisnahme
6	Schrobenhausen	03.02.2011	Kap. 7, Kap. 8	Zustimmung zu Ziffer 7 und Ziffer 8.1.1. Oberste Priorität kommt hierbei aus Sicht der Stadt Schrobenhausen der Maßnahme M-A1.1 zu, aber auch eine Verbesserung des Angebots auf den Ergänzungsachsen wie unter P-A1 beschrieben stellt zur besseren Anbindung der Umlandgemeinden an das Mittelzentrum Schrobenhausen ein wichtiges Projekt dar.	Kenntnisnahme
7	Schrobenhausen	03.02.2011		Zusammenfassend stellt die Neukonzeption des Nahverkehrsplans für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen des Büros plan:mobil ein durchaus gelungenes Werk dar.	Kenntnisnahme
8	Berg im Gau	03.02.2011		Grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf zur Nahverkehrsplanung. Es müssten allerdings die bestehenden Haltestellen im Gemeindebereich erhalten bleiben.	Kenntnisnahme Bestehende Haltestellen sollen grundsätzlich erhalten bleiben, um die Erschließung nicht zu verschlechtern. Gegebenenfalls ist aber eine Zusammenlegung eng beieinander liegender Haltestellen sinnvoll für eine Vereinheitlichung der Haltestellenbedienung.
9	Berg im Gau	03.02.2011	Kap. 8.1.1 Maßnahme M-A1.1	Verdichtung des Angebotes von Schrobenhausen nach Neuburg a. d. Donau nicht über Karlshuld, sondern „zentral“ über die Gemeinde Berg im Gau vorsehen.	Die Prüfung des konkreten Linienwegs ist Bestandteil der Maßnahme. Der Linienweg über Karlshuld erschließt deutlich mehr Einwohner und damit Potenziale als ein Linienweg über Berg im Gau.
10	Berg im Gau	03.02.2011	Kap. 5.1.1	Die Erschließung der Orte von 200 Einwohnern durch den ÖPNV ist im Bereich der Gemeinde Berg im Gau nicht gegeben und wird gefordert.	In der Gemeinde haben die Ortsteile Berg im Gau, Alteneich und Dettenhofen über 200 Einwohner. Diese Orte werden durch die bestehenden Haltestellen der Linie 30 entsprechend der Vorgaben zur Erschließungsqualität erschlossen. Im Rahmen des Projektes P-A1 wird auch die Verbesserung der Anbindung kleinerer Ortsteile geprüft.
11	Langenmosen	03.02.2011		Grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf zur Nahverkehrsplanung	Kenntnisnahme
12	Langenmosen	03.02.2011	Kap. 8.1.1 Maßnahme M-A1.1	Verdichtung des Angebotes von Schrobenhausen nach Neuburg a. d. Donau nicht über Karlshuld, sondern „zentral“ über die Gemeinde Berg im Gau vor.	Die Prüfung des konkreten Linienwegs ist Bestandteil der Maßnahme. Der Linienweg über Karlshuld erschließt deutlich mehr Einwohner und damit Potenziale als ein Linienweg über Berg im Gau.
13	Langenmosen	03.02.2011		Zudem sollten bei Umwegen, die durch die Busverbindung vorgegeben sind, keine Mehrkosten für den Benutzer entstehen.	Berücksichtigung im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme M-E6
14	Weichering	15.02.2011		die Gemeinde hat soweit nichts einzuwenden.	Kenntnisnahme
15	Bergheim	15.02.2011		mit dem Entwurf besteht Einverständnis	Kenntnisnahme
16	Rohrenfels	15.02.2011		mit dem Entwurf besteht Einverständnis	Kenntnisnahme

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
17	Oberhausen	10.02.2011		Um den Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten und dem steigenden Bedarf bzw. Nachfrage am ÖPNV gerecht zu werden, wird die Gemeinde Oberhausen den Bahnhofsbereichen in Unterhausen gestalterisch aufwerten und einen Park & Ride Bereich einrichten.	Kenntnisnahme
18	Oberhausen	10.02.2011		Von Seiten des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen ist es daher notwendig im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Verbindungen und somit die Taktzahlen für den Bahnhof in Unterhausen zu steigern, um den Anforderungen der steigenden Pendlerzahlen, in kürzeren Abständen die Möglichkeiten zu den Anbindungen Donauwörth-Augsburg und Ingolstadt-München zu erhalten, gerecht zu werden.	Die verbesserte Anbindung des Bahnhofs Unterhausen wird im Rahmen des Projekts P-A1 berücksichtigt.
19	Oberhausen	10.02.2011		Weiter wurde von der Gemeinde im Verlauf der Neukonzeption des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen die Anregung für weitere Ergänzungsachsen des ÖPNV vorgebracht, welche bereits jetzt in die Planung aufgenommen werden müssen.	Die Achse Rain - Burgheim - Oberhausen - Neuburg a. d. D. ist als Hauptachse definiert (vgl. Kap. 7.2 und Karte 6). Ergänzungsachsen verlaufen entlang vorrangig von Korridoren in die Mittelzentren mit mittleren Nachfragepotenzialen. Diese sind im Gemeindegebiet von Oberhausen nicht vorhanden. Die verbesserte Anbindung der Ortsteile von Oberhausen soll ist im Projekt P-A1 enthalten.
20	Oberhausen	10.02.2011		Zudem soll die Gemeinde Oberhausen für das Pilotprojekt der bedarfsorientierten Fahrgastbeförderung aufgenommen werden. Diese bisher nicht zur Verfügung stehenden Angebote sollten auch in der Mängeldarstellung aufgenommen werden. Die Gemeinde Oberhausen fordert, diese Projekt in den zukünftigen Maßnahmenkatalog zur Neukonzeption der Nahverkehrsplanung aufzunehmen.	Berücksichtigung im Rahmen des Projekts P-A1. Vorhandene Defizite sind in Kap. 5.1 dargestellt. Die Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen erfordert die Erarbeitung eines Planungskonzepts mit der Entwicklung von Varianten und betrieblicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Prüfung der Umsetzbarkeit. Daher ist dieses Thema als Projekt im Nahverkehrsplan enthalten.
21	Waidhofen	10.02.2011		Grundsätzlich keine Bedenken.	Kenntnisnahme
22	Waidhofen	10.02.2011		Buslinie nach Neuburg soll, insbesondere im Hinblick auf die künftige Bahnhaltestelle in Brunnen, über Schrobenhausen-Waidhofen-Brunnen-Karlshud geführt werden.	Die Prüfung des konkreten Linienwegs ist Bestandteil der Maßnahme.
23	Brunnen	10.02.2011		Grundsätzlich keine Bedenken.	Kenntnisnahme
24	Gachenbach	10.02.2011		Die Gemeinde Gachenbach gibt keine Stellungnahme ab.	Kenntnisnahme
<b>Verkehrsunternehmen</b>					
25	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.1 - „ÖPNV und Wirtschaftlichkeit“	Wir wollen dazu beitragen, dass sich der Öffentliche Personennahverkehr im Landkreis zu einem zukunftsfähigen, nachhaltigen Angebot fortentwickelt, das - entscheidend von der Nachfrage der Bürger abhängt, - von den Verkehrsunternehmen weitestgehend kommerziell und kostendeckend erbracht werden kann, - grundsätzlich durch Fahrgelderlöse gedeckt wird, - auf der soliden Basis einer nachhaltigen Finanzierungsverpflichtung der Investitionsmaßnahmen und Verkehrsverbesserungsvorschläge steht, - im Rahmen von Experimentierklauseln die Wirkung von Verbesserungsmaßnahmen räumlich und zeitlich begrenzt einer Erprobung unterzieht, - im Hinblick auf die zu setzenden Qualitätsstandards immer auch eine Einzelfallprüfung zulässt, die zu begründenden Abweichungen führen kann, - die Qualitätsstandards auch für den sogenannten Freigestellten Schülerverkehr verbindlich vorgibt.  Wir bitten, diese genannten Grundsätze unter Kap. 2.1 beim Stichwort "ÖPNV und Wirtschaftlichkeit" aufzunehmen.	Kenntnisnahme  Die Aussagen sind aus Sicht des Aufgabenträgers hier ausreichend.
26	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Die im Hinblick auf eine ausführliche Etablierungsphase vorgeschlagene Erprobungsphase von zwei bis drei Jahren ist zu lange gewählt; die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass bereits nach 1 Jahr beurteilt werden kann, ob eine Mindestakzeptanz grundsätzlich erreichbar ist.	Grundsätzlich sollte die Erprobungsphase bei neuen Angeboten mindestens zwei Jahre betragen, um die Wirkung (insbesondere auch beeinflusst durch Marketingaktivitäten und Maßnahmen zur Fahrgastinformation) beurteilen zu können. Damit können auch saisonale Schwankungen berücksichtigt werden. In Abhängigkeit des Umfangs der Neuerung (bei weniger umfangreichen Anpassungen) kann im Einzelfall auch eine kürzere Frist angemessen sein.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
27	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Eine gezielte Verbesserung der Fahrzeugqualität ist nur nach Maßgabe einer Verbesserung der Fahrzeugförderung nach dem GVFG möglich.	Ein Hinweis auf die Fahrzeugförderung wird im Nahverkehrsplan aufgenommen.
28	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Die Bereitschaft zur Definition und Vereinbarung von Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozessen besteht nicht grundsätzlich für alle „relevanten“ Prozesse, sondern ist auf alle „wesentlichen“ Prozesse in Ausfüllung der gesetzlichen Vorgaben des PBefG zu beschränken, da eine Vielzahl betrieblicher Entscheidungsprozesse ohne Bezug zu den Interessen des Aufgabenträgers ist.	Angabe wird entsprechend angepasst.
29	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.2	Im Mittelpunkt der Bewertung mag aus Sicht eines Nutzers die Qualität des Bedienungsangebotes stehen; allerdings gibt es „den“ Nutzer nicht. Die Forderung ist daher auf „eine Mehrheit der jeweiligen“ Nutzer zu beziehen.	Kenntnisnahme Die bestehende Formulierung ist aus Sicht des Aufgabenträgers zielführend.
30	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.3	Eine sachgerechte Anwendung von Standards der Erschließung, Bedienung und Erreichbarkeit muss die Möglichkeit offen lassen, dass im Einzelfall eine Unterschreitung zulässig ist. Daher ist folgende Einschränkung aufzunehmen: „Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifische Nachfrage oder die Wirtschaftlichkeit die Realisierung nicht rechtfertigen.“	Die Entscheidung, ob ein formulierter Standard im Einzelfall unterschritten werden kann, weil z. B. die Behebung eines Defizits mangels auch nur geringer Nachfragepotenziale nicht sinnvoll ist, wird im Rahmen der Bewertung der Angebotsqualität und der Entwicklung entsprechender Maßnahmen oder Projekte getroffen. Eine grundsätzliche Herabsetzung der Standards in Einzelfällen soll damit jedoch nicht verfolgt werden.
31	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.3	Aus Gründen einer Einzelfallrechtfertigung sollte die Bewertung der Erschließungsqualität „in der Regel nur“ dann als ÖPNV-bedient gewertet werden, wenn sie mit der dargestellten Grundversorgung bedient wird.	Grundsätzlich ist eine Haltestelle als "bedient" zu bewerten, wenn ein Grundangebot im ÖPNV vorhanden ist. Aus den festgestellten Defiziten ist nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf abzuleiten, sondern dieser ist im Einzelfall zu prüfen (vgl. Kap. 5.1.1)
32	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.3	Die Kategorie der Anbindung der Gemeinden an relevante Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften ist kein zulässiger Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplans des Landkreises und daher herauszunehmen. Anders wäre dies zum Teil zu beurteilen, wenn tatsächlich ein Regionaler Nahverkehrsplan für die Region 10 erstellt würde, der auch die „grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen festlegen könnte. Im Bezug auf den Verkehr in den Landkreis Aichach-Friedberg würde die Planungshoheit der dortigen Verkehrsunternehmen und des Landkreises als Aufgabenträger unzulässig eingeengt.	Eine isolierte Betrachtung der Verkehre innerhalb des Landkreises ohne Berücksichtigung grenzüberschreitender Relationen z. B. zwischen Karshuld und Ingolstadt oder zwischen Königsmoos und Pöttmes ist aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Situation des Landkreises nicht zielführend. Die Betrachtung der Anbindung an benachbarte Ober- und Mittelzentren ist entsprechend Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Anhang C, Tab. 2 (Erreichbarkeit übergeordneter Orte) vorzunehmen. Ferner haben einzelne Gemeinden diese Betrachtung aufgrund von bestehenden Nachfragebeziehungen gefordert.  Eine Einschränkung der Planungshoheit benachbarter Aufgabenträger kann schon daher nicht erfolgen, weil sich die Zuständigkeit jedes Aufgabenträgers auf seine Gebietskörperschaft bezieht.
33	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.3	Die Anforderung an die maximale Reisezeit sollte auf die Hauptverkehrszeit beschränkt werden, damit Abweichungen in den Nebenverkehrszeiten möglich werden, in denen die Fahrgäste eine Fahrzeitverlängerung regelmäßig akzeptieren, soweit grundsätzlich eine Fahrmöglichkeit angeboten werden kann.	Die Anforderungen sind der Leitlinie entnommen, in der keine Unterscheidung der Verkehrszeiten vorgenommen wird. Im Landkreis werden die Reisezeiten weitgehend auf allen Relationen, auch in der Nebenverkehrszeit, eingehalten. Eine Anpassung der Standards erscheint deshalb nicht erforderlich.
34	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.3	Im Rahmen der Netz- und Fahrplangestaltung sollen bei Taktverkehren die Abfahrzeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen „möglichst“ gleich sein. Allgemein verstehen wir den Begriff „sollen“ im Unterschied zu einer Verpflichtung lediglich als Aufforderung, der überwiegend nachzukommen ist, von der aber in begründeten Fällen abgewichen werden kann.	Aussage wird ergänzt: "In Einzelfällen kann es notwendig werden, von einheitlichen Abfahrtszeiten abzuweichen (z. B. bei Schulzeiten oder wichtigen Verknüpfungen)."

