



FORTSCHREIBUNG NAHVERKEHRSPLAN OSTALBKREIS

Bau- und Umweltausschuss
Stadt Schwäbisch Gmünd

15. Dezember 2021

Um was geht es heute?

- Was will der neue Nahverkehrsplan?
- Wie könnte er sich für Schwäbisch Gmünd auswirken?
- Wie geht's weiter?
- ÖPNV-Fürsprache

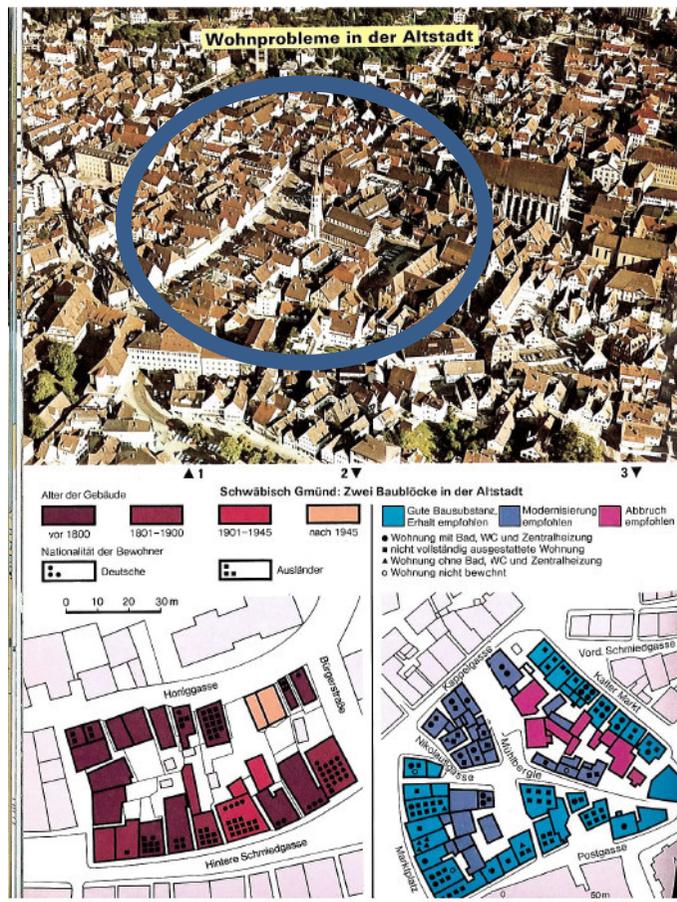
Kleine Zeitreise...



- „Weltkunde“-Lehrbuch für das 6. Schuljahr
- 1978
- sehr OAK-affin

- Richtig!
Das ist Schwäbisch Gmünd!

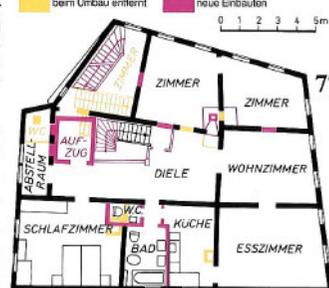
autogerechte Stadt (Marktplatz=PKW-Stellfläche)



Die meisten Häuser der Schwäbisch Gmünder Innenstadt wurden schon vor mehreren Jahrhunderten erbaut. Einigen sieht man ihr Alter deutlich an, andere wirken von außen noch sehr ansprechend und stehen oft sogar unter **Denkmalschutz**. Die Wohnungen im Stadtkern genügen heute häufig nicht mehr den Ansprüchen und Bedürfnissen der Bewohner. Vielfach leben hier nur noch ältere Menschen, Ausländer und Studenten. Die Wohnviertel der Altstadt sind zum Problemgebiet der **Stadtplanung** geworden. Wie in anderen Städten hat man deshalb auch in Gmünd mit der Renovierung erneuerungsbedürftiger Gebäude begonnen. Der Umbau von Altstadtwohnungen ist allerdings nicht billig. Deshalb sind sie nach Fertigstellung oft für ihre bisherigen Mieter zu teuer. In vielen Fällen kann man sich nicht auf den Umbau einzelner Wohnungen und Häuser beschränken. Die Abb. 6 und 7 zeigen, welche Vorschläge von Stadtplanern bei der **Sanierung** ganzer Baublöcke gemacht werden.



Wohnung im I. Stock vor und nach dem Umbau 5 ▼



1. Vergleiche die Wohnmöglichkeiten in der Altstadt mit jenen im Neubauviertel. Beachte Lage, Aussehen und Größe der Häuser. Bedenke auch: Kennzeichnend für gute Wohnlagen ist, daß die Häuser genügend Sonne, Licht und Luft erhalten.
2. Wie wurde der Grundriß der Altstadtwohnung verändert? (Abb. 5).
3. In Abb. 2 und 3 sind typische Probleme eines Altstadtviertels dargestellt. Welche Folgerungen ergeben sich für die Stadtssanierung?



