

NAH- VERKEHRS- PLAN 2017





Nahverkehrsplan 2017 für den Schwarzwald-Baar-Kreis

– Mobilität für die Zukunft –

Aufstellungsbeschluss

Der Kreistag des Schwarzwald-Baar-Kreises hat in seiner öffentlichen Sitzung am 06. November 2017 gemäß § 12 Abs. 5 des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg die Aufstellung dieses Nahverkehrsplans beschlossen.

Villingen-Schwenningen, den 06. November 2017



Sven Hinterseh
Landrat des Schwarzwald-Baar-Kreises

Bearbeitung:

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis
Nahverkehrsabteilung
Am Hoptbühl 2
78048 Villingen-Schwenningen
Telefon: 07721 / 913-7516
E-Mail: Nahverkehr@LRASBK.de
www.Schwarzwald-Baar-Kreis.de

Hinweis:

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit des Nahverkehrsplans wurde bei der Benennung von Ortsteilen und Stadtbezirken auf das Voranstellen der jeweiligen politischen Gemeinde in der Regel verzichtet (statt VS-Villingen, VS-Marbach, Furtwangen-Rohrbach, Bräunlingen-Waldhausen usw. Villingen, Schwenningen, Marbach, Rohrbach, Waldhausen usw.).

Im gesamten Text des Nahverkehrsplans steht bei der Bezeichnung von Personengruppen die männliche Form immer stellvertretend für Personen beiderlei Geschlechts.

Vorwort des Landrats

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe ÖPNV-Interessierte,

im Jahr 1999 wurde der erste Nahverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises beschlossen, der nun im Jahr 2017 vollständig abgearbeitet ist. In den vergangenen 18 Jahren wurden zahlreiche Verkehrsprojekte, sei es beispielsweise die Einführung des Verkehrsverbundes oder des Ringzuges, auf den Weg gebracht. Nun erwarten uns jedoch weitere verschiedene verkehrs- und gesamtpolitische Herausforderungen, die eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfordern. Durch die Entwicklungen der letzten Jahre, wie dem demografischen Wandel, veränderten Pendlerströmen, höherem Umweltbewusstsein bei der Bevölkerung und den Migrationsprozessen, nimmt die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) immer weiter zu. Eine gut vernetzte Mobilität und zukunftsfähige Verkehrskonzepte sind daher unabdingbar. Dies kann jedoch nur durch eine gute Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen, den Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund und allen weiteren Kooperationspartnern der Mobilitätsbranche gelingen. Der Nahverkehrsplan stellt hierfür den Rahmen des ÖPNVs im Schwarzwald-Baar-Kreis dar und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Region.

Mein Dank gilt den Mitarbeiter/-innen der Nahverkehrsabteilung, die fast zwei Jahre an der Erstellung des Nahverkehrsplanes beteiligt waren und ihr Wissen und Können für diesen zukunftsfähigen und nachhaltigen Rahmenplan eingebracht haben. Insbesondere möchte ich mich bei unserem Nahverkehrsberater, Herrn Ulrich Grosse, für seinen ausdauernden und stets tatkräftigen Einsatz bedanken. Sein Fachwissen und seine Person stellen für die Nahverkehrsabteilung eine wichtige Stütze dar. Es ist mir ein besonderes Anliegen vor allem auch unserem langjährigen Kollegen, Herrn Andreas Metzger, für sein großes Engagement und seinen stets unermüdlichen Einsatz für den Nahverkehr zu danken. Andreas Metzger ist nach kurzer und schwerer Krankheit im August 2017 verstorben. Ihm war die Arbeit und die Fertigstellung dieses Nahverkehrsplanes ein sehr großes Anliegen. Sein außergewöhnliches Wissen und seine Leidenschaft für diese Thematik haben maßgeblich zu diesem detailreichen und gelungenen Werk beigetragen. Wir werden ihn immer in sehr guter Erinnerung behalten, ihm ein ehrendes Andenken bewahren und stets bemüht sein, die Konzeptionen im Nahverkehrsplan in seinem Sinne umzusetzen. Ganz besonders danke ich auch den Kolleginnen und Kollegen in den Gemeinde- und Stadtverwaltungen zusammen mit den Oberbürgermeistern und Bürgermeistern, den Bürgerinnen und Bürgern, die sowohl bei den Informationsveranstaltungen als auch beim Beteiligungsverfahren ihre Anregungen eingebracht haben, den Kreisrätinnen und Kreisräten und hier insbesondere den Mitgliedern des Lenkungskreises.