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
35	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.4 - Qualitätsanforderung Haltestellen und Fahrzeuge	Die im Rahmen der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln geforderte Fahrradbeförderung auf allen Buslinien nach Maßgabe des Platzangebots in den Fahrzeugen ist abzulehnen, da die Beförderung von Fahrrädern ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt, weil Personen oder Sachen beschädigt werden könnten, z.B. bei verkehrlich erforderlichen starken Bremsmanövern.	Die Einschätzung, dass die Beförderung von Fahrrädern grundsätzlich ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt, wird vom Aufgabenträger nicht geteilt. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit könnten hier z. B. entsprechende Haltegurte sein. Lediglich bei stehenden Fahrgästen im Bereich der Aufstellfläche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle kann die Beförderung von Fahrrädern zu Beeinträchtigungen anderer Fahrgäste führen. In diesem Fall kann mit Hinweis auf den fehlenden Platz die Beförderung der Fahrräder durch das Fahrpersonal ausgeschlossen werden.
36	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.4 Haltestellen und Fahrzeuge	Das Alter eines Fahrzeuges selbst ist kein Qualitätsmerkmal, sondern kann ein Indiz für das Fehlen bestimmter, moderner Ausstattungsmerkmale gewertet werden. Mit der Einschränkung, dass die Fahrzeuge im Regelfall nicht älter als 12 Jahre sein sollen, besteht gleichwohl Einverständnis.	Kenntnisnahme
37	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.4 Haltestellen und Fahrzeuge	Die verbindlichen Ausstattungsstandards können nur für Neufahrzeuge formuliert und gefordert werden. Die Einhaltung der Standards bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist von der Verbesserung der öffentlichen Zuschüsse nach dem GVFG abhängig. Der Erfolg einzelner Maßnahmen z.B. „Niederflurtechnik mit Kneeling“ setzt die zeitgleiche Erfüllung von Haltestellenstandards voraus.	Die Anforderung, dass die Ausstattungsstandards nur für Neufahrzeuge gelten sollen, wird ergänzt.  Niederflurtechnik mit Kneeling erleichtert grundsätzlich den Einstieg in die Fahrzeuge. Die Technik kann optimal eingesetzt werden, wenn die entsprechenden Voraussetzung an den Haltestellen gegeben sind (vgl. auch Anforderungen an Haltestellen sowie Maßnahme M-11).
38	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.4 Haltestellen und Fahrzeuge	Soweit die Ausstattung der Fahrzeuge, die ausschließlich auf Linien bzw. Fahrten zur Schülerbeförderung eingesetzt werden, von den genannten Standards abweichen kann, sehen wir darin eine ungerechtfertigte Bevorzugung „freigestellter Schülerverkehre“. Die Ausnahmeregelung für freigestellte Schülerverkehre ist abzulehnen, da diese Verkehrsform einen nicht unerheblichen Anteil der Beförderung von Schülern im Landkreis umfasst und die bestellenden Schulaufwandsträger im Rahmen kurzer Vertragslaufzeiten selbst für eine schnelle Modernisierung des Fuhrparks sorgen könnten. Diese wird - nach unserer Einschätzung - allerdings nicht ohne eine erhebliche Anpassung der Entgelte zu erreichen sein.	Es ist keine Ausnahmeregelung für freigestellte Schülerverkehre definiert sondern für Fahrzeuge, die ausschließlich auf Linien bzw. Fahrten zur Schülerbeförderung eingesetzt werden.
39	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.6	Die Verbesserung der Marketing-Aktivitäten des Landkreises werden wir im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen - diese sind allerdings in der Regel nicht kostenlos zu realisieren; eine Kostenschätzung hierzu fehlt.	Die Kostenschätzung möglicher Marketingaktivitäten ist erst möglich, wenn konkrete Maßnahmen geplant werden. Dies ist derzeit noch nicht der Fall.
40	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.6	Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf kann eine Information an die Fahrgäste an den betroffenen Haltestellen nur weitergegeben werden, wenn an diesen Haltestellen die technischen Voraussetzungen für eine digitale Fahrgastinformation durch den Aufgabenträger mittelfristig geschaffen wurden.	Die Aussage wird entsprechend ergänzt: "...und - bei Vorliegen technischer Möglichkeiten - an den betroffenen Haltestellen..."
41	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.6	Die Verkehrsunternehmen können Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften nicht sicherstellen, da diese von der Kooperationsbereitschaft benachbarter Verkehrsunternehmen und/ oder Aufgabenträger abhängen. Übergangstarife können daher nur angestrebt werden.	Die Aussage ist als "soll"-Formulierung aus Sicht des Aufgabenträgers zielführend.
42	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.2.7	Die vom Aufgabenträger veranlassten Qualitätskontrollen sind hinsichtlich ihres Inhalts und des Umfangs mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen, damit ihnen Relevanz und Aussagekraft zukommt.	Die Formulierung ist aus Sicht des Aufgabenträgers ausreichend.
43	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.3.1	Die Definition von Anforderungen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen, muss sich in den Förderrichtlinien der Fahrzeugbeschaffung wiederfinden, damit eine finanzielle Unterstützung der Busunternehmen nach Maßgabe der jeweils aktuellen Fördervoraussetzungen sichergestellt ist.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen.
44	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 2.3.2	Die an die Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen gestellten Anforderungen sind unter den Vorbehalt der Bezuschussung nach dem GVFG zu stellen, da der immense Investitionsaufwand nicht durch die Busunternehmen allein getragen werden kann.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
45	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 4.4	Neben den genannten Buslinienverkehren existieren im Landkreis verschiedene freigestellte Schülerverkehre, die vom Landkreis oder anderen Schulaufwandsträgern bei einzelnen Verkehrsunternehmen beauftragt werden. Eine Übersicht über alle existierenden freigestellten Schülerverkehre fehlt, ist einzufügen und im Hinblick auf die Umwandlung in Linienverkehre oder die Öffnung für die Allgemeinheit im Rahmen der Erfüllung von Bedienungsstandards zu untersuchen. Nur so kann der im Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV zum Stichwort „ÖPNV und Wirtschaftlichkeit“ verankerte Grundsatz „Gegebenenfalls sind bislang freigestellte Schulverkehre in den ÖPNV zu integrieren, sofern die Verkehre aus verkehrlicher Sicht dazu geeignet sind, um auch dieses Fahrtenangebot für die übrigen Fahrgäste nutzbar zu machen.“ auch auf Realisierbarkeit durch den Aufgabenträger und die Linienbusunternehmen untersucht werden.	Eine Übersicht über die vom Landkreis bestellten freigestellten Schulverkehre wird ergänzt. Eine mögliche Umwandlung in Linienverkehre wurde untersucht und aus verkehrlichen Gründen nicht weiter verfolgt.
46	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 8, M-A1.3	Gewünscht werden Fahrten am Wochenende. Eine Abdeckung der Maßnahme wäre durch die Fa. Spangler auf der Linie 441, ebenso aber durch die RBA auf der Linie 9154 denkbar. Bisher besteht durch die RBA nur ein Angebot Montag bis Freitag; da die Fa. Spangler jedoch die Linie 441 bereits an Wochenenden bedient, ist aus wirtschaftlichen Gründen ein parallele Wochenendbedienung durch die RBA nicht erforderlich.	Kenntnisnahme
47	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 8 M-A1.4	Diese Maßnahme wurde zum geplanten Umsetzungszeitpunkt im November 2010 mit einer Verdichtung auf der RBA-Linie 9159 und in Kooperation mit der Fa. Spangler bereits umgesetzt.	Kenntnisnahme (vgl. auch Anmerkung zum "Weiteren Vorgehen")
48	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 8 M-A4	Die Maßnahmen wurden für die RBA- Linien 9151, 9154 und 9159 zum September 2010 bereits umgesetzt.	Kenntnisnahme (vgl. auch Anmerkung zum "Weiteren Vorgehen")
49	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 8 M-A6	Hier besteht noch keinerlei Anbindung; die gewünschte Verbesserung für Berufspendler verursacht Aufwendungen zu Verkehrsspitzenzeiten und wird daher besonders kostenintensiv sein.	Kenntnisnahme
50	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 8 P-A1.1	Gerne sind wir bereit, zusammen mit dem Landkreis Möglichkeiten zur Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen exemplarisch zu testen, auch wenn nach all unseren Erfahrungen das Kosten-/ Nutzenverhältnis regelmäßig äußerst unbefriedigend sein wird, da keine dauerhafte Nachfrage von Gelegenheitsfahrern mit dem Vorhalten eines öffentlich finanzierten, guten Angebots erzeugt werden kann.	Kenntnisnahme
51	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 8.3.3	Mit der Koordination des Informationsaustausches vor einem Fahrplanwechsel zwischen Verkehrsunternehmen, Schulen und dem Landkreis durch den Landkreis besteht Einverständnis, soweit diese Koordination nicht von den Verkehrsunternehmen allein mit den Schulen geleistet werden kann.	Der Landkreis muss sogar als Aufgabenträger aktuelle Informationen zum ÖPNV kennen und diese ggf. bei Anfragen auch an den Kunden weitergeben können.
52	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 9.2	Zur Klarstellung sind die verwendeten Richtwerte genauer zu definieren. Die zur Abschätzung der zusätzlichen Betriebskosten im Busverkehr angesetzten Kilometerkostensätze sind nur als Richtwerte zu verstehen, stellen keine Preise dar, die durch die Verkehrsunternehmen im Detail kalkuliert wurden, beziehen sich auf ein Kostenniveau des Jahres 2010 und beinhalten keine Kostensteigerungen für erforderliche Neufahrzeuge mit verbesserten Ausstattungsstandards.	Die Aussage wird ergänzt: "Die Ermittlung der durchschnittlichen Kilometerkostensätze beruht auf dem aktuellen Kostenniveau des Jahres 2010. Gegebenenfalls können Kostensteigerungen für erforderliche Neufahrzeuge mit verbesserten Ausstattungsstandards hinzukommen".
53	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 9.2	Im Hinblick auf etwaige Zuschüsse des Landkreises ist die Darstellung der Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen wie folgt zu ergänzen: „Etwaige Zuschüsse des Landkreises sind nachrangig zur eigenwirtschaftlichen, kommerziellen Erbringung durch die Verkehrsunternehmen und sind ohne Einschränkung für den Bestand betroffener Linienverkehre EU-konform zu realisieren.“	Entsprechende Aussagen sind aus Sicht des Aufgabenträgers nicht erforderlicher Inhalt des NVP.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
54	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011	Kap. 9.2	Bei der Kostenschätzung für Infrastrukturmaßnahmen fehlt eine erforderliche Prognose des Investitionsbedarfs in Fahrzeuge gemessen an den aufgestellten Fahrzeugstandards. Wir erklären unsere ausdrückliche Bereitschaft, bei der Ermittlung des Investitionsbedarfs mitzuwirken	Die Erhebung der Fahrzeugausstattung bei den Verkehrsunternehmen im Rahmen der Bestandsaufnahme ergab nur Rückmeldungen von zwei Unternehmen. Eine umfassende Ermittlung des Investitionsbedarfs für die dargestellten Fahrzeugstandards (die aktualisiert für Neufahrzeuge gelten sollen) ist daher mit den vorliegenden Daten nicht möglich gewesen. Die Verkehrsunternehmen wurden bei der Arbeitssitzung vom 06.09.2010 gebeten, die dargestellten Maßnahmen (und ggf. weitere Investitionen) wirtschaftlich zu bewerten. Kein Verkehrsunternehmen hat sich hierzu bis zur Nahverkehrskommission am 06.10.2010 geäußert, so dass der Entwurf des NVP in der vorliegenden Form in das Beteiligungsverfahren gehen musste. Eine entsprechende Aussage wird am Ende des Kap. 9.2 ergänzt.  Gleichwohl ist der Aufgabenträger an der Ermittlung des Investitionsbedarfs für die Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen interessiert und wird die entsprechenden Abstimmungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen koordinieren.
55	Regionalbus Augsburg GmbH	29.01.2011		Aufgrund der Vielzahl der Änderungsvorschläge halten wir eine Besprechung im Rahmen des begleitend eingerichteten Arbeitskreises für zwingend angezeigt. Unabhängig davon möchten wir Sie bitten, an alle Mitgliedern des Arbeitskreises unsere Stellungnahme weiterzuleiten.	Struktur und Inhalt des Entwurfs des NVP wurden in vier Arbeitssitzungen und zwei Sitzungen der Nahverkehrskommission den Verkehrsunternehmen vorgestellt und intensiv diskutiert. Die Unterlagen wurden den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Der NVP wird um eine Darstellung des umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens ergänzt. Eine abschließende Information zum Umgang mit den Stellungnahmen zum Entwurf des NVP wurde in der Nahverkehrskommission am 23.03.2011 gegeben.
56	Jäggle GmbH	31.01.2011		Unter Beibehaltung eines qualitativ hochwertigen und kundenorientierten ÖPNV muss die Eigenwirtschaftlichkeit erhalten bleiben. Alle Kosten der Verkehrsdurchführung sind grundsätzlich über Fahrgelderlöse zu erwirtschaften. Sofern Aufgabenträger aus sozialen oder sonstigen Gründen die kostendeckenden Tarife absenken möchten, kann dies durch eine Tarifauffüllung zu den gegenüber den Fahrgästen abgesenkten Fahrpreisen erfolgen.	Kenntnisnahme
57	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.3	Vorrangstellung des Schienenverkehrs (SPNV) entspricht nicht der Realität. Nachdem die Beurteilung des Schienenverkehrs nicht Auftrag der Begutachtung war, halten wir den Hinweis auf eine vorrangige Planung des Schienenverkehrs gegenüber dem Busverkehr (2.2.3) für nicht sachgerecht.	Art. 2 Abs, 3 BayÖPNVG: Der SPNV stellt das Grundangebot dar, auf das das übrige Angebot ausgerichtet werden soll (vgl. auch LEP 2006, B V, 1.2.6)
58	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.1	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes u. der Infrastruktur: Die Verbesserung der Fahrzeugqualität ist maßgeblich von der Beibehaltung der Fahrzeugförderung und den damit verbundenen Auflagen beeinflusst. Dies müsste in geeigneter Form im Gutachten ergänzt werden.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen.
59	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.1	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes u. der Infrastruktur: Die Entwicklung eines Tarifes sollte die Wahrung der Eigenwirtschaftlichkeit der Unternehmen nicht negativ tangieren. Wir bitten dies entsprechend im Nahverkehrsplan anzumerken.	Ein allgemeiner Hinweis wird ergänzt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
60	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.1	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes u. der Infrastruktur: Um eine unnötige Verschwendung von Finanzmitteln zu verhindern ist eine Erprobungsphase von einem Jahr grundsätzlich ausreichend. Im Einzelfall kann in gegenseitiger Absprache eine Verlängerung erfolgen.	Grundsätzlich sollte die Erprobungsphase bei neuen Angeboten mindestens zwei Jahre betragen, um die Wirkung (insbesondere auch beeinflusst durch Marketingaktivitäten und Maßnahmen zur Fahrgastinformation) beurteilen zu können. Damit können auch saisonale Schwankungen berücksichtigt werden. In Abhängigkeit des Umfangs der Neuerung (bei weniger umfangreichen Anpassungen) kann im Einzelfall auch eine kürzere Frist angemessen sein.
61	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Tabelle 1	Die hier angegebenen Verkehrszeiten halten wir aus unserer Erfahrung heraus teilweise für überzogen. Unser Vorschlag:  Montag-Freitag Schwachverkehrszeit: 5:00 - 6:30 Hauptverkehrszeit: 6:30 - 8:00 Normalverkehrszeit: 8:00 - 19:00 Schwachverkehrszeit: 19:00 - 22:00  Samstag Schwachverkehrszeit: 8:00 - 10:00 Normalverkehrszeit: 10:00 - 13:00 Schwachverkehrszeit: 13:00 - 19:00  Sonn- und Feiertag Schwachverkehrszeit 10:00 - 18:00  Außerdem fordern wir hier die Aufnahme des Zusatzes: "Im Einzelnen können die Anforderungen unterschritten werden, wenn dies die Nachfrage oder Wirtschaftlichkeit rechtfertigen."	Die definierten Verkehrszeiten orientieren sich an verschiedenen Rahmenbedingungen wie u. a. Arbeitszeiten, Schulzeiten, Ladenöffnungszeiten.  Ein Ende der Normalverkehrszeit an Samstagen um 13:00 Uhr erscheint aufgrund der Ladenöffnungszeiten in den für den Landkreis relevanten Zentren nicht angemessen.  Die Entscheidung, ob ein formulierter Standard im Einzelfall unterschritten werden kann, weil z. B. die Behebung eines Defizits mangels auch nur geringer Nachfragepotenziale nicht sinnvoll ist, wird im Rahmen der Bewertung der Angebotsqualität und der Entwicklung entsprechender Maßnahmen oder Projekte getroffen.  Folgender Satz wird ergänzt: "In begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen möglich".
62	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Erschließung Absatz 1	Der Anspruch der Wertung, eine Haltestelle als erschlossen nur dann zu betrachten, wenn sie in der dargestellten Grundversorgung bedient wird ist nicht zielführend. Man denke dabei z. B. an Haltestellen in abgelegenen Schul- oder Einkaufszentren, wenn dort kein Betrieb herrscht. Unnötiges Herumfahren der Fahrgäste führt zu Kosten und ist ein Ärgernis. Bitte hier eine flexiblere Formulierung einfügen.	Grundsätzlich ist eine Haltestelle als "bedient" zu bewerten, wenn ein Grundangebot im ÖPNV vorhanden ist. Aus den festgestellten Defiziten ist nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf abzuleiten, sondern dieser im Einzelfall zu prüfen (vgl. Kap. 5.1.1)
63	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 - Verknüpfung Absatz 3	Eine Fahrradmitnahme in Linienbussen ohne eigens dafür vorgesehene Fahrradhalterungen ist aus Sicherheitsgründen unbedingt abzulehnen. Andere Fahrgäste werden gefährdet. Außerdem führt dies unweigerlich zu Konflikten mit Rollstuhlfahrern oder bei Kinderwagenmitnahmen. Ein geeigneter und sicherer Platz für Fahrräder ist i. d. Regel nicht vorhanden.	Die Einschätzung, dass die Beförderung von Fahrrädern grundsätzlich aus Sicherheitsgründen abzulehnen ist, wird vom Aufgabenträger nicht geteilt. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit könnten hier z. B. entsprechende Haltegurte sein. Lediglich bei stehenden Fahrgästen im Bereich der Aufstellfläche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle oder bei einer Belegung mit Rollstühlen oder Kinderwagen kann die Beförderung von Fahrrädern zu Beeinträchtigungen anderer Fahrgäste führen. In diesem Fall kann mit Hinweis auf den fehlenden Platz die Beförderung der Fahrräder durch das Fahrpersonal ausgeschlossen werden.
64	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 - Fahrzeugaus- stattung	Die Tabelle 6 soll nur bei Neuanschaffung gelten.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.



Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
65	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 - Fahrzeugausstattung	Die Festlegung des max. Busalters von 12 Jahren halten wir für überzogen und wirklichkeitsfremd. Dies würde bedeuten, dass das Durchschnittsalter des Fuhrparks 6 Jahre beträgt. Durch die höheren Abschreibungen sind hohe Betriebskosten vorprogrammiert. Tatsächlich werden neben Bussen jüngeren Alters bei nahezu allen Verkehrsbetrieben, ob privat oder kommunal in ganz Deutschland viele Busse eingesetzt die über 12 Jahre alt sind. Bei oft nur geringen Tagesleistungen (weniger als 100 km) spricht unseres Erachtens nichts dagegen auch ältere Fahrzeuge, ein guter Allgemeinzustand wird vorausgesetzt, einzusetzen. Die Qualität eines Busses wird unserer Meinung nicht über das Alter sonder über festgelegte Qualitätsmerkmale definiert. Bei einer überschlägigen Rechnung würde die Absenkung des Betriebsalters der Busse bei uns (JVB) zu einer Mehrbelastung durch Abschreibungen von jährlich ca. 350.000.-Euro führen, Dies bedeutet eine Fahrpreiserhöhung zwischen 12% und 15%.	Die Aussage im NVP lautet: "Die Fahrzeuge sollen im Regelfall nicht älter 12 Jahre sein. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden." Eine Änderung ist aus Sicht des Aufgabenträgers nicht erforderlich.
66	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Haltestellen und Fahrzeuge	Alle festgelegten Standards sollen natürlich auch für die Schülerbeförderung gelten. Es ist nicht einzusehen, dass Schüler anders (schlechter) behandelt werden als alle übrigen Fahrgäste. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Kosten für derartige Verkehre steigen werden.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist eine Abweichung von den Standards für Fahrzeuge, die ausschließlich auf Linien oder Fahrten zur Schülerbeförderung eingesetzt werden, zielführend. Da z. B. der Anteil mobilitätsbehinderter Fahrgäste in der Schülerbeförderung im Linienverkehr deutlich geringer ist als im übrigen Jedermannverkehr, kann hier auf den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit einer geringeren Sitzplatzanzahl verzichtet werden. Somit kann z. B. durch den Einsatz von Hochflurfahrzeugen ein größeres Sitzplatzkontingent im Schülerverkehr angeboten werden.
67	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.6.6	Die Weitergabe von aktuellen Verkehrsinformationen bei Störungen ist qualifiziert erst dann möglich, wenn technische Voraussetzungen hierfür geschaffen wurden z.B. mit digitale Anzeigen. Ein entsprechender Hinweis ist in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Die Aussage wird entsprechend ergänzt: "...und - bei Vorliegen technischer Möglichkeiten - an den betroffenen Haltestellen..."
68	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.7	Wir bitten im ersten Satz einzufügen: "... , die mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten" Qualitätsstandards...	Die für die Qualitätskontrollen zugrundegelegten Qualitätsstandards sind im NVP beschrieben.
69	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 4.4	Es sind für Verkehre im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen weitere Verkehrsunternehmen konzessioniert: Fa Jäggle GmbH, Eichstätt (Gemeinschaftgenehmigung mit RBA, Linie Eichstätt-Neuburg Betriebsführer Sandner Bus GmbH Nassenfels)  Fa. Sandner Bus GmbH Nassenfels (Betriebsführer Linie 2 Altstetten - Bertoldsheim - Neuburg)	Angaben werden entsprechend ergänzt
70	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 5.1.1 Tabelle 29	Sofern die lt. Gutachten fehlenden Fahrten ausgeführt werden sollen, bedeutet dies aus heutiger Sicht auf der Relation Neuburg - Eichstätt einen nicht durch Fahrerlöse gedeckten Verlust von ca. 72.000.- Euro	Eine entsprechende Maßnahme zur Einrichtung der fehlenden Fahrten wurde im Maßnahmenkonzept nicht weiterverfolgt.
71	Jäggle GmbH	31.01.2011	Kap. 8.3.3 Absatz 2	Die Information bzw . die Kundenbeziehung ist grundsätzlich Sache der Verkehrsunternehmen. Der Aufgabenträger sollte nur dann tätig werden, wenn die Verkehrsunternehmen diese Aufgabe nicht in geeigneter Weise erfüllen können. Dieser Absatz ist entsprechend zu ändern.	Der Landkreis muss sogar als Aufgabenträger aktuelle Informationen zum ÖPNV kennen und diese ggf. bei Anfragen auch an Kunden weitergeben können.
72	Jäggle GmbH	31.01.2011		Nachdem doch eine Reihe von wichtigen Änderungswünschen besteht, bitten wir dringend vor Verabschiedung des Nahverkehrsplanes um einen Erörterungstermin mit den Mitgliedern des Arbeitskreises und dem Gutachter Wir bitten Sie unsere Stellungnahmen an die Mitglieder des Arbeitskreises weiterzuleiten.	Struktur und Inhalt des Entwurfs des NVP wurden in vier Arbeitssitzungen und zwei Sitzungen der Nahverkehrskommission den Verkehrsunternehmen vorgestellt und intensiv diskutiert. Die Unterlagen wurden den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Der NVP wird um eine Darstellung des umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens ergänzt. Eine abschließende Information zum Umgang mit den Stellungnahmen zum Entwurf des NVP wurde in der Nahverkehrskommission am 23.03.2011 gegeben.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
73	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011		Unter Beibehaltung eines qualitativ hochwertigen und kundenorientierten ÖPNV muss die Eigenwirtschaftlichkeit erhalten bleiben. Kosten der Verkehrsdurchführung sind grundsätzlich über Fahrgelderlöse zu erwirtschaften. Sofern Aufgabenträger aus sozialen oder sonstigen Gründen die kostendeckenden Tarife absenken möchten, kann dies durch eine Tarifauffüllung zu den gegenüber den Fahrgästen abgesenkten Fahrpreisen erfolgen.	Kenntnisnahme
74	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.3	Vorrangstellung des Schienenverkehrs (SPNV) entspricht nicht der Realität. Nachdem die Beurteilung des Schienenverkehrs nicht Auftrag der Begutachtung war, halten wir den Hinweis auf eine vorrangige Planung des Schienenverkehrs gegenüber dem Busverkehr (2.2.3) für nicht sachgerecht.	Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG: Der SPNV stellt das Grundangebot dar, auf das das übrige Angebot ausgerichtet werden soll (vgl. auch LEP 2006, B V, 1.2.6)
75	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.1	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes u. der Infrastruktur: Die Verbesserung der Fahrzeugqualität ist maßgeblich von der Beibehaltung der Fahrzeugförderung und den damit verbundenen Auflagen beeinflusst. Dies müsste in geeigneter Form im Gutachten ergänzt werden.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen.
76	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.1	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes u. der Infrastruktur: Die Entwicklung eines Tarifes sollte die Wahrung der Eigenwirtschaftlichkeit der Unternehmen nicht negativ tangieren. Wir bitten dies entsprechend im Nahverkehrsplan anzumerken.	Ein allgemeiner Hinweis wird ergänzt.
77	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.1	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes u. der Infrastruktur: Um eine unnötige Verschwendung von Finanzmitteln zu verhindern ist eine Erprobungsphase von einem Jahr grundsätzlich ausreichend. Im Einzelfall kann in gegenseitiger Absprache eine Verlängerung erfolgen.	Grundsätzlich sollte die Erprobungsphase bei neuen Angeboten mindestens zwei Jahre betragen, um die Wirkung (insbesondere auch beeinflusst durch Marketingaktivitäten und Maßnahmen zur Fahrgastinformation) beurteilen zu können. Damit können auch saisonale Schwankungen berücksichtigt werden. In Abhängigkeit des Umfangs der Neuerung (bei weniger umfangreichen Anpassungen) kann im Einzelfall auch eine kürzere Frist angemessen sein.
78	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Tabelle 1	Die hier angegebenen Verkehrszeiten halten wir aus unserer Erfahrung heraus teilweise für überzogen. Unser Vorschlag:  Montag-Freitag Schwachverkehrszeit: 5:00 - 6:30 Hauptverkehrszeit: 6:30 - 8:00 Normalverkehrszeit: 8:00 - 19:00 Schwachverkehrszeit: 19:00 - 22:00  Samstag Schwachverkehrszeit: 8:00 - 10:00 Normalverkehrszeit: 10:00 - 13:00 Schwachverkehrszeit: 13:00 - 19:00  Sonn- und Feiertag Schwachverkehrszeit 10:00 - 18:00  Außerdem fordern wir hier die Aufnahme des Zusatzes: "Im Einzelnen können die Anforderungen unterschritten werden, wenn dies die Nachfrage oder Wirtschaftlichkeit rechtfertigen."	Die definierten Verkehrszeiten orientieren sich an verschiedenen Rahmenbedingungen wie u. a. Arbeitszeiten, Schulzeiten, Ladenöffnungszeiten.  Ein Ende der Normalverkehrszeit an Samstagen um 13:00 Uhr erscheint aufgrund der Ladenöffnungszeiten in den für den Landkreis relevanten Zentren nicht angemessen.  Die Entscheidung, ob ein formulierter Standard im Einzelfall unterschritten werden kann, weil z. B. die Behebung eines Defizits mangels auch nur geringer Nachfragepotenziale nicht sinnvoll ist, wird im Rahmen der Bewertung der Angebotsqualität und der Entwicklung entsprechender Maßnahmen oder Projekte getroffen.  Folgender Satz wird ergänzt: "In begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen möglich".
79	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Erschließung Absatz 1	Der Anspruch der Wertung, eine Haltestelle als erschlossen nur dann zu betrachten, wenn sie in der dargestellten Grundversorgung bedient wird ist nicht zielführend. Man denke dabei z. B. an Haltestellen in abgelegenen Schul- oder Einkaufszentren, wenn dort kein Betrieb herrscht. Unnötiges Herumfahren der Fahrgäste führt zu Kosten und ist ein Ärgernis. Bitte hier eine flexiblere Formulierung einfügen.	Grundsätzlich ist eine Haltestelle als "bedient" zu bewerten, wenn ein Grundangebot im ÖPNV vorhanden ist. Aus den festgestellten Defiziten ist nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf abzuleiten, sondern dieser im Einzelfall zu prüfen (vgl. Kap. 5.1.1)