ÖPNV-Nutzung wird unterschätzt, Auto-Nutzung überschätzt

BERLIN

Mobilität beim Einkaufen: Händler überschätzen Rolle des Autos

Einzelhändler fürchten häufig einen Rückgang ihrer Umsätze, wenn der Platz zum Abstellen privater PKW reduziert wird. Tatsächlich schätzen sie damit das Mobilitätsverhalten ihrer Kundinnen und Kunden falsch ein, wie eine Umfrage von IASS-Forschenden am Beispiel zweier Einkaufsstraßen in Berlin zeigt. Die Erkenntnisse bieten eine Wissensgrundlage für eine besser informierte Entscheidungsfindung bezüglich der Flächennutzung in Städten.



20.07.2021



Die Forschenden befragten rund 2000 Kundinnen und Kunden sowie 145 Einzelhändlerinnen und -händler am Kottbusser Damm (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) und der Hermannstraße (Bezirk Neukölln). Die große Mehrheit der

KONTAKT



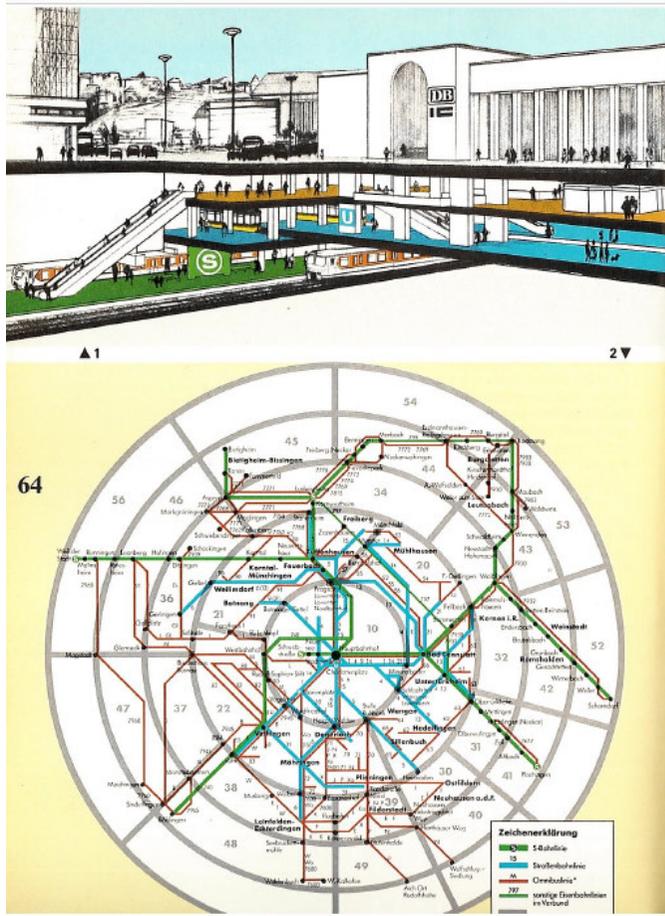
Dr. Dirk von Schneidmesser
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
dirk.vonschneidmesser@iass-
potsdam.de
+49 331 28822 430



Dr. Bianca Schröder



Verkehr in einer Großstadt



Verkehrsnetz einer Großstadt

In Stuttgart sind an jedem Werktag mehr als 800 000 Menschen unterwegs. **Rund 300 000 von ihnen fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln; über 500 000 benutzen das eigene Kraftfahrzeug.**

Jeden Morgen und Abend dasselbe Bild: endlose Autoschlangen auf den Zufahrtsstraßen und Staus an den Kreuzungen; dazu überfüllte Nahverkehrszüge, Straßenbahnen und Omnibusse. Der Verkehr auf Straßen und Schienen ist kaum noch zu bewältigen. Lärm und Abgase belasten die Umwelt und beeinträchtigen die Lebensqualität in vielen Teilen der Großstadt.

Die Lösung der Stuttgarter Verkehrsprobleme wird durch die Lage der Stadt im Talkessel erschwert. Die Kosten für Verkehrsbauwerke sind hier höher als in anderen Städten. Eine Maßnahme zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs ist der Ausbau der Straßenbahn zur Stadtbahn. Dabei werden die Strecken durch die Innenstadt unterirdisch geführt. In den Außenbezirken fahren die Bahnen – getrennt vom Straßenverkehr – auf eigenen Gleiskörpern. Neue Stadtbahn-Triebwagen mit größerer Leistungsfähigkeit und höherem Komfort sollen eingesetzt werden.