Wir freuen uns, Ihnen nun die Fortschreibung unseres Nahverkehrsplans vorlegen zu können, hoffen auf eine gute Annahme des Werkes und wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Villingen-Schwenningen im November 2017



Sven Hinterseh
Landrat des Schwarzwald-Baar-Kreises

Inhalt

1 Rahmenbedingungen und Zielsetzung	8
1.1 Einführung	8
1.2 Aufstellungsverfahren.....	8
1.3 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans.....	9
1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	10
1.5 Übergeordnete Rahmenpläne und Studien	11
1.5.1 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010.....	11
1.5.2 Landesentwicklungs- und Regionalplanung.....	11
1.5.3 Mobilitätsstudien und -Kennzahlen	12
2 Bestandsanalyse	14
2.1 Zentralörtliche Gliederung, Entwicklungsachsen, Hauptverkehrswege	14
2.2 Sozioökonomische Faktoren	16
2.2.1 Bevölkerungsentwicklung.....	16
2.2.2 Arbeitsplätze und Pendlerverhalten.....	18
2.2.3 Schulstandorte und Schülerzahlen	21
2.2.4 Tourismus	24
2.2.5 Dienstleistung und Versorgung.....	25
3 Bestandsaufnahme des öffentlichen Verkehrs	27
3.1 Schienenverkehr	27
3.1.1 Schwarzwaldbahn	27
3.1.2 Alemannenbahn.....	28
3.1.3 Höllentalbahn	30
3.1.4 Donaubahn	31
3.1.5 Ringzug	31
3.1.6 Infrastruktur.....	33
3.1.7 Zusammenfassung Bestand Schienenverkehr	36
3.1.8 Nachfrage beim Schienenverkehr	37
3.2 Busverkehr	37
3.2.1 Fernbuslinien.....	44
3.2.2 Regional sehr wichtige Buslinien (Hauptachsen)	45
3.2.3 Regional wichtige Buslinien (Nebenachsen)	53
3.2.4 Örtliche Buslinien (Erschließungslinien)	61
3.2.5 Stadtverkehre.....	69
3.2.6 Infrastruktur.....	72
3.3 Weitere Verkehrsangebote und Mobilitätskonzepte	73
3.3.1 Bürgerbus Furtwangen	73
3.3.2 „flinc“ im Schwarzwald-Baar-Kreis	74
3.3.3 Projekt „Spurwechsel“ in Niedereschach, Dauchingen und Deißlingen	74
3.3.4 Car-Sharing und Elektrofahrzeuge	74
3.3.5 Mobilitätskonzept „Junge Donau“	75

3.3.6 3mobil-Modellregion Schwarzwald-Baar-Heuberg für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum.....	75
3.4 Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln.....	76
3.4.1 Fahrradverkehr.....	76
3.4.2 Alternative Verkehrsmittel.....	77
3.4.3 Taxi-Verkehre.....	77
3.5 Fahrgastinformation.....	78
3.6 Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar (VSB).....	79
4 Ziele und Rahmenvorgaben für die künftige Gestaltung des ÖPNV.....	80
4.1 Allgemeines.....	80
4.1.1 Einordnung der Buslinien in verschiedene Kategorien.....	82
4.1.2 Räumliche Erschließung des Kreisgebietes.....	84
4.1.3 Festlegung einer ausreichenden Verkehrsbedienung.....	84
4.2 Planungsgrundsätze.....	85
4.2.2 Linienbündelung.....	88
4.2.3 Verkehrliche Teilräume im Kreisgebiet.....	91
4.3 Teilraum Blumberg (Südbaar).....	92
4.3.1 Teilnetz 1.....	93
4.3.2 Teilnetz 2.....	99
4.3.3 Teilnetz 3.....	99
4.4 Teilraum Baar (Bräunlingen / Donaueschingen).....	100
4.4.1 Teilnetz 4.....	101
4.4.2 Teilnetz 5.....	103
4.5 Teilraum Ostbaar / Brigachtal.....	105
4.5.1 Teilnetz 6.....	105
4.5.2 Teilnetz 7.....	109
4.5.3 Teilnetz 8.....	111
4.6 Teilraum Nordöstliches Kreisgebiet.....	112
4.6.1 Teilnetz 9.....	112
4.6.2 Teilnetz 10.....	115
4.7 Teilraum Umland Villingen-Schwenningen.....	117
4.7.1 Teilnetz 11.....	117
4.7.2 Teilnetz 12.....	119
4.7.3 Teilnetz 13.....	120
4.8 Teilraum Königsfeld / St. Georgen.....	121
4.8.1 Teilnetze 14/1 bis 14/5 – Variante 1 (ohne Ringzugerweiterung).....	123
4.8.2 Teilnetze 14/1 bis 14/5 – Variante 2 (mit Ringzugerweiterung).....	130
4.9 Teilraum Stadtverkehr Villingen-Schwenningen.....	133
4.9.1 Anforderungen an den Stadtverkehr Villingen-Schwenningen.....	133
4.10 Teilraum Nordwestliches Kreisgebiet.....	137
4.10.1 Teilnetz 16.....	138
4.10.2 Teilnetz 17.....	141
4.10.3 Teilnetz 18.....	144
4.11 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	146
4.12 Fahrgastinformation.....	147