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
80	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 - Verknüpfung Absatz 3	Eine Fahrradmitnahme in Linienbussen ohne eigens dafür vorgesehene Fahrradhalterungen ist aus Sicherheitsgründen unbedingt abzulehnen. Andere Fahrgäste werden gefährdet. Außerdem führt dies unweigerlich zu Konflikten mit Rollstuhlfahrern oder bei Kinderwagenmitnahmen. Ein geeigneter und sicherer Platz für Fahrräder ist i. d. Regel nicht vorhanden.	Die Einschätzung, dass die Beförderung von Fahrrädern grundsätzlich aus Sicherheitsgründen abzulehnen ist, wird vom Aufgabenträger nicht geteilt. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit könnten hier z. B. entsprechende Haltegurte sein. Lediglich bei stehenden Fahrgästen im Bereich der Aufstellfläche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle oder bei einer Belegung mit Rollstühlen oder Kinderwagen kann die Beförderung von Fahrrädern zu Beeinträchtigungen anderer Fahrgäste führen. In diesem Fall kann mit Hinweis auf den fehlenden Platz die Beförderung der Fahrräder durch das Fahrpersonal ausgeschlossen werden.
81	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 - Fahrzeugausstattung	Die Tabelle 6 soll nur bei Neuanschaffung gelten.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.
82	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 - Fahrzeugausstattung	Die Festlegung des max. Busalters von 12 Jahren halten wir für überzogen und wirklichkeitsfremd. Durch die höheren Abschreibungen sind hohe Betriebskosten vorprogrammiert. Tatsächlich werden neben Bussen jüngeren Alters bei nahezu allen Verkehrsbetrieben, ob privat oder kommunal in ganz Deutschland viele Busse eingesetzt die über 12 Jahre alt sind. Bei oft nur geringen Tagesleistungen (weniger als 100 km) spricht unseres Erachtens nichts dagegen auch ältere Fahrzeuge ein guter Allgemeinzustand wird vorausgesetzt, einzusetzen. Die Qualität eines Busses wird unserer Meinung nicht über das Alter sonder über festgelegte Qualitätsmerkmale definiert. Bei einer überschlägigen Rechnung würde die Absenkung des Betriebsalters der Busse bei uns (JVB) zu einer Mehrbelastung durch Abschreibungen von jährlich ca. 350.000. -Euro führen. Dies bedeutet eine Fahrpreiserhöhung zwischen 12% und 15%.	Die Aussage im NVP lautet: "Die Fahrzeuge sollen im Regelfall nicht älter 12 Jahre sein. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden." Eine Änderung ist aus Sicht des Aufgabenträgers nicht erforderlich.
83	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Haltestellen und Fahrzeuge	Alle festgelegten Standards sollen natürlich auch für die Schülerbeförderung gelten. Es ist nicht einzusehen, dass Schüler anders (schlechter) behandelt werden als alle übrigen Fahrgäste. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Kosten für derartige Verkehre steigen werden.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist eine Abweichung von den Standards für Fahrzeuge, die ausschließlich auf Linien oder Fahrten zur Schülerbeförderung eingesetzt werden, zielführend. Da z. B. der Anteil mobilitätsbehinderter Fahrgäste in der Schülerbeförderung im Linienverkehr deutlich geringer ist als im übrigen Jedermannverkehr, kann hier auf den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit einer geringeren Sitzplatzanzahl verzichtet werden. Somit kann z. B. durch den Einsatz von Hochflurfahrzeugen ein größeres Sitzplatzkontingent im Schülerverkehr angeboten werden.
84	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.6	Die Weitergabe von aktuellen Verkehrsinfomtionen bei Störungen ist qualifiziert erst dann möglich, wenn technische Voraussetzungen hierfür geschaffen wurden z. B. mit digitale Anzeigen. Ein entsprechender Hinweis ist in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Die Aussage wird entsprechend ergänzt: "...und - bei Vorliegen technischer Möglichkeiten - an den betroffenen Haltestellen.."
85	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 2.2.7	Wir bitten im ersten Satz einzufügen: . . . , die mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten" Qualitätsstandards. . .	Die für die Qualitätskontrollen zugrundegelegten Qualitätsstandards sind im NVP beschrieben.
86	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 5.1.2 Tabelle 29	Sofern die lt. Gutachten fehlenden Fahrten ausgeführt werden sollen, bedeutet dies aus heutiger Sicht auf unseren Linien einen nicht durch Fahrerlöse gedeckten Verlust von ca. 226.700 Euro (Bei Abdeckung mit Bedarfsverkehren bzw. Rufbussen entstehen ca. 75% dieser Mehrkosten).	Gemeint ist vermutlich die Tabelle 26. Für die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den genannten Bereichen (Ergänzungssachsen bzw. Grundangebot) ist das Projekt P-A1 im NVP enthalten. Darin ist die Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen formuliert.
87	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011	Kap. 8.3.3 Absatz 2	Die Information bzw. die Kundenbeziehung ist grundsätzlich Sache der Verkehrsunternehmen. Der Aufgabenträger sollte nur dann tätig werden, wenn die Verkehrsunternehmen diese Aufgabe nicht in geeigneter Weise erfüllen können. Dieser Absatz ist entsprechend zu ändern.	Der Landkreis muss sogar als Aufgabenträger aktuelle Informationen zum ÖPNV kennen und diese ggf. bei Anfragen auch an den Kunden weitergeben können.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
88	Seitz Omnibusunternehmen GmbH	31.01.2011		Nachdem doch eine Reihe von wichtigen Änderungswünschen besteht, bitten wir dringend vor Verabschiedung des Nahverkehrsplanes um einen Erörterungstermin mit den Mitgliedern des Arbeitskreises und dem Gutachter Wir bitten Sie unsere Stellungnahmen an die Mitglieder des Arbeitskreises weiterzuleiten.	Struktur und Inhalt des Entwurfs des NVP wurden in vier Arbeitssitzungen und zwei Sitzungen der Nahverkehrskommission intensiv den Verkehrsunternehmen vorgestellt und diskutiert. Der NVP wird um eine Darstellung des umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens ergänzt. Eine abschließende Information zum Umgang mit den Stellungnahmen zum Entwurf des NVP wurde in der Nahverkehrskommission am 23.03.2011 gegeben.
89	Spangler Touristik	31.01.2011		Wir begrüßen alle finanzierbaren Ideen, um neue Nutzerkreise für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen zu gewinnen, Wir werden an der Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs weiterhin mit aller Kraft mitarbeiten.	Kenntnisnahme
90	Spangler Touristik	31.01.2011		Der Entwurf des Nahverkehrsplans wäre nicht möglich, wenn er nicht auf unser, in Jahrzehnten, über mehrere Generationen aufgebautes eigenwirtschaftliches Liniennetz Bezug nehmen könnte.	Die Erstellung oder Fortschreibung eines Nahverkehrsplans ist unabhängig von der Ausgestaltung des Liniennetzes eines Verkehrsunternehmens Instrument des Aufgabenträgers für die Gestaltung des ÖPNV.
91	Spangler Touristik	31.01.2011		Der vorliegende "Entwurf des Nahverkehrsplans" berücksichtigt die vorhandenen Verkehrsstrukturen nicht/ nicht ausreichend im Sinn von § 8 Abs, 3 PBefG. Es kommt nicht angemessen zum Ausdruck, dass im Nahverkehrsraum die Verkehrsleistungen bislang von den Verkehrsunternehmen ganz überwiegend eigenwirtschaftlich erbracht werden. Der Nahverkehrsplan zielt auf die Schaffung nur gemeinwirtschaftlicher Verkehre ab, mit der Gefahr, dass ein großer Wettbewerber im gesamten Verkehrsraum als gemeinwirtschaftlicher Auftragnehmer für alle vereinheitlichten Linienverkehre leicht eine Monopolstellung erlangen kann. Eine angemessene wirtschaftliche Bewertung der bisherigen Verkehrsleistungen, die den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen derzeit wenig kosten, fehlt. Der Aufgabenträger sollte vom Sachverständigen fordern, dass er die Haftung für seine Schätzung der zukünftig prognostizierten Kosten- /Wirtschaftlichkeitsoptimierung übernimmt.	Der Aufgabenträger widerspricht entschieden der Behauptung, dass der vorliegende Entwurf des NVP die vorhandenen Verkehrsstrukturen nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt. Die gewünschte Aussage, dass die Verkehrsleistungen bislang von den Verkehrsunternehmen ganz überwiegend eigenwirtschaftlich erbracht werden, ist aus Sicht des Aufgabenträgers keine erforderliche Aussage im NVP.  Struktur und Inhalt des Entwurfs des NVP wurden in vier Arbeitssitzungen und zwei Sitzungen der Nahverkehrskommission intensiv den Verkehrsunternehmen vorgestellt und diskutiert. Der NVP wird um eine Darstellung des umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens ergänzt.
92	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.1 "ÖPNV und Wirtschaftlichkeit"	Vorgeschlagene Änderung (unterstrichen): <u>Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen wird von den Verkehrsunternehmen bislang ganz überwiegend eigenwirtschaftlich erbracht.</u> Ziel bei der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist es, eine möglichst wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf zu erreichen. <u>Die Verwirklichung des Ziels darf nicht zur Auswirkung haben, dass die Verkehrsunternehmen zwangsläufig die Möglichkeit verlieren, weiterhin eigenwirtschaftlich als Unternehmer im Sinn des PBefG tätig zu werden.</u>	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
93	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.1 "ÖPNV-Organisation"	Vorgeschlagene Änderung (unterstrichen): Die Qualität und Attraktivität des Produkts ÖPNV wird wesentlich von der Qualität der Prozesse bei seiner Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern, arbeiten alle Akteure (ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Schulen, Straßenbaulasträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden etc.) kooperativ und in effizienten Strukturen unter Wahrung ihrer Rechtspositionen zusammen.	Angabe wird entsprechend ergänzt
94	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Vorgeschlagene Änderung (unterstrichen): Gezielte Verbesserung der Fahrzeugqualität <u>bei Neuanschaffungen nach Maßgabe der Förderrichtlinien des Bayer. Gemeindefinanzierungsgesetzes</u> und Haltestellenausstattung bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist an dieser Stelle keine Änderung erforderlich. Eine entsprechende Änderung wird bei Tab. 6 vorgenommen.
95	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Vorgeschlagene Änderung (unterstrichen): Entwicklung attraktiver Tarifangebote <u>im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen, unter Berücksichtigung und Wahrung bestehender Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen.</u>	Ein allgemeiner Hinweis wird ergänzt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
96	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Vorgeschlagene Änderung (unterstrichen): Veränderungen im Öffentlichen Verkehr benötigen <u>eine angemessene Etablierungs- und Gewöhnungsphase</u> für bestehende Fahrgäste ebenso wie für neue Kunden ( <u>Klammersatz entfällt</u> ). Hier sollte eine Erprobungsphase <u>von etwa 1 Jahr</u> berücksichtigt werden, bevor Anpassungen im Angebot vorgenommen werden.	Grundsätzlich sollte die Erprobungsphase bei neuen Angeboten mindestens zwei Jahre betragen, um die Wirkung (insbesondere auch beeinflusst durch Marketingaktivitäten und Maßnahmen zur Fahrgastinformation) beurteilen zu können. Damit können auch saisonale Schwankungen berücksichtigt werden. In Abhängigkeit des Umfangs der Neuerung (bei weniger umfangreichen Anpassungen) kann im Einzelfall auch eine kürzere Frist angemessen sein.
97	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.1 Handlungsfelder	Vorgeschlagene Änderung (unterstrichen): Definition und Vereinbarung aller relevanten Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse im ÖPNV insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen <u>nach Maßgabe des PBefG. (Beispielszusatz: zu streichen).</u>	Die Ergänzung wird vorgenommen, der Beispielsatz bleibt unverändert.
98	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.2	Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebots aus Sicht des <u>jeweiligen</u> Nutzers. Es werden <u>auch die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:</u>	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
99	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3	Das Wort „Sonderverkehre“ ist zu streichen. <u>Der Einsatz von Schienenverkehrsmitteln ist auf den Hauptstrecken vorrangig gegenüber dem Einsatz von Bussen zu planen.</u> Parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien <u>dieselben</u> verkehrlichen Funktionen abdecken,	Der Begriff "Sonderverkehre" entfällt. Weitere Änderungen sind aus Sicht des Aufgabenträgers nicht erforderlich.