Am 1. Oktober 1978 wird in Stuttgart und seinem Umland der Verkehrsverbund (VVS) eingerichtet. Für die Bahnen und Busse der Stuttgarter Straßenbahn, für die S-Bahn, die Nahverkehrs- und Eilzüge der Deutschen Bundesbahn und für die Busse von Post und Bahn gibt es nur noch einen Fahrchein und einen Fahrplan. Die „Spinne“ zeigt alle Strecken, die zum Verkehrsverbund gehören (Abb. 2).

- 1 In Großstädten werden die Verkehrsbauten stockwerkartig in verschiedenen Ebenen angelegt. Beschreibe Abb. 1.
- 2 In welche Stadtbahn- und Omnibuslinien kann ein Fahrgast der Linie 6 am Charlottenplatz umsteigen? (Abb. 4.)



-Digitalisierung Vertrieb

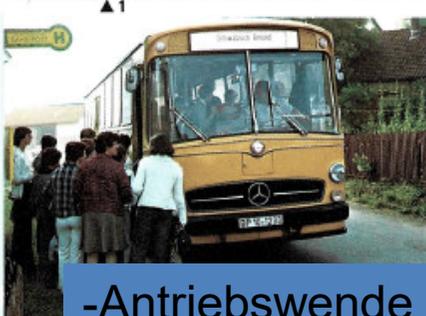
-Barrierefreiheit



Verkehrsverbindungen zwischen Stadt und Land

Werktagsmorgen in Obergröningen (Ostalbkreis) am Haus Nr. 29. Eine alltägliche Situation. Franz und Rainer fahren in die Haupt- und Realschule nach Leinzell. Günter wartet auf den Bus, der ihn zum Gymnasium nach Schwäbisch Gmünd bringt. In Leinzell beginnt der Unterricht um 7.30 Uhr, in Schwäbisch Gmünd eine Viertelstunde später. Die drei Jungen müssen also schon frühzeitig wegfahren (Abb. 4). Die meisten Fahrgäste, die den Postbus von Obergröningen nach Schwäbisch Gmünd benutzen, sind Schüler oder Berufstätige. Verkehrsexperten nennen solche Leute **Pendler**. Sie unterscheiden zudem noch zwischen **Berufspendlern** und **Bildungspendlern**. Die Bundespost hat ihren Fahrplan weitgehend auf diese beiden Gruppen von Fahrgästen abgestellt. Du kannst dies überprüfen (Abb. 4). Rainers Vater fährt täglich mit dem eigenen Auto nach Schwäbisch Gmünd. Er nimmt regelmäßig einen Arbeitskollegen mit, der sich an den Benzinkosten beteiligt. Franz, Rainer und Günter benutzen den Postbus, ein öffentliches Verkehrsmittel. Sie nehmen also am **öffentlichen Personenverkehr** teil. Während der Postbus eine genau festgelegte Fahrtroute einhält, macht Rainers Vater oft einen Umweg, um Besorgungen zu erledigen. Er kann seine Fahrt individuell, d. h. nach seinen eigenen Wünschen planen und nimmt so am **Individualverkehr** teil. Die Anteile des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs lassen sich Abb. 5 entnehmen.

-Antriebswende



Heute: 9,40 Euro

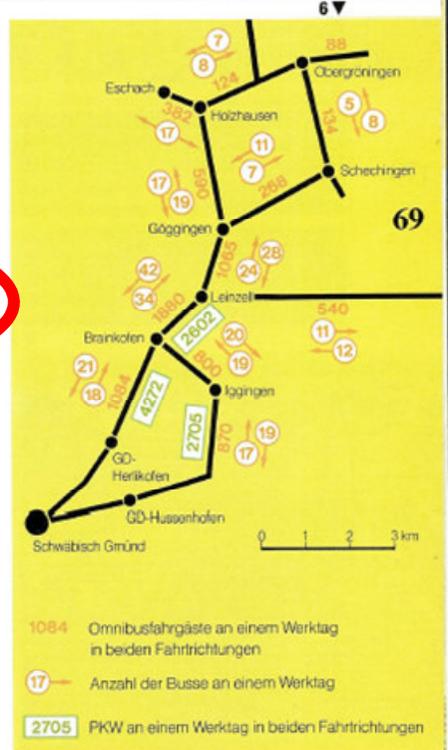
Fahrplanauszug der Buslinie 7920

km		
0.0	Obergröningen, Haus Nr. 29	x 5,2
7.1	Leinzell, Gasthaus zum Ochsen	5,3
16.9	Schwäbisch Gmünd, Post/Bahnhof	6,0

	Schwäbisch Gmünd, Post/Bahnhof	x 6,4
	Leinzell, Gasthaus zum Ochsen	7,0
	Obergröningen, Haus Nr. 29	7,2