5	Verkehrsverbund	148
5.1	Allgemeines	148
5.2	Weiterentwicklung des Verbundtarifs	148
5.3	Allgemeine Vorschrift des Landkreises über den Verbundtarif	154
5.4	Landestarif Baden-Württemberg	154
6	Infrastruktur	155
6.1	Barrierefreie Nutzung des ÖPNV	155
6.2	Busbahnhöfe und Bushaltestellen	156
6.2.1	Kategorie 1: Busbahnhöfe und Haltestellen an Bahnhöfen	156
6.2.2	Kategorie 2: Haltestellen an Ringzug-Haltepunkten und Haltestellen mit wichtigen Verknüpfungsfunktionen	157
6.2.3	Kategorie 3: Haupthaltestellen in Ortsteilen.....	157
6.2.4	Kategorie 4: Haltestellen mit geringerem Verkehrsaufkommen.....	158
6.2.5	Mobilitätspunkte	158
6.3	Fahrzeuge	159
6.3.1	Corporate Design	159
6.3.2	Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge im Grundtakt	159
6.3.3	Regelungen für Verstärkerfahrzeuge zu Verkehrsspitzenzeiten	160
6.3.4	Werbung auf und in Fahrzeugen	160
6.3.5	Elektro-Antrieb	161
7	Strategische Umweltprüfung	162
8	Ausbildungsverkehr	164
9	Vergleich der Fahrleistungen Status quo mit dem Bedienungsstandard des Nahverkehrsplans	166
10	Erträge der Regionalbusse im Schwarzwald-Baar-Kreis	169
11	Verkehrsprognose	170
12	Zeitplan für die Umsetzung der Teilraumkonzepte	172

Abkürzungsverzeichnis

3er-Tarif	Regionale Tarifkooperation der drei Verbände TUTicket, VSB und VVR
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002
Bf	Bahnhof
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BSB	Breisgau-S-Bahn GmbH Endingen
B&R	Bike and Ride-Anlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und Busbahnhöfen
Busbf	Busbahnhof
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	Deutsche Bahn AG, Region Baden-Württemberg, Verkehrsbetrieb Südbaden
DS	Donaueschingen
EC	Euro-City-Zug der Deutschen Bahn AG
EM	Emmendingen
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
Fischer	Fa. Autoreisen Fischer St. Georgen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Heim	Fa. Ludwig Heim Autoverkehr Niedereschach
Hbf	Hauptbahnhof
HzL	Hohenzollerische Landesbahn AG Hechingen
IC	Intercity-Zug der Deutschen Bahn AG
Klaiber	Fa. Klaiber Bus GmbH & Co KG Spaichingen
Luschin	Fa. Luschin Reisen GmbH Bad Dürkheim
Merz	Fa. Merz Linien OHG / Fa. Merz Omnibus u. Fuhrbetriebs GmbH Unterkirnach
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH Stuttgart
NVP	Nahverkehrsplan
NVP 1999	erster Nahverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises vom 20.04.1999
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-G	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden Württemberg vom 8. Juni 1995 in der aktuellen Fassung
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Petrolli	Petrolli Reisen GmbH & Co. KG Niedereschach-Fischbach
P&R	Park and Ride-Anlagen für PKW an Bahnhöfen und Busbahnhöfen
Rapp	Fa. Rapp Reisen Königsfeld-Buchenberg
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express-Zug der Deutschen Bahn
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH Freiburg
SBG	Südbadenbus GmbH Freiburg
SMA	Fa. SMA + Partner AG Zürich
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TUTicket	Verkehrsverbund des Landkreises Tuttlingen
VGB	Verkehrsgesellschaft Bregtal mbH Villingen-Schwenningen
VGVS	Verkehrsgesellschaft Villingen-Schwenningen GmbH
VS	Villingen-Schwenningen
VSB	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH
VVR	Verkehrsverbund Rottweil GmbH
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
ZVR	Zweckverband Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg Donaueschingen

1 Rahmenbedingungen und Zielsetzung

1.1 Einführung

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg haben die Landkreise in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Nahverkehrspläne aufzustellen und diese bei Bedarf fortzuschreiben.