100	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Tab. 1	Mo - Fr.: Schwachverkehrszeiten: 05.00 - 06.30 Uhr 18.30 - 20.00 Uhr Hauptverkehrszeit: 06.30 - 08.00 Uhr Normalverkehrszeit: 08.00 - 18.30 Uhr Sa.: Schwachverkehrszeit: 08.00 - 18.00 Uhr	Die definierten Verkehrszeiten orientieren sich an verschiedenen Rahmenbedingungen wie u. a. Arbeitszeiten, Schulzeiten, Ladenöffnungszeiten.  Folgender Satz wird ergänzt: "In begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen möglich".
101	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Erschließung	Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als "ÖPNV-bedient" gewertet, wenn sie <u>überwiegend</u> mit der dargestellten Grundversorgung bedient wird.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
102	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Bedienung	... Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte von einem Grundraster der Vertaktung (d.h. möglichst einheitliche Abfahrtszeiten in jeder Stunde oder alle zwei Stunden) ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst ist, <u>soweit dies praktikabel ist.</u>	Aussage wird ergänzt: "In Einzelfällen kann es notwendig werden, von den gleichen Abfahrtszeiten abzuweichen (z. B. bei Schulzeiten oder wichtigen Verknüpfungen)."
103	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Bedienung	In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können die genannten Standards vom Verkehrsunternehmen auch bedarfsgesteuert ... werden, ...	Aussage wird entsprechend ergänzt.
104	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Bedienung Tab. 3	Es muss klargestellt werden, dass die Bedienungsstandards nicht dazu führen dürfen, dass der Verkehrsunternehmer die Möglichkeit verliert, den Linienverkehr eigenwirtschaftlich fortzuführen.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
105	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.3 Bedienung Tab. 4	Die maximale Reisezeit soll <u>in der Hauptverkehrszeit</u> nicht überschritten werden	Die Anforderungen sind der Leitlinie entnommen, in der keine Unterscheidung der Verkehrszeiten vorgenommen wird. Im Landkreis werden die Reisezeiten weitgehend auf allen Relationen, auch in der Nebenverkehrszeit, eingehalten. Eine Anpassung der Standards erscheint deshalb nicht erforderlich.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
106	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Tab. 5	Fußnote 6: Die Ausnahmeregelung für den Aufgabenträger, wonach im Einzelfall bei spezifischen Gestaltungen Unterschreitungen möglich sind, muss für den Verkehrsunternehmer auch bei Seite 12, Tabelle 3 und Seite 13, Tabelle 4 greifen.	Die Fußnote bezieht sich auf die Anforderung der Ausstattung einer Haltestelle mit Witterungsschutz, die unterschritten werden kann, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglicht. Der Aufgabenträger hat keinen Anlass, diese Aussage mit den dargestellten Anforderungen an die Bedienungsstandards sowie an die Anforderungen zur Erreichbarkeit, die wesentlicher Bestandteil der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sind, zu vergleichen.
107	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Verknüpfung	Die Verknüpfung mit dem Verkehrsmittel Fahrrad ist zu streichen. Es besteht eine zu hohe Unfallgefahr. Ob im Zuge von Busneuanschaffungen Vorrichtungen am Heck angebracht werden können, ist zu prüfen.	Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil der Nahverkehrsplanung. Entsprechende Aussagen sind aus Sicht des Aufgabenträgers unabdingbarer Bestandteil des NVP. Die Einschätzung, dass die Beförderung von Fahrrädern grundsätzlich wegen einer zu hohen Unfallgefahr abzulehnen ist, wird vom Aufgabenträger nicht geteilt. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit könnten hier z. B. entsprechende Haltegurte sein.
108	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Fahrzeugaus- stattung	Es ist fraglich, ob der Einsatz von Niederflurbussen, die wenige Sitzplätze haben, beim Überlandverkehr sinnvoll ist. Dort legen nach unserer Erfahrung die Fahrgäste Wert auf einen Sitzplatz.	Kenntnisnahme
109	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Fahrzeugaus- stattung	Der Satz "Die Busse sollen im Regelfall nicht älter als 12 Jahre sein" ist zu streichen. Durch die Qualifizierung "sauber, modern, ansprechend und komfortabel" ist eine ausreichend Qualifizierung des Standards erfolgt. Welches Alter Busse haben, ist nicht entscheidend. Auch in München werden im ÖPNV etwa Fahrzeuge eingesetzt, die älter als 12 Jahre sind. Die Qualität des Fahrzeugs wird durch das Alter nicht erheblich bestimmt. Die Kosten würden sich durch diese Vorgabe völlig unnötig erhöhen. Entsprechend ist der Satz zu Fahrzeugen für die Betriebsreserve zu streichen. Beim Ausstattungsstandard muss, es heißen: Neuanschaffungen müssen die Kriterien des Gemeindefinanzierungsgesetzes und der RZ-ÖPNV der Regierung von Schwaben bzw. der Reg. V. Oberbayern erfüllen. Derzeit sind die entsprechenden Standards auch beim Bau der Haltestellen, für die der Aufgabenträger zuständig ist, noch nicht gegeben, wie etwa im Gutachten auf Seite 21 ausgeführt wird.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen.
110	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Fahrzeugaus- stattung	Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und keinen Verkehrsunternehmer zu benachteiligen (§ 8 Abs. 3 PBefG), ist die Differenzierung zwischen Fahrzeugen auf Hauptlinien und Fahrzeugen auf Ergänzungslinien und Schulverkehren unzulässig. Es müssen dieselben Standards gelten. Wettbewerbsverzerrungen dürfen im Nahverkehrsplan nicht vorprogrammiert werden.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist eine Differenzierung der Fahrzeugausstattung nach dem Einsatz auf Haupt- und Ergänzungslinien bzw. im Schulverkehr zulässig, weil die Hierarchisierung des Angebotes auf Basis der Raumstruktur, der zentralörtlichen Gleiderung, der bestehenden Verkehrsströme und weiterer generierbarer Nachfragepotenziale erfolgt und unabhängig von derzeitigen oder künftigen Verkehrsunternehmensstrukturen vorgenommen wird.
111	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.4 Fahrzeugaus- stattung	Der Satz „Ausstattung der Fahrzeuge kann von den genannten Standards abweichen“, ist zu streichen, da beim Ausstattungsstandard auf den wie folgt definierten abzustellen ist: „Neuanschaffungen müssen die Kriterien des Gemeindefinanzierungsgesetzes und der RZ-ÖPNV der Regierung von Schwaben bzw. der Reg. V. Oberbayern erfüllen“. Nach diesen Standards ist etwa der Behindertenbeauftragte zu hören.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen.
112	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.6	Bei Störungen im Betriebsablauf sollen möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen, über Art und voraussichtliche Dauer der Störung, sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste in den betroffenen Fahrzeugen und an den betroffenen Haltestellen weitergegeben werden, soweit regionale Betriebsleitsysteme vorhanden sind.	Die Weitergabe entsprechender Informationen ist nicht grundsätzlich an das Vorhandensein von Betriebsleitsystemen gebunden. Diese Informationen können z. B. auch von der Leitstelle über das Fahrpersonal an die Fahrgäste weitergegeben werden.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
113	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.6	... Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften <u>mit Einschluss der Schiene werden angestrebt.</u>	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
114	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.2.7	Der Aufgabenträger prüft <u>im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmer</u> oder der Verkehrsunternehmer prüft im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger mindestens alle zwei Jahre die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragung. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden dem Verkehrsunternehmen <u>bzw. dem Aufgabenträger</u> bekanntgegeben,	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
115	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.3.1 letzter Absatz	Die Beschaffenheit von Fahrzeugen - auch hinsichtlich der Barrierefreiheit - ist klar in der EU-einheitlichen Klassifizierung von Fahrzeugen geregelt. So sind etwa unsere Fahrzeuge nach den Klassen 2 und 3 klassifiziert. Der Nahverkehrsplan darf daher keine anderen Kriterien der Klassifizierung aufstellen. Das Gutachten diskutiert die barrierefreie Beschaffenheit von Fahrzeugen und bezieht sich dabei aber auf den „Leitfaden - Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Darin geht es aber ausschließlich um die bauliche Beschaffenheit von Haltestellen. Im Übrigen besteht am Bahnhof in Neuburg a.d.Danau keine Barrierefreiheit.	Die Angaben werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt, um die Kompatibilität zu den Richtlinien zur Fahrzeugförderung deutlicher herauszustellen. Der Hinweis auf den Leitfaden entfällt.  In Kap. 5.2.1 wird der Bahnhof in Neuburg a.d.D. als "nicht barrierefrei" bewertet.
116	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.3.2 2. Aufzählung	Das Wort "Fahrrad" ist aus den oben dargestellten Gründen zu streichen. Es handelt sich um keine zwingende Vorgabe, die ein Nahverkehrsplan enthalten muss.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
117	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.3.2 Fahrzeuge	Bei der Kneeling-Technik handelt es sich um kein Kriterium der Busförderung. Die vom Aufgabenträger zu leistenden baulichen Anforderungen an die Haltestellen sind noch nicht erfüllt. Es ist aber kein Problem, dass bei Neuanschaffungen Fahrzeuge mit Kneeling-Technik beschafft werden.	Kenntnisnahme
118	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 2.3.2 Fahrzeuge	Bei Neuanschaffungen von <u>geförderten</u> Fahrzeugen ist grundsätzlich die EU Richtlinie 2001/85/EG zu beachten.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
119	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 3.1.3 Tab. 14	Die Angabe der Anzahl der Schüler fehlt. Die Tabelle sollte um die Schülerzahlen ergänzt werden	Soweit vorliegend, sind Schülerzahlen dargestellt.
120	Spangler Touristik	31.01.2011	Seite 33	Die Einwohnerdichte beträgt beispielsweise, um die Relation richtig zu verstehen, in München: 10.300 Augsburg: 1.336 Ingolstadt: 890 Neuburg a.d. Donau: 88 Schrobenhausen: 215	Kenntnisnahme
121	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 3.2 Motorisierungs- entwicklung	Woraus ergibt sich, dass die Motorisierung der jüngeren Generation auf dem Lande rückläufig sein soll? Auf dem Land will jeder Jugendliche, sobald er einen Führerschein hat, ein eigenes Auto. Zudem ist das Führerscheinalter herabgesetzt worden. Nach unserer Recherche beträgt die durchschnittliche Mobilisierungsdichte derzeit: im Bundesdurchschnitt: 603/1000, im bayerischen Landesdurchschnitt: 679/1000, in Oberbayern: 653/11 000 und im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen überdurchschnittlich: 895/1000. Diese überdurchschnittlich hohe Mobilisierungsdichte erscheint auch deswegen plausibel, weil bei der FA. AUDI AG ca. 30.000 Personen arbeiten, die zu günstigen Bedingungen Fahrzeuge erwerben können.	Dargestellt sind deutschlandweite zukünftige Trends in der Entwicklung der Motorisierung (Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (Hrsg.): Shell PKW-Szenarien bis 2030, 2009 )
122	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 4.2	Die Annahme, dass die Fahrzeiten auf Audi ausgerichtet sind, stimmt nicht.	Angabe wird korrigiert: "zwei Linien..."
123	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 4.3	Stadtverkehr in Neuburg a.d.Donau: Es ist unzutreffend, dass 5 Linien verkehren. Es wurde unser Linienverkehr vom Spitalplatz zum Südpark (den wird eigenwirtschaft und ohne jeden Zuschuss bedienen) nicht berücksichtigt: Das entstehende Defizit tragen wir derzeit alleine. Es sind also 6 Linienverkehre.	Der besagte Linienverkehr vom Spitalplatz zum Südpark ist weder in den Fahrplaninformationen des Betreibers als Stadtverkehr bezeichnet (im Gegensatz zu den Linien im Stadtverkehr Schrobenhausen) noch im Liniennetzplan des Stadtverkehrs enthalten. Das einheitliche Marketing und der einheitliche Auftritt des Stadtbusverkehrs in Neuburg erstreckt sich nur auf die fünf Stadtbuslinien der Stadtwerke Neuburg.
124	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 4.3	Schrobenhausen: Auf dem Teil einer Linie werden die Leistungen als Bürgerbusverkehr - und zum Teil im Auftrag erbracht. Genehmigungsinhaber des gesamten Stadtbusverkehrs ist die Fa. Josef Spangler oHG,	Angabe wird ergänzt, dass auf einer Linie die Leistungen teilweise als Bürgerbus-Verkehr durchgeführt werden.
125	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 4.4	Im Landkreis verkehren zusätzlich verschiedene freigestellte Schulbusverkehre, die vom Landkreis oder einzelnen Gemeinden in Auftrag gegeben werden.	Angaben werden entsprechend ergänzt