- Vertaktung
- Mobilitätsgarantie
- Studentakt (5-24 Uhr)
- Mo.-So. (365 Tagen)
- höhere Standards

- 1 Es gibt gute Gründe, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen. Andere Gesichtspunkte sprechen mehr für die Fahrt mit dem Pkw.
- 2 Ein Pkw kann höchstens 5, ein Linienbus 50 Fahrgäste befördern. Wie viele Personen könnten täglich zwischen Brankofen und GD-Herlikofen mit Pkw, wie viele mit Bussen befördert werden? (Abb. 6.)
- 3 In einem Pkw fahren aber durchschnittlich nur 2 Personen (Abb. 5). Wie sind die Busse zwischen Brankofen und GD-Herlikofen besetzt? (Verwende die Zahlen aus Abb. 6.)
- 4 „Ohne eigenes Auto ist man hier doch besonders am Sonntag von der Welt abgeschnitten!“ sagt Rainers Vater. Was meinst du dazu?



Einführung - ÖPNV im Ostalbkreis „in a nutshell“

- ca. 22.000.000 Fahrgäste/Jahr
 - „Magische Zahl“: 69,4
 - davon Ausbildungsverkehr: knapp 20.000 Fahrschüler:innen

 - *150 Linien*
 - *1.521 Bushaltestellen und 20 Bahnhalte*
 - *17 Busunternehmen*
 - *3 Schienenverkehrsunternehmen*
 - *ca. 14 Mio. Euro Zuschuss/Jahr vom Landkreis*
 - *(ÖPNV, Schülerbeförderung, freigestellter Schülerverkehr)*
-
- 17.000 Fahrgäste/Tag in Schwäbisch Gmünd

Nahverkehrsplan - Grundlagen und Ziele

Grundlagen:

- Vorgaben Land (Mobilitätsgarantie aus Koalitionsvertrag)
- Vorgaben Kreispolitik
- Wirtschaftlichkeit
- unabhängig von bestehenden Unternehmens- und Linienstrukturen

Ziele für das Bedienungsangebot:

- ⇒ landkreisweite Vernetzung
- ⇒ Ausrichtung auf Schienenverkehr
- ⇒ Einrichtung weiterer Verknüpfungspunkte für ein „Fahren im System“
- ⇒ Angebotssteigerung unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten

Nahverkehrsplan - Ziele für das Bedienungsangebot ENTWURF

Verkehrszeit

Std.	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
3							
4							
5	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
6	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	SVZ	SVZ
7	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	SVZ	SVZ
8	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
9	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
10	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
11	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
12	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
13	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
14	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
15	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
16	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	SVZ	SVZ
17	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	SVZ	SVZ
18	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
19	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
20	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ
21	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ
22	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ
23	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ
24	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ

aus NVP 2014

 HVZ

 NVZ

 SVZ

notwendige
Anpassungen durch
Koalitionsvertrag

 SVZ

⇒ Lücken
vorhanden

Nahverkehrsplan - Bedienungsangebot Stadtverkehre - ENTWURF

	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Stadtverkehr Kategorie I	4 x pro h	Mo - Fr: 4 x pro h Sa + So: 2 x pro h	Mo - Fr: 2 x pro h Sa + So: 1 x pro h
Stadtverkehr Kategorie II	2 x pro h	Mo - Sa: 2 x pro h So: 1 x pro h	1 x pro h ggf. als flexible Bedienungsform
Stadtverkehr Kategorie IIIA	1 x pro h i. d. R. als flexible Bedienungsform	1 x pro h i. d. R. als flexible Bedienungsform	1x pro h als flexible Bedienungsform
Stadtverkehr Kategorie IIIB	1 x pro h	Mo - Fr: 1 x pro h Sa + So: 1 x pro h ggf. als flexible Bedienungsform	1 x pro h als flexible Bedienungsform
Schülerlinie	Nach Bedarf, soweit Kategorien I bis III kein hinreichendes Angebot		Kein Angebot



Nahverkehrsplan - Zielnetz - ENTWURF

Legende	
Aalen	mögl. Durchbindung
Devesgen	Linie zwei-städt.
Ortsteil	Zusatzlinien städt.
Siedlungsfläche	Bedienungsgebiet On Demand
Landkreisgrenze	1-7 Teilbereiche On Demand
Gemeindegrenze	Schulbusnetz abseits der Linien
Linie viertelstädt.	1-7
Linie halbstädt.	
Linie städt.	
Regionalverkehr II	



Umsetzung in den Teilräumen:

- ⇒ flächendeckende Vertaktung
- ⇒ Orientierung am Zielnetz
- ⇒ Abweichungen durch konkrete Planung möglich
- ⇒