Am 19. April 1999 wurde vom Kreistag der erste Nahverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises beschlossen. Dabei wurde eine Vielzahl von Zielsetzungen wie der Aufbau des Ringzug-Systems, die Einführung eines einheitlichen Tarifs und der Ausbau des Verkehrsangebots für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs formuliert. In den folgenden Jahren wurde der Nahverkehrsplan 1999 bis auf die Zielsetzungen für den Stadtverkehr Donaueschingen vollständig umgesetzt. Die Stadt Donaueschingen hatte jedoch ein Konzept für einen neuen verbesserten Stadtverkehr erstellen lassen, welches im Herbst 2017 in Betrieb ging. Mit dessen Inbetriebnahme ist der Nahverkehrsplan aus dem Jahre 1999 vollständig abgearbeitet.

Zwischen 2015 und 2017 erfolgte deshalb eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans, damit für die mittel- und längerfristige Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Schwarzwald-Baar-Kreis die Zielsetzungen an die sich verändernden demographischen Entwicklungen, die geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen und den technologischen Fortschritt angepasst werden.

Nach dem ÖPNV-Gesetz (ÖPNV-G) Baden-Württemberg bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und hat als wesentliche Elemente eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen und deren Bewertung, eine Verkehrsprognose sowie die Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV zu enthalten. Darüber hinaus sollen mit dem aktualisierten Nahverkehrsplan – wie seinerzeit mit dem Tarifverbund und dem Ringzug-System – bestimmte Schwerpunkte erarbeitet werden, die in den kommenden Jahren anzugehen sind. Hierzu zählen zum Beispiel im Schienenbereich eine möglichst gute Integration der geplanten Breisgau-S-Bahn zwischen Endingen, Freiburg (BrsG.), Titisee-Neustadt, Donaueschingen und Villingen-Schwenningen in das Nahverkehrsangebot im Schwarzwald-Baar-Kreis, eine transparente Fortentwicklung des Angebots des straßengebundenen ÖPNV, die Nutzung neuer technischer Möglichkeiten zum Vorteil der Kunden (z.B. Informationsmöglichkeiten, Anschlusssicherung, Erwerb von Fahrkarten) und die nachhaltige Ausrichtung des Verkehrsangebots insgesamt, um der Verantwortung gegenüber künftigen Generationen gerecht zu werden. Hierfür stellt der Nahverkehrsplan das Planungsinstrument des Aufgabenträgers Schwarzwald-Baar-Kreis im Sinne eines Rahmenplans dar.

1.2 Aufstellungsverfahren

Der zuständige Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit des Schwarzwald-Baar-Kreises hat in seiner Sitzung am 09. März 2015 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt. Die im Landkreis betroffenen Verkehrsunternehmen wurden hierüber unterrichtet

und aufgefordert, sich an der Erarbeitung des Nahverkehrsplans zu beteiligen und ihre Erfahrungen und Überlegungen bei den Sitzungen der Arbeitsgruppen einzubringen.

Außerdem hatte der Ausschuss begleitend zum Aufstellungsverfahren einen Lenkungskreis für den Nahverkehrsplan eingerichtet, der aus Mitgliedern des Kreistages und Vertretern der Verwaltung bestand. Der Lenkungskreis wurde regelmäßig über den aktuellen Verfahrensstand unterrichtet und vorgesehene Eckpunkte des Nahverkehrsplans wurden diskutiert. Durch den Lenkungskreis wurde gewährleistet, dass die Fraktionen des Kreistages während der Aufstellungsphase auch zwischen den Sitzungen des zuständigen Ausschusses und des Kreistages über den aktuellen Stand der Planungen informiert waren.

Ebenso wurden bereits in der Planungsphase enge Abstimmungen mit allen Städten, Gemeinden, Nachbarlandkreisen sowie mit den vorhandenen Verkehrsträgern vorgenommen, damit eine möglichst breite Basis für den neuen Nahverkehrsplan gebildet werden konnte.