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
126	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 4.5 Tabelle 23	Die uns betreffenden Angaben, sind zu korrigieren wie folgt (dies können wir belegen): Karlshuld-Ingolstadt: <u>teilweise</u> Neuburg-Schrobenhausen: <u>ja. Expressbus ist eigenwirtschaftlich; Ausweitung ist erfolgt.</u> Ballersdorf: <u>ja: Linienkurse eingeführt</u> Weidorf: <u>ja (nachmittags)</u> Brautlach - Karlskron: <u>wird von uns angeschlossen</u> Karlskron: <u>wird durch die Linien 441 und 45 erschlossen</u> Rohrenfels-Wagenhofen: <u>ja: Linien 10: 25:30</u> Neuburg a. d. Donau (Bahnhof) - Schrobenhausen(Bahnhof): <u>ja</u> Ausstattung der Haltestellen mit Fahrplänen: <u>ja</u> Haltestellenumgebungspläne: <u>ja</u> Informationen über Linienwege: <u>ja</u>	Die Angaben werden überarbeitet.
127	Spangler Touristik	31.01.2011	Seite 46, .47, 48, 49, 50, 51, bis 52:	Die Darstellung der Defizite ist pauschal. Es fehlt die Berechnung der einzelnen Einnahmen und Zuwächse der Fahrgastzahlen. Es muss klar sein, dass sich die entstehenden Defizite auf die Fahrpreise auswirken und diese entsprechend anzuheben sein werden. Der Aufgabenträger sollte mit dem Sachverständigen eine entsprechende Haftungsvereinbarung treffen, falls die Zahlen unzutreffend sind, oder überhaupt keinen brauchbaren Anknüpfungspunkt darstellen.	In diesem Kapitel sind Defizite dargestellt, die sich aus den Anforderungen ergeben, die der Aufgabenträger als Qualitätsstandards z. B. für die Erschließung oder Bedienung festgelegt hat. Die Anmerkung, dass die Defizite pauschal sind, kann nicht nachvollzogen werden, da eine genaue Auflistung der fehlenden Fahrten vorhanden ist. Bei der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes sind keine Einnahmen oder Fahrgastzuwächse zu berechnen.
128	Spangler Touristik	31.01.2011	Seite 52. bis Seite 56:	Es fehlt die substantiierte Berechnung der einzelnen Einnahmen und Zuwächse der Fahrgastzahlen. Aus diesem Grund sollte eine Haftungsvereinbarung mit dem Sachverständigen im oben genannten Sinn getroffen werden. Entsprechend der Unkostensteigerung müssen die Fahrpreise zur Kostendeckung angehoben werden.	siehe oben
129	Spangler Touristik	31.01.2011	Seite 56 „Bedienungsangebot in benachbarte Regionen“	Es fehlt die Berechnung der einzelnen Einnahmen und Zuwächse der Fahrgastzahlen. Aus diesem Grund sollte eine Haftungsvereinbarung mit dem Sachverständigen im oben genannten Sinn getroffen werden. Entsprechend der Unkostensteigerung werden die Fahrpreise zur Kostendeckung angehoben werden müssen. Die Defizite werden wesentlich höher sein als die vom Sachverständigen auf Seite 91 ermittelten Beträge von 1,95 EUR bzw. 2,30 EUR. Uns ist völlig unerfindlich, wie der Sachverständige zu einer solchen Berechnung kommt. Es werden sich Kilometerpreise bis zu 3,00 EUR ergeben. Nach Zeitungsmittellungen beläuft sich etwa das Defizit für die 4 Busse im "Stadtbusverkehr Neuburg a.d. Donau" auf über 700.000 EUR und im Bereich der INVG auf über 7 Mio. EUR. Ein weiteres Beispiel soll verdeutlichen, warum wir die Defizitschätzung für unrealistisch halten: Anbindung von Ehekirchen nach Pöttmes Kurzverdichtung Neuburg a.d. Donau - Ehekirchen - Pöttmes: Mo - Freitag: ca. zusätzliche 7 Betriebsstunden Samstags: zusätzlich 9 Stunden und 2 zusätzliche Fahrzeuge Sonntag: 1 zusätzliches Fahrzeug mit ca. mindestens 6 Betriebsstunden	siehe oben
130	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 5.1.3	20 Minuten können überschritten werden. Die Verbindungsqualität ist bei der Linienlänge im ländlichen Donaumoos-Raum nicht zu erreichen.	Die genannten Verbindungszeiten werden laut Fahrplananalyse erreicht.
131	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 5.1.4	Wie oben dargestellt, können die Anschlüsse ans Schienennetz aus tatsächlichen Gründen derzeit nicht hergestellt werden.	Kenntnisnahme



Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
132	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 5.1.5 Transparenz	Die Haltestellenbezeichnungen wurden von uns zwischenzeitlich vereinheitlicht. Die Haltestelle „Karlshuld Scharfes Eck“ ist vom Verkehrsweg derzeit nicht anders zu realisieren.	Der Stand der Analyse der Fahrpläne ist Februar 2010. In den aktuellen Fahrplänen auf der Webseite ist keine Vereinheitlichung der Haltestellenbezeichnungen erkennbar.
133	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 5.1.5 Transparenz	Die Kritikpunkte des Sachverständigen werden derzeit überprüft und gegebenenfalls behoben.	Kenntnisnahme
134	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 5.2.4	Bei der Ausstattung unserer Fahrzeuge ist zu ergänzen: Lift und Rollstuhlrampe: 25 % der Fahrzeuge Videoanlage: 35 % der Fahrzeuge ATRON/INVG: 50 % der Fahrzeuge	Angabe wird ergänzt
135	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 5.3	Im Gemeindebereich Karlskron wird ein Taschenfahrplan jedes Jahr neu zum Fahrplanwechsel aufgelegt.	Kenntnisnahme
136	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 6.2	Die Quelle, aus der sich ergibt, dass bei der jüngeren Altersgruppe im ländlichen Raum ein Rückgang der Motorisierung zu erwarten sein soll, fehlt. Es wurde bereits oben hingewiesen, dass wir diese Feststellung des Sachverständigen bezweifeln. Der Nahverkehrsplan ist insoweit widersprüchlich, als er einerseits von einer rückläufigen Nachfrageentwicklung ausgeht und andererseits eine erhebliche Ausweitung des Verkehrsangebots für erforderlich hält.	Quelle wurde oben genannt  Es besteht kein Widerspruch, da das vorhandene Angebot in der Grundversorgung sowie auf ausgewählten Haupt- und Ergänzungsachsen ausbaufähig ist und dort auch Nachfragepotenziale zu erwarten sind.
137	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 7	Es trifft nicht zu, dass die Rahmenkonzeptionen in umfangreicher Abstimmung mit uns - als Verkehrsunternehmen, das zahlreiche Linienverkehre im Nahverkehrsgebiet betreibt - erfolgt sein sollen. Wir bekommen jetzt erstmals ein Anhörungsrecht. Inwieweit wir Gehör mit unserem Vorbringen finden, ist völlig offen. Damit ist keine umfangreiche Abstimmung erfolgt.	Struktur und Inhalt des Entwurfs des NVP wurden in vier Arbeitssitzungen und zwei Sitzungen der Nahverkehrskommission intensiv den Verkehrsunternehmen vorgestellt und diskutiert. Der NVP wird um eine Darstellung des umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens ergänzt.
138	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 7.2	... die hohe Nachfrage, wie sie nach Auffassung des Sachverständigen besteht.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist keine Änderung erforderlich.
139	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 7.3	Die Relationen Karlshuld - Ingolstadt und Karlskron - Ingolstadt sind nach dem Gutachten Hauptachsen. Bei der Berechnung der zusätzlichen Kosten von 40.000,- EUR (Karlshuld) und 20.000,- EUR (Karlskron) nehmen wir auf unsere obigen Ausführungen zum Defizit Bezug.	Kenntnisnahme
140	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 7.3	Der „Bürgerbus“ ist Teil unseres genehmigten Linienverkehrs. Wir wollen daher unseren gesamten Pflichtenkreis als Verkehrsunternehmer selbst wahrnehmen, wie wir es bereits in der Vergangenheit getan haben.	Kenntnisnahme
141	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 7.4 Tabelle 35	Die Verknüpfung mit dem Bahnhof ist aus den oben dargestellten Gründen (fehlende Koordination der Ankunftszeiten der Züge) oft nicht praktikabel. Aus baulicher und umlauftechnischer Sicht ist es nicht durchführbar, wenn gleich wünschenswert, etwa den Spitalplatz in Neuburg a.d. Donau immer zu bedienen.	Dargestellte Anforderung ist aus Sicht des Aufgabenträgers sinnvoll. Eine Umsetzung mit regelmäßigen Verknüpfungen an den Bahnhöfen (bzw. möglichst vielen Verknüpfungen am Spitalplatz) ist daher anzustreben.
142	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 8.3.3	Informations- und Anlaufstelle ist das Verkehrsunternehmen. Die im Nahverkehrsplan enthaltene Definition stellt eine Verletzung der Rechte des Verkehrsunternehmers dar. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ist der Aufgabenträger nicht Besteller. Der Nahverkehrsplan darf nicht so gestaltet werden, dass der Aufgabenträger trotz eines anderen Verkehrsangebots (nämlich ganz überwiegend eigenwirtschaftlicher Verkehre) von einer Struktur mit gemeinwirtschaftlichen Verkehren ausgeht oder eine solche Struktur zur Zielsetzung macht. Der Aufgabenträger nimmt im Vergleich zum Genehmigungsinhaber keine überragende Rolle ein. Der Aufgabenträger kann daher auch nicht bestimmen, dass eine bestimmte Haltestelle etwa nicht bedient werden darf. Das volle unternehmerische Risiko trägt nicht der Aufgabenträger, sondern nur der Unternehmer.	Der erste Satz des 2. Absatzes in Kap. 8.3.3 wird entsprechend geändert: "Dabei übernimmt der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen als Aufgabenträger des ÖPNV ebenso wie die Verkehrsunternehmen eine bedeutende Rolle".
143	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 9.2	Das Risiko trägt in vollem Umfang der Verkehrsunternehmer. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb das ÖPNV Angebot unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten optimiert werden wird. Als Beispiel erhalten Sie als Anlage 2 die Problematik einer durch das Landratsamts Neuburg-Schrobenhausen angeordneten Wirtschaftlichkeitsoptimierung zu unseren Lasten.	Die Angabe entfällt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
144	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 9.2	Es ist - auch aus dem Anlagenband - nicht nachvollziehbar, wie der Gutachter zu seiner Schätzung der Erhöhung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen bei der Umsetzung der Verdichtung gelangt. Die zusätzliche Kilometerleistung muss konkretisiert werden. Bei der Schätzung der Fahrgastzahlen muss die erforderliche Erhöhung der Fahrpreise und deren Auswirkungen für alle Fahrgäste berücksichtigt werden. Es ist auch nicht nachvollziehbar, wie der Sachverständige zu dem Ergebnis gelangt, aus Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten sei das Verkehrsangebot zu optimieren. Was soll an der Wirtschaftlichkeit optimiert werden? Die Prognose ist pauschal. So ist etwa nicht ersichtlich, dass Abschreibungen beinhaltet sind. Auf die Anlage 2 nehmen wir Bezug.	Die Abschätzung der Erhöhung der Fahrgastzahlen beruht auf Erfahrungswerten bei der Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen. Andere Grundlagendaten wie z. B. aktuelle Fahrgastzahlen auf den bestehenden Linien standen nicht zur Verfügung. Die Abschätzung der Einnahmen beruht auf Durchschnittswerten auf der Grundlage des bestehenden Tarifangebotes.
145	Spangler Touristik	31.01.2011	Kap. 10	Der Umsetzung einer neuen transparenten Linienbezeichnung stimmen wir zu. Diese muss aber mit anderen Verkehrsräumen (wie etwa dem der der INVG) abgestimmt werden.	Kenntnisnahme
146	Spangler Touristik	31.01.2011	Entwurf Endbericht „Anlagenband“: Seite.10 oben. Ziffer 2-„Ergebnisse der Beteiligungen (Dokumentation):	Die Ergebnisse des Projektteams „Bürgerbefragung“ Synovate GmbH (siehe Fußnote 1) sind nicht repräsentativ. So ergibt sich etwa aus der Neuburger Rundschau vom 15.12.2010, die eine Direktbefragung durchgeführt hat, dass die Mehrheit der Nutzer des ÖPNV mit dem öffentlichen Nahverkehr im Landkreis-Schrobenhausen zufrieden ist.	Die Ergebnisse der Initiative Regionalmanagement Ingolstadt e.V. vom 10.07.2009 basieren auf einer repräsentativen Studie. Die Ergebnisse der Direktbefragung der Neuburger Rundschau sind nicht repräsentativ.
147	Spangler Touristik	31.01.2011	Seite 23 oben, Ziffer 3 „Angebotskonzept“	Wir weisen darauf hin, dass die Durchsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zwingend mit einer erheblichen Fahrpreiserhöhung einhergehen muss.	Kenntnisnahme
148	Bayerische Regiobahn GmbH	27.01.2011		Nach Durchsicht des Entwurfes sind wir einverstanden mit den Planungen. Wir unterstützen Ihre Grundphilosophie, dass die Schiene zusammen mit den Buslinien das Rückgrat des ÖPNV darstellt und die Busfahrpläne auf die SPNV-Verkehre abgestimmt werden sollen, Wir begrüßen Ihre Zielformulierung, die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs zwischen Ingolstadt und Augsburg zu verbessern.	Kenntnisnahme
149	Bayerische Regiobahn GmbH	27.01.2011	5.2.1. -S. 63	Unserer Ansicht nach ist die SPNV-Vertriebsinfrastruktur unter 5.2.1. -S. 63 nicht vollständig dargestellt, denn Fahrkartenautomaten gibt es nicht nur an den genannten Stationen, sondern auch in allen Zügen der Bayerischen Regiobahn: Die gesamte SPNVStrecke Ingolstadt-Augsburg ist demnach mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet.	Angaben werden ergänzt
<b>Aufgabenträger SPNV/ Nachbaraufgabenträger</b>					
150	BEG Bahnland Bayern	12.01.2011	Kap. 6.2	Optionale Ergänzung: „Betreiberwechsel und neues Fahrplankonzept mit Angebotsausweitung auf der Donautalbahn Ulm - Donauwörth - Neuburg (Donau) - Ingolstadt - Regensburg: Ab 11.12.2011 geht auf der Strecke KBS 993 Ulm - Donauwörth - Neuburg (Donau) - Ingolstadt - Regensburg im Zuge der Umsetzung der 2. Betriebsstufe des Ausschreibungsprojektes "E-Netz Regensburg" ein neues Fahrplankonzept in Betrieb. Zeitgleich wechselt der EVU-Ersteller vom bisherigen Betreiber DB Regio AG zur agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG. Zum Einsatz kommen neue Elektro-Triebzüge des Typs Alstom Coradia Continental (ET MO), die über einen barrierefreien Innenraum (stufenloser Innenraum, barrierefreie WC-Anlagen, etc.), Klimatisierung und elektronische Fahrgastinformation verfügen. Das neue Fahrplankonzept ab 11.12.2011 sieht folgende Bedienung für den Bahnhof Neuburg a.d. Donau vor: Grundbedienung aller Unterwegshalte zwischen Ingolstadt und Ulm Montag bis Freitag umsteigefrei mit Bedienung aller Unterwegshalte im 1 h-Takt, in der HVZ z. T. halbstündlich. Zusätzlich zum Agilis-Grundangebot werden an Mo-Fr im Abschnitt Ingolstadt - Donauwörth drei Agilis-Expresszüge Ulm - Regensburg mit Systemhalten in Neuburg (Donau) und Rain verkehren. Am Wochenende ist ab Fahrplan 2012 eine Angebotsausweitung vorgesehen, die sich aus zweistündlichen Agilis- Regionalzügen mit Bedienung aller Zwischenhalte und zweistündlichen Expresszügen mit Halten in Neuburg (Donau) und Rain (Donau) im o. g. Abschnitt zusammensetzt. Für ÖPNV-Verknüpfung bedeutende Ankünfte/ Abfahrten in Neuburg (Donau) ab 11.12.2011 : Mo-Fr: Stündliche Grundbedienung des Bahnhofs Neuburg durch agilis-Züge der Linie Ulm -Ingolstadt - Regensburg ca. zur halben Stunde (30'-Knoten): Stündliche Abfahrt nach Ingolstadt - Regensburg zur Min. -30/-31, stündliche Abfahrten in Ri. Donauwörth - Ulm zur Min. -28."	Die relevante Ergänzungen der Stellungnahme werden im NVP übernommen bzw. ergänzt.
151	BEG Bahnland Bayern	12.01.2011	Kap. 6.2 Tab. 34	Bitte um folgende Präzisierung in zweiter Zeile, vierte Spalte: „Sa/So: 60'-Takt für Bahnhof Neuburg, 120-Takt für restliche Bahnhöfe im LK Neuburg-Schrobenhausen“.	Angabe wird ergänzt