Nahverkehrsplan - Vertaktung Beispiele

Ort	Angebot Mo-Fr (Ferien) - Bestand	Angebot Mo-Fr (Ferien) - Planung
GD - Oberbettringen	2-4 Fahrten/ Stunde	15-Minuten-Takt
GD – Hussenhofen	2-4 Fahrten/ Stunde*	30-Minuten-Takt
<i>Gschwend</i>	<i>1 Fahrt/ Stunde mit einzelnen Lücken</i>	<i>60-Minuten-Takt</i>
<i>AA-Ebnat</i>	<i>1-2 Fahrten/ Stunde</i>	<i>30-Minuten-Takt</i>
<i>Ellenberg</i>	<i>Einzelne Fahrten mit großen Bedienlücken</i>	<i>60-Minuten-Takt</i>

*in ähnlichen Zeitlagen

Integraler Taktfahrplan

1 Schwäbisch Gmünd - Heubach

Bahnhof ZOB - Marktplatz - Hardt - Oberbettringen/NW - Oberbettringen -
Gügling - Bargau - Buch - Heubach

STADTBUS
G M Ü N D

Montag bis Freitag												
Verkehrsbeschränkungen	S						F S					
Anmerkungen												
Gmünd Bahnhof ZOB	11.41	12.05	12.05	12.20	12.20	12.37	12.40	13.10	13.10	13.10	13.30	13.40
Marktplatz	11.45	12.02	12.02	12.09	12.09	12.24	12.24	12.41	12.44	13.14	13.14	13.34
Vordere Schmiedgasse	11.47	12.04	12.04	12.11	12.11	12.26	12.26	12.43	12.46	13.16	13.16	13.36
Rauchbeinstr.	11.48	12.05	12.05	12.12	12.12	12.27	12.27	12.44	12.47	13.17	13.17	13.37
Zeppelweg	11.49	12.06	12.06	12.13	12.13	12.28	12.28	12.45	12.48	13.18	13.18	13.38
Hardt	11.49	12.06	12.06	12.13	12.13	12.28	12.28	12.45	12.48	13.18	13.18	13.38
Oberbettringer Str. 100	11.51	12.08	12.08	12.15	12.15	12.30	12.30	12.47	12.50	13.20	13.20	13.40
Hardt Einmünd. Falkenbergstr.	11.52	12.09	12.09	12.16	12.16	12.31	12.31	12.48	12.51	13.21	13.21	13.41
Hardt Einmünd. Zwerenbergstr.	11.52	12.09	12.09	12.16	12.16	12.31	12.31	12.48	12.51	13.21	13.21	13.41
PHBSZ Oberbettringer Str.	-	12.11	12.11	12.18	-	12.33	-	12.53	-	13.23	13.30	13.43
PHBSZ Heidenheimer Str.	11.54	-	-	12.18	-	12.33	12.50	-	13.23	-	-	-
BSZ-Busbahnhof	-	12.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oberbetr. NW Oderstr.	12.00	12.14	-	-	12.19	-	12.34	12.55	-	13.30	-	-
Oberbetr. NW NeiBestr.	12.01	12.13	-	-	12.20	-	12.35	12.56	-	13.31	-	-
Oberbetr. NW Donaustr.	12.03	12.12	-	-	12.22	-	12.37	12.58	-	13.33	-	-
Oberbetr. Sonnenhalde	-	12.12	12.19	-	12.34	12.38	-	12.54	-	13.24	13.31	13.44
Oberbetr. Ortsmitte	-	12.13	12.20	-	12.35	12.39	-	12.56	-	13.25	13.32	13.45
Uhlandschule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oberbetr. Rosengarten	-	12.14	12.21	-	12.36	12.40	-	12.57	-	13.26	13.33	13.46
Oberbetr. Güglingstr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oberbetr. Hirschfeld	-	12.14	12.21	-	12.36	12.40	-	12.57	-	13.26	13.33	13.46
Gügling Ritz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gügling Albert-Einstein-Str.	-	-	-	-	-	12.43	-	-	-	-	13.48	-
Gügling Rube	-	-	-	-	-	12.43	-	-	-	-	13.49	-
Gügling Adam-Riese-Str.	-	-	-	-	-	12.44	-	-	-	-	13.50	-
Gügling Justus-v.-Liebig-Str.	-	-	-	-	-	12.45	-	-	-	-	13.51	-
Gügling Felix-Wankel-Str.	-	-	-	-	-	12.48	-	-	-	-	13.54	-
Gügling Nikolaus-Otto-Str.	-	-	-	-	-	12.49	-	-	-	-	13.55	-
Gügling Melitta-Bentz-Str.	-	-	-	-	-	12.50	-	-	-	-	13.56	-
Gügling Ritz	-	12.15	12.22	-	12.37	-	12.58	-	13.27	13.34	-	13.57
Bargau im Breiten Feld	-	12.17	12.24	-	12.44	-	13.00	-	13.29	13.36	-	13.59
Bargau Bezirksamt	-	12.18	12.25	-	12.45	-	13.01	-	13.30	13.37	-	14.00
Bargau Hirsch	-	12.19	12.26	-	12.46	-	13.02	-	13.31	13.38	-	14.01
Bargau Fein	-	12.20	12.27	-	12.47	-	13.03	-	13.32	13.39	-	14.02
Heubach-Buch	-	12.21	12.28	-	12.48	-	13.04	-	13.33	13.40	-	14.03
Heubach Rodelwiesen	-	12.22	12.29	-	12.49	-	13.05	-	13.34	13.41	-	14.04
Heubach West	-	12.23	12.30	-	12.50	-	13.06	-	13.35	13.42	-	14.05
Heubach Stadthalle	-	12.25	12.32	-	12.52	-	13.08	-	13.37	13.44	-	14.07
Heubach Marktplatz	-	12.27	12.34	-	12.54	-	13.10	-	13.39	13.46	-	14.09
Heubach Triumph	-	12.28	12.35	-	12.55	-	13.11	-	13.40	13.47	-	14.10
Heubach Hochbergstr.	-	12.36	-	-	12.56	-	13.12	-	-	-	-	14.11