Nach der Erarbeitung eines Vorentwurfs und dessen Freigabe durch den zuständigen Ausschuss am 08.05.2017 erfolgte entsprechend § 12 des ÖPNV-Gesetzes das Beteiligungsverfahren. Gemäß § 12 Abs. 3 ÖPNV-G war das Einvernehmen der Städte Villingen-Schwenningen und Donaueschingen erforderlich, welches von beiden Seiten fristgerecht erfolgte.

Daneben wurde auch die Öffentlichkeit in Form von Informationsveranstaltungen in den verschiedenen Teilräumen beteiligt und es wurde eine E-Mailadresse für Anregungen und Ideen aus der Bevölkerung eingerichtet.

Insgesamt sind 249 Aspekte eingegangen, welche von Seiten der Verwaltung geprüft und teilweise umgesetzt wurden.

Nach Einarbeitung der im Abstimmungsverfahren und der bei der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnenen Erkenntnisse erfolgte die Erstellung des endgültigen Entwurfs, welcher zunächst am 23.10.2017 im Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit vorberaten und in der Kreistagsitzung am 06.11.2017 beraten und beschlossen wurde.

1.3 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

Die Gültigkeit des Nahverkehrsplans erstreckt sich auf das gesamte Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises einschließlich der Großen Kreisstädte Donaueschingen und Villingen-Schwenningen. Im Hinblick auf kreisgebietsüberschreitende ÖPNV-Linien werden die Planungen mit den Nahverkehrsplänen aller benachbarten Aufgabenträger abgestimmt. Außerdem muss mit dem Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr eine enge Abstimmung erfolgen, da der Schienenpersonennahverkehr das Rückgrat für den ÖPNV im Landkreis bildet.

Der Nahverkehrsplan hat die Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung zu berücksichtigen.

1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Europäische Parlament hat am 23. Oktober 2007 die bisher geltende EU-Verordnung 1191/69 aufgehoben und durch die EU-Verordnung 1370/2007 ersetzt. Diese EU-Verordnung ist am 03. Dezember 2009 in Kraft getreten und regelt den Personenverkehr auf Schiene und Straße. Grundsätzlich haben Vergaben von Verkehrsleistungen so zu erfolgen, dass sich in der EU ansässige Verkehrsunternehmen um entsprechende Aufträge bewerben können. Dies erfordert in den Bereichen, bei denen erhebliche öffentliche Mittel (Zuschüsse) in den Personenverkehr fließen, eine entsprechende Transparenz. Soweit bestimmte Schwellenwerte an Zuschüssen der öffentlichen Hand überschritten werden, unterliegen die Verkehre grundsätzlich einem Vergabeverfahren. Mit Betreibern solcher Verkehre sind öffentliche Dienstleistungsverträge abzuschließen.

Verkehre, die aufgrund der Kosten und Erträge (Tarifeinnahmen, gesetzliche Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen und gesetzliche Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr) von Unternehmen eigenwirtschaftlich ohne öffentliche Zuschüsse betrieben werden, sind von der Ausschreibungspflicht ausgenommen. Ebenso führen Zuschüsse der öffentlichen Hand auf Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007, die beispielsweise für Verbundtarife gewährt werden, nicht zur Ausschreibungspflicht von Verkehrslinien.

Das EU-Recht gilt unmittelbar. Der Bund hat deshalb das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorschriften der EU-Verordnung angepasst. In der EU-Verordnung 1370/2007 ist eine Übergangszeit von 10 Jahren für bestehende Verkehrsverträge festgelegt, die am 02. Dezember 2019 endet. Danach dürfen personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen und Verkehrsverträge nur noch im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 erteilt bzw. abgeschlossen werden.

Im novellierten Personenbeförderungsgesetz sind die Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und die Vergabe von Verkehrsleistungen ab diesem Zeitpunkt geregelt: Die Aufgabenträger müssen durch Veröffentlichungen im EU-Amtsblatt rechtzeitig bekanntgeben, welche Genehmigungen in ihrem Gebiet auslaufen und zur Vergabe anstehen. Mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt beginnt eine Dreimonatsfrist, während der interessierte Verkehrsunternehmen im Rahmen eines schon bisher möglichen Genehmigungswettbewerbs Angebote für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen abgeben können. Gehen mehrere eigenwirtschaftliche Angebote für eine Verkehrsleistung ein, kommt das Angebot zum Zug, welches die Anforderungen des Aufgabenträgers am besten erfüllt. Soweit für eine Verkehrsleistung innerhalb der Dreimonatsfrist keine eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträge eingehen, schreibt der Aufgabenträger die Verkehrsleistung öffentlich aus und vergibt die Verkehrsleistung an den günstigsten Bieter. Mit diesem Verkehrsträger wird für die Dauer des Vertrages ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag abgeschlossen.