Lfd. Nr.	Stellungnahme von	Eingang am	Bezug zum NVP	Inhalt der Stellungnahme (zusammengefasst)	Umgang mit Stellungnahme
152	BEG Bahnland Bayern	12.01.2011	Kap. 7.1	Zur KBS 993 steht unter 7.1: „Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bildet das Verkehrsangebot auf der Schiene mit einem regelmäßigen 60-Minuten-Takt (Ausnahme KBS 993 an Sonntagen im 120-Minuten - Takt).“ Korrigieren zu: „Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bildet das Verkehrsangebot auf der Schiene mit einem regelmäßigen 60-Minuten-Takt, welches ab dem Fahrplanwechsel 2012 im gesamten Landkreis realisiert ist. Am Wochenende wird durch Einführung eines sog. Schnell-Langsam-Konzeptes entlang der KBS 893 im Landkreis nur der Bahnhof Neuburg a. d. Donau im 60'-Takt / Richtung (Regional- und Expresszüge) bedient, die kleineren Bahnhöfe nur im 120-Min.-Takt.“	Angabe wird ergänzt
153	INVG	28.01.2011	Grundsätzliches	Grundsätzlich ist anzumerken, dass richtigerweise im Nahverkehrsplan des Landkreises Neuburg-Schrobanhausen auch solche Verkehre betrachtet werden die die Landkreisgrenzen überschreiten, also auch die Beziehungen von/nach Ingolstadt. Die in Kap. 2.2.3 genannten Zielwerte sind aus unserer Sicht realistisch und anzustreben. Defizite sind im Bestand auf den beiden Relationen Karlshuld - Ingolstadt und Karlskron - Ingolstadt aufgeführt. Dass in diesen Relationen eine verbesserte Bedienung anzustreben ist, wird auch durch die hohe Bedeutung dieser Fahrbeziehungen für Berufspendler bestätigt. Einstufung dieser Verbindungen in der Rahmenkonzeption als „Hauptachse - im Busverkehr“ für angemessen. Dies gilt auch für die Einstufung der Relationen Neuburg - Ingolstadt und Schrobenhausen - Ingolstadt als „Hauptachse im SPNV“ sowie der Relation Neuburg - Ingolstadt zusätzlich als „Ergänzungssachse im Busverkehr“.	Kenntnisnahme
154	INVG	28.01.2011	Kap. 7.1	Die in diesem Kontext in Kap. 7.1 „Anregungen für das SPNV-Angebot“ zur Prüfung vorgeschlagene Verdichtung des Bedienungsangebotes zwischen Donauwörth und Ingolstadt Nord in den Hauptverkehrszeiten zu einem halbstündlichen Angebot schätzen wir dagegen als grundsätzlich wünschenswert ein, eine Umsetzung dürfte aber in absehbarer Zeit nahezu ausgeschlossen sein, da ja die Donaubahn erst aktuell ausgeschrieben und für 12 Jahre vergeben wurde - ohne eine derartige Taktverdichtung.	Kenntnisnahme
155	INVG	28.01.2011	Kap. 8.1.1	Vorschläge für Angebotsverbesserungen auf den Relationen Karlshuld - Ingolstadt und Karlskron - Ingolstadt grundsätzlich richtig und Ziel führend, vorbehaltlich der Finanzierungsfrage. Allerdings ordnen wir die für den Sonntag vorgeschlagenen Maßnahmen als im Vergleich zu den übrigen Maßnahmen in ihrer Bedeutung eher nachrangig ein.	Kenntnisnahme
156	INVG	28.01.2011	Kap. 8.1.1	Vorschlag einer Anbindung von Karlshuld und Karlskron an den Bahnhof Reichertshofen ist erwägenswert.	Kenntnisnahme
157	INVG	28.01.2011	Kap. 8.1.2	In der Umsetzung nicht unproblematisch erscheint uns auch der Maßnahmenvorschlag auf S. 80, die Verbindung Neuburg - Bergheim - Ingolstadt durch „einzelne bedarfsgesteuerte Fahrten in Zeiten mit Bedienungslücke“ zu verstärken. Zwar wäre gerade für Bergheim, das im Gegensatz zu Neuburg nicht über die getaktete Bahnverbindung nach Ingolstadt verfügt, eine Verbesserung der Verbindung nach Ingolstadt prinzipiell erstrebenswert, dies durch bedarfsgesteuerte Fahrten zu erreichen, ist aber nach unserer Auffassung kaum wirtschaftlich zu realisieren. Obwohl bei bedarfsgesteuerten Bedienungsformen implizit von einer größeren Wirtschaftlichkeit ausgegangen wird, trifft dies nicht in jedem Einzelfall zu. Konkret erscheint uns die Strecke Neuburg - Ingolstadt als deutlich zu lang, um hier bedarfsgesteuerte Fahrten sinnvoll umsetzen zu können. Derartig Fahrten finden nämlich auch bei einem einzigen Fahrtwunsch (in einer Richtung!) statt, erreichen in der Regel durchschnittliche Besetzungsgrade von höchstens 1,5 Personen/ Fahrt und bedingen in der Mehrzahl der Fälle Leerfahrten als Rückfahrten, die unter den gegebenen Randbedingungen sehr lang ausfallen würden.	Die Prüfung erfolgt im Rahmen der detaillierten Planung des Projekts. Eine durchgehende Beförderung von Neuburg nach Ingolstadt mit einem bedarfsgesteuerten Verkehrsmittel ist nicht vorgesehen, hierfür stehen alternative Fahrtmöglichkeiten mit dem SPNV zur Verfügung.
158	INVG	28.01.2011		Abgesehen von den letztgenannten Anmerkungen bestehen aus unserer Sicht aber keine Einwände gegenüber den Maßnahmen, die für die Stadt Ingolstadt bzw. für die INVG relevant sind.	Kenntnisnahme
159	INVG	28.01.2011		Angesichts der aktuellen gemeinsamen Bestrebungen um einen Regionalen Gemeinschaftstarif für die Region Ingolstadt ist allerdings diese Thematik im vorliegenden Entwurf nur sehr knapp gehalten. Es wäre hilfreich, wenn der Gemeinschaftstarif stärker argumentiert und in seiner Bedeutung für die weitere ÖPNV-Entwicklung unterstrichen würde.	Die Maßnahme M-E6 wird entsprechend ergänzt.
160	Landratsamt Eichstätt	04.02.2011		Gegen die Nahverkehrsplanung bestehen seitens des Landkreises Eichstätt keine Einwendungen.	Kenntnisnahme
161	Landratsamt Pfaffenhofen	26.01.2011		Keine Einwendungen	Kenntnisnahme

**plan:mobil**

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

**Kontakt**

Tel. 0561.7 08 41 02

Fax 0561.7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)

**ÖPNV-Anschluss**

Ⓜ Marbachshöhe

 Linie 4