Verkehrsbeschränkungen:

F = verkehrt nur an schulfreien Tagen
S = verkehrt nur an Schultagen

BedarfsHaltestelle: Gügling Türenstudio Welz

1 12.12.21 bis 10.12.22	Montag - Freitag						Samstag							
	von	Takt	bis			von	Takt	bis	von	Takt	bis			
Bahnhof OBB	6.03	.03	.18	.33	.48	19.03	19.33	.03	.33	22.33	7.03	.03	.33	22.33
Moosmahlstraße	6.03	.03	.18	.33	.48	19.03	19.33	.03	.33	22.33	7.03	.03	.33	22.33
Webergasse	6.04	.04	.19	.34	.49	19.04	19.34	.04	.34	22.34	7.04	.04	.34	22.34
Steggasse	6.05	.05	.20	.35	.50	19.05	19.35	.05	.35	22.35	7.05	.05	.35	22.35
Treffpunkt an der Ach	6.06	.06	.21	.36	.51	19.06	19.36	.06	.36	22.36	7.06	.06	.36	22.36
Schoren Bhf./ORF OBB	6.07	.07	.22	.37	.52	19.07	19.37	.07	.37	22.37	7.07	.07	.37	22.37
Millockergasse	6.07	.07	.22	.37	.52	19.07	19.37	.07	.37	22.37	7.07	.07	.37	22.37
Birkenwiese	6.08	.08	.23	.38	.53	19.08	19.38	.08	.38	22.38	7.08	.08	.38	22.38
Olympiazentrum	6.08	.08	.23	.38	.53	19.08	19.38	.08	.38	22.38	7.08	.08	.38	22.38
Grändelweg	6.11	.11	.26	.41	.56	19.11	19.41	.11	.41	22.41	7.11	.11	.41	22.41
Heinzenbeer	6.12	.12	.27	.42	.57	19.12	19.42	.12	.42	22.42	7.12	.12	.42	22.42
Messepark	6.15	.15	.30	.45	.00	19.15	19.45	.15	.45	22.45	7.15	.15	.45	22.45
Messequartier	6.16	.16	.31	.46	.01	19.16	19.46	.16	.46	22.46	7.16	.16	.46	22.46

- regelmäßige Takte, gute Merkbarkeit
- Anschluss an Bahnverkehr

Nahverkehrsplan – Barrierefreiheit - ENTWURF

	Zuständigkeit
Information vor der Reise	<ul style="list-style-type: none"> • Landratsamt Ostalbkreis • OstalbMobil • Verkehrsunternehmen
Zugang zur Haltestelle und Aufenthalt an Haltestelle	<p><u>Für Ausbau der Haltestellen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • Straßenbulasträger <p><u>Für Information an Haltestellen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • OstalbMobil • Verkehrsunternehmen
Zugang zum Fahrzeug und Aufenthalt im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunternehmen

- vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 (PBefG)
- Ausnahmen können im NVP benannt und begründet werden

Nahverkehrsplan – Barrierefreiheit - ENTWURF

	Kat. I	Kat. II	Kat. III	Kat. IV	Kat. V
Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	●	●	●	○	○
Stufenloser Übergang	●	●	●	○	○
Bordsteinhöhe/ Hochbord (mind. 18 cm)	●	●	●	○	○
Taktile Leitstreifen/Bodenindikatoren	●	●	●	○	○
Aufmerksamkeitsfelder	●	●	●	○	○
Manövrierfläche für Rollstuhl	●	●	●	○	○
Akustische Fahrgastinformation (TTS-Taster)	●	●	○	○	○

● zwingend vorgegeben; ○ wünschenswert

Antriebswende im ÖPNV...