Aus diesem Verfahren ergibt sich die Notwendigkeit, im Nahverkehrsplan die vom Aufgabenträger gewünschten Anforderungen und Angebotsstandards im Sinne eines Rahmenplanes zu definieren. Soweit in der Phase des Genehmigungswettbewerbs Angebote von Verkehrsun-

ternehmen eingehen, die die festgelegten Standards nicht erreichen, bleiben diese Angebote unberücksichtigt.

In der Phase der Ausschreibung ist der Aufgabenträger allerdings auch selbst an die Einhaltung der von ihm definierten Standards gebunden. Dies bedeutet, dass die notwendigen Mittel bereitgestellt werden müssen, um die Verkehre mit den im Nahverkehrsplan definierten Standards beauftragen zu können.

Auch eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen an bisherige Genehmigungsinhaber ist weiterhin möglich, wenn die Verkehre die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards erfüllen und zur Finanzierung des Verkehrsangebots keine über den in der EU-Verordnung festgelegten Schwellenwerten liegenden Zuschussmittel erforderlich sind. Eine Teilung des Verkehrsangebots in einen eigenwirtschaftlichen Teil mit direkter Beauftragung und einen bezuschussten Teil ist ebenfalls rechtlich möglich. Beispielsweise eine Aufteilung in Linienverkehr und Rufbusverkehr zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage, soweit der eigenwirtschaftliche Teil den Standards des Nahverkehrsplans entspricht.

Mit der EU-Verordnung 1370/2007 ist die Stellung der Aufgabenträger des Verkehrs deutlich gestärkt worden. Mit dem Nahverkehrsplan wird im Sinne einer Rahmenvorgabe der Angebotsstandard festgelegt, an welchen sich die um Genehmigungen bewerbenden Verkehrsunternehmen zwingend halten müssen.

1.5 Übergeordnete Rahmenpläne und Studien

1.5.1 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg aus dem Jahre 2010 beinhaltet die Grundlagen und Ziele der Verkehrspolitik des Landes für den Zeithorizont bis 2025.

Kernziele des Generalverkehrsplans im Bereich ÖPNV sind die Gewährung einer dauerhaften und ausreichenden Planungs- und Finanzierungssicherheit, die Unterstützung für neue Entwicklungen im Rahmen des Innovationsprogramms ÖPNV, eine Attraktivitätssteigerung durch Verbundtarife – auch verbundüberschreitend, das elektronische Fahrgeldmanagement, die stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere mit dem Umweltverbund, die Erweiterung des Fahrplans um flexible Bedienkonzepte sowie die Förderung von ehrenamtlichem Engagement zugunsten des ÖPNVs im Rahmen von Bürgerbusprojekten.

1.5.2 Landesentwicklungs- und Regionalplanung

Im Jahr 2002 wurde vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg der Landesentwicklungsplan veröffentlicht. Dieser stellt die räumliche Entwicklung sowie zukünftige Ziele für die Raumplanung in Baden-Württemberg dar.

Dezentrale Siedlungsstrukturen sollen weiterentwickelt und durch eine flächendeckende Versorgung mit moderner Infrastruktur sowie durch die Stärkung der regionalen Eigenkräfte und Förderung regionaler Kooperationen unterstützt werden.

Bezüglich des Themenkreises Verkehr werden Ziele wie die langfristige Sicherung der Mobilität, die Verringerung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen oder der Entlastung der Städte, Gemeinden und Erholungsräume vom motorisierten Verkehr genannt.

Inhalt des Landesentwicklungsplanes ist auch die Kategorisierung des Landes in verschiedene strukturräumliche Einheiten, sogenannte Raumkategorien. Neben Verdichtungsräumen gibt es Randzonen um Verdichtungsräume und den Ländlichen Raum.

Weiter beinhaltet der Landesentwicklungsplan für Baden-Württemberg die Systematik der zentralen Orte. Hier wird das Land in Ober- und Mittelzentren untergliedert.

Regionalpläne, in diesem Fall der Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg, knüpfen an das System der zentralen Orte an und differenzieren weiter in Unter- und Kleinzentren.

Der Regionalplan ist das Bindeglied zwischen dem Landesentwicklungsplan und den Planungen der Kommunen. Er verfolgt prinzipiell die gleichen Ziele, definiert diese jedoch für die entsprechende Region noch detaillierter.

Der Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg wurde zuletzt 2003 erstellt.

1.5.3 Mobilitätsstudien und -Kennzahlen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in den Jahren 2002, 2008 und 2016/2017 eine bundesweite repräsentative Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ in Auftrag gegeben. Inhalt dieser Studie ist es das Mobilitätsverhalten in der deutschen Bevölkerung zu erfassen und Entwicklungen hierzu aufzuzeigen.

Da die Erkenntnisse aus der Studie von 2008 bereits einige Jahre alt sind, wird auf diese im vorliegenden Werk nicht eingegangen. Mit Daten der Folgerhebung aus den Jahren 2016/2017 kann erst im Frühjahr 2018 gerechnet werden (s. Homepage BMVI), sodass diese ebenfalls noch nicht in diesen Nahverkehrsplan einfließen können.

Um dennoch einen Überblick über das generelle Mobilitätsverhalten geben zu können, werden im Folgenden Ergebnisse des Deutschen Mobilitätspanels (MoP) vorgestellt. Diese Erhebung wird ebenfalls vom BMVI in Auftrag gegeben und ermittelt seit 1994 jährliche Mobilitätskennzahlen. Entsprechend des letzten veröffentlichten Berichts wurden im Herbst 2015 und Frühjahr 2016 durch das Erhebungsinstitut TNS Infratest 1.843 Haushalte zum Thema Mobilität befragt. Hierdurch konnten im Vergleich der letzten zehn Jahre folgende zentrale Erkenntnisse gewonnen werden:

Während der Führerscheinbesitz generell einen leichten Zuwachs verzeichnet, sinkt die Pkw-Verfügbarkeit bei jüngeren Personen (≤ 35 Jahre). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Relevanz des Führerschein- und Pkw-Erwerbs abgenommen hat, was auf veränderte Biographien oder Urbanisierung zurückzuführen ist. Gleichzeitig ist jedoch insgesamt eine geringe Zunahme der Verkehrsleistung erkennbar, beispielsweise ausgelöst durch die Zunahme von Pendelweglängen und Dienstreisen oder der zunehmenden Erwerbstätigkeit von Frauen und Senioren bis 65 Jahren. Werden in diesem Zusammenhang die verschiedenen Verkehrsmittel

betrachtet, so sinkt der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der des Fußverkehrs leicht, während sowohl der Fahrradverkehr als auch der ÖPNV einen leichten Zuwachs zeigen.

Wird die Mobilitätszeit, also die Dauer pro Person und Tag für das Zurücklegen der Wegstrecken, betrachtet, so ist hier eine geringe Zunahme erkennbar - laut des Berichts zurückzuführen auf den Trend zur Nutzung „langsamerer“ Verkehrsmittel wie Fahrrad und ÖPNV. Bezüglich des Fahrradbesitzes gaben 66,5% aller Erwachsenen an, ein eigenes Fahrrad zu besitzen. Der Anteil von Eigentümern eines Elektrofahrrads oder Pedelecs stieg im Vergleich zur vorherigen Erhebung um 0,5% auf 3,3%.

Eine weitere Kennzahl stellt das Verkehrsaufkommen dar. Hierunter versteht sich die mittlere Anzahl zurückgelegter Wege pro Person und Tag. Das in der Erhebung 2015/2016 ermittelte Verkehrsaufkommen beträgt 3,37 Wege pro Tag. Es ist zu unterscheiden zwischen 3,66 Wegen an Werktagen und 2,66 Wegen am Wochenende.

Betrachtet man nun die Wahl der Verkehrsmittel für die zurückgelegten Wege, so zeigt sich im Vergleich zu den Vorjahren beim Fahrradverkehr ein leichter Rückgang, während der ÖPNV-Anteil von 11 % im Vorjahr auf 11,8% gestiegen ist. 21,5% aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt, 54,7% hingegen mit dem MIV. Diese Verteilung der Verkehrsmittel auf die durchgeführten Wege wird als Modal Split bezeichnet.