- ...was im Bereich der Privat-PKW (hochgradig subventioniert) geschieht, muss und wird auch im ÖPNV passieren
- Vielzahl an Herausforderungen:
 - Markt entwickelt sich noch (Kein Wasserstoff, keine E-Fuels, sondern Batterie)
 - E-Busse doppelt so teuer (500T statt 250T €)
 - Ladeinfrastruktur anspruchsvoll
 - betriebliche Schwierigkeiten (Reichweiten)
 - es wird noch einige Jahren dauern...

Antriebswende im ÖPNV..., ein Gedanke für die GD-Innenstadt



7900LAH S-Charge Gelenk



Längen: 18,0m; 18,7m / Höhe: 3.28m

Batterie: Volvo @ 8,9kWh

E-Motor: 150 kW / 1200Nm

Motor: Volvo D5K240 E6 / 180kW / 918 Nm

Kraftstoff: Diesel, Bio-Diesel & HVO

Getriebe: Volvo I-Shift AT2412F

Charging: Selbstlader

Vollelektrisch Mode: bis zu 2km und bis 50 km/h

Zyklus	Verbrauch l/100 km]
SORT 1	43,38
SORT 2	37,92
SORT 3	36,94



Volvo Buses

16

„Rote Rosen regnen lassen“ für den ÖPNV: Busbeschleunigung

Mögliche Elemente der Busbeschleunigung:

- Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen,
- Einrichtung spezieller Busspuren,
- Einrichtung von Kaphaltestellen am Fahrbahnrand,
- Umbau von Kreuzungen,
- Neuordnung von Straßenräumen.

⇒ kürzere Reisezeiten

⇒ Stabilität des Fahrplanes

⇒ Verlässlichkeit der Anschlüsse

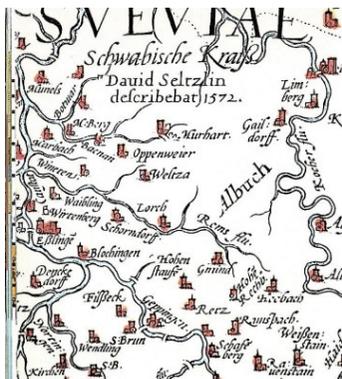
Fortschreibung Nahverkehrsplan – Warum eigentlich?

- Ostalb-ÖPNV fit für die Zukunft machen
 - Handlungs- und Planungssicherheit für uns und die Unternehmerschaft
- Um der Klimakrise Paroli zu bieten
 - wenn die Einsparziele denn erreicht werden sollen (hat Gesetzeskraft)
- Um den ländlichen Raum zu stärken
 - Schaffung von Wahlmöglichkeit, Reduzierung der Abhängigkeit vom MIV
- Um soziale Teilhabe zu ermöglichen
 - Zurverfügungstellung erschwinglicher, verfügbarer Mobilität

Fazit und Ausblick

- Schwäbisch Gmünd hat einen wirklich guten ÖPNV
- GD verfügt über ein leistungsfähiges Busunternehmen (lokal verwurzelt, sehr fahrgastorientiert...)
- um Fahrgastzahlen signifikant zu steigern, muss dran geschafft werden (Angebot, Tarifliche Aspekte, zusätzlicher Bahnhof)
- Wir wollen ihn besser, leistungsfähiger machen, dafür brauchen wir:
- eine zuverlässige Verkehrsführung durch die Innenstadt (inkl. Remsstraße)!
- Bitte dem ÖPNV den roten Teppich ausrollen...
- intensiver, stetiger Austausch mit Partnern (Stadt, Unternehmen etc.)
- Verabschiedung Nahverkehrsplan Frühjahr 2022
- Umsetzung in den kommenden Jahren
- Finanzierung noch unklar

zu guter Letzt... 2021 anders als die 70er?



Schon vor Jahrhunderten besuchten die Bauern aus den Dörfern um Schwäbisch Gmünd den Markt in der Stadt. Sie gingen meist zu Fuß und trugen dabei einen Korb auf dem Rücken. Vermögendere Bauern fuhren mit dem Pferdefuhrwerk, das in einer Stunde fünf Kilometer zurücklegte. Die Straße glich mehr einem heutigen Feld- oder Waldweg. Im trockenen Sommer wirbelten die Fuhrwerke dicke Staubwolken auf, bei Regenwetter blieben die Wagen häufig im Dreck und Morast stecken. Oft brach dabei ein Rad oder die Achse.
Eine Fahrt nach Gmünd und wieder zurück war z. B. für einen Bauern aus Heubach eine Tagesreise (Abb. 7).

Schwäbisch Gmünd bietet auch heute den Bewohnern der umliegenden Gemeinden nicht nur Arbeitsplätze. Schüler befragen Kunden eines Einkaufszentrums, woher sie kamen (Abb. 8).
Schwäbisch Gmünd ist also zentraler Ort für ein großes Gebiet. Mehr als die Hälfte aller Kunden kommt aus dem Umland. Man nennt sie **Einkaufspendler**.

70

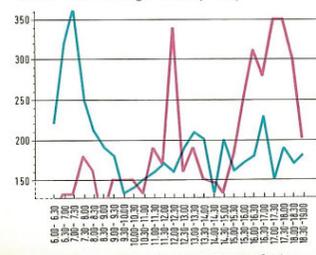
7 ▲

Von 100 Kunden stammen:	
Aus Schwäbisch Gmünd	33
Aus Orten bis 10 km Entfernung	38
Aus Orten über 10 km Entfernung	20
Aus anderen Landkreisen	9

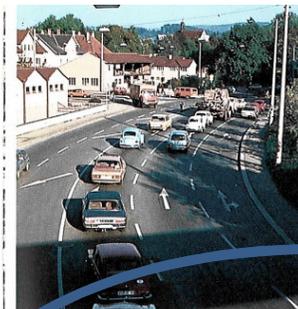
8 ▲

Gezählte Fahrzeuge pro Tag:		
1960	heute	im Jahre 2010 (geschätzt)
74 000	125 000	180 000

Verkehr in der Mutlanger Straße (B 298)

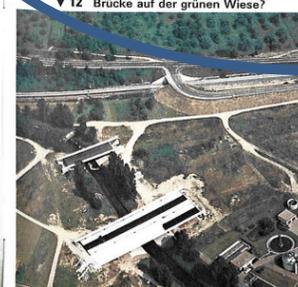


- 5 Welche Aufgaben haben die großen Fachgeschäfte, woher die Kunden kommen (Abb. 8).
- 6 Einige Straßen und Kreuzungen in Schwäbisch Gmünd sind besonders verkehrsreich. Ein Beispiel ist die Pfitzer-Kreuzung (Abb. 10), an der sich der Verkehr oft staut. Begründe!
- 7 Die Fahrzeugschlange auf Abb. 10 fährt in Richtung Aalen. Beschreibe den Bildaufbau mit Hilfe des Plans (Abb. 11).
- 8 Die Verkehrssituation schwankt im Tagesverlauf. Wie in allen Städten, so registriert man auch auf der Bundesstraße 298 (Mutlanger Straße) täglich drei Verkehrsspitzen. Eine Erklärung dürfte dir nicht schwerfallen (Abb. 9).
- 9 Die Zeit des Berufsverkehrs am Morgen und Abend nennt man „rush-hour“ (englisch: rush = Dräng, Hetze; hour = Stunde). Wann ist in der Mutlanger Straße „rush-hour“?
- 10 Ordne verschiedene Umbauwünsche den Gruppen der Kraftfahrer, Fußgänger, Geschäftsleute und Bewohner der Innenstadt zu.
- 11 Welche Vorstellungen widersprechen sich?



▲ 10

In Schwäbisch Gmünd sucht man nach Möglichkeiten, um die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Die Ansichten über die beste Lösung gehen jedoch weit auseinander. Kraftfahrer, Fußgänger, Geschäftsleute und Bewohner der Innenstadt haben verschiedene Wünsche: „grüne Welle“ bei der Durchfahrt, ungehinderte Warenzulieferung mit dem Lkw, eine Wohnung ohne Lärmbelästigung durch Kraftfahrzeuge, breite Gehwege vor den Schaufenstern der Geschäfte, mehr Zebrastreifen und Druckknopfampeln. In den meisten Städten gibt es ähnliche Probleme.



▼ 12 Brücke auf der grünen Wiese?



▲ 11

Überall, auch in der Nähe eines Wohnortes, werden Straßen verbreitert, Brücken und Unterführungen gebaut. Außerhalb der Städte entstehen neue Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- oder Umgehungsstraßen. Ein Beispiel: Die B 29 führt von Stuttgart nach Schwäbisch Gmünd und Aalen. Sie ist bei den Autofahrern gefürchtet. Endlos quälen sich die Autoschlagen auf kurvenreichen, unübersichtlichen Streckenabschnitten und durchenge Ortsdurchfahrten. Erst der autobahnmäßige Ausbau der B 29 wird ab 1985 eine spürbare Verkehrsrelastung bringen (Abb. 12 und 13).

71



▲ 13

„wer Straßen sät, wird Verkehr ernten...“