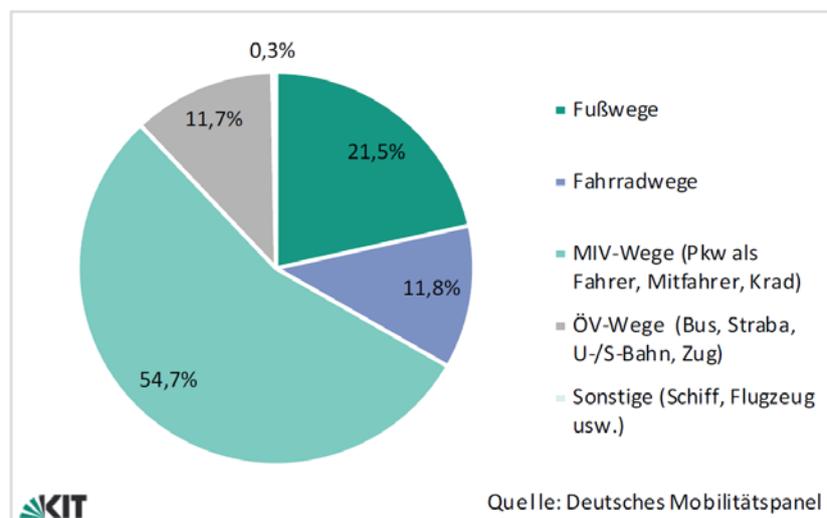


Abbildung 1: Modal Split in Deutschland 2015/2016 (Quelle: Deutsches Mobilitätspanel, 2016)

Kleinräumigere Daten dieser Mobilitätskennzahlen, beispielsweise auf Kreisebene, sind nicht vorhanden.

Schätzungsweise besitzt jedoch der MIV im ländlichen Raum einen noch höheren Anteil, da sich die Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzbarkeit von urbanen zu ländlichen Räumen stark unterscheidet. Während in Städten das Angebot im ÖPNV meist sehr gut ist und U-, S-, oder Straßenbahnen eine hohe Verlässlichkeit und schnelle Reisegeschwindigkeit bieten, steht dem ländlichen Raum lediglich ein mehr oder weniger verknüpftes Busnetz mit stellenweiser Schienenanbindung zur Verfügung.

Für den Schwarzwald-Baar-Kreis ist daher im Vergleich zur gesamtdeutschen Studie schätzungsweise von geringeren Werten im Umweltverbund zu rechnen.

2 Bestandsanalyse

Der Schwarzwald-Baar-Kreis weist eine Fläche von 1.025,3 km² auf und gliedert sich im Wesentlichen in den Schwarzwald und die Baar. Südliche Randbereiche zählen naturräumlich zur Schwäbischen Alb und zum Wutachgebiet. Topographisch gesehen liegt der tiefste Punkt bei Triberg (Gutachtal, 472 m) und der höchste Punkt bei Schonach (Rohrhardsberg, 1165 m). Die Stadt Villingen-Schwenningen, Oberzentrum der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg und Kreissitz des Schwarzwald-Baar-Kreises, hat das höchstgelegene Landratsamt in Baden-Württemberg.

Die Topographie des Schwarzwalds begünstigt die touristische Nutzung. Im landesweiten Vergleich liegt der Schwarzwald-Baar-Kreis auch wegen seiner heilklimatischen Kurorte bei den Übernachtungszahlen nach dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, der Stadt Stuttgart und den Landkreisen Ortenaukreis, Bodenseekreis, Konstanz, Freudenstadt und Ravensburg auf dem 8. Platz der 44 Baden-Württembergischen Stadt- und Landkreise. Im Jahre 2014 wurden über 1,6 Mio. Übernachtungen verzeichnet.

2.1 Zentralörtliche Gliederung, Entwicklungsachsen, Hauptverkehrswege

Nach dem Landesentwicklungsplan und dem Regionalplan der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg weist der Schwarzwald-Baar-Kreis folgende zentralörtliche Gliederung auf:

- Oberzentrum Villingen-Schwenningen
- Mittelzentrum Donaueschingen
- Unterzentren Blumberg, Furtwangen, St. Georgen und Triberg
- Kleinzentren Bad Dürkheim, Bräunlingen, Hüfingen, Königfeld und Vöhrenbach.

Die zentralen Orte werden durch Entwicklungsachsen ergänzt, die im Landesentwicklungsplan und im Regionalplan verbindlich festgelegt sind.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis sind folgende Entwicklungsachsen ausgewiesen:

- Villingen-Schwenningen (– Trossingen/Rottweil – Balingen)
- (Titisee-Neustadt) – Donaueschingen (– Engen – Singen)
- (Hausach –) Triberg – St. Georgen – Villingen-Schwenningen – Donaueschingen (– Tuttlingen – Riedlingen)
- Donaueschingen – Blumberg (– Schaffhausen).

Entwicklungsachsen dienen vorwiegend dem Leistungsaustausch zwischen den einzelnen Räumen, deshalb ist die Verkehrsinfrastruktur entsprechend gut auszubauen. Die Entwicklungsachsen fallen vielfach mit den Hauptverkehrswegen im Schwarzwald-Baar-Kreis zusammen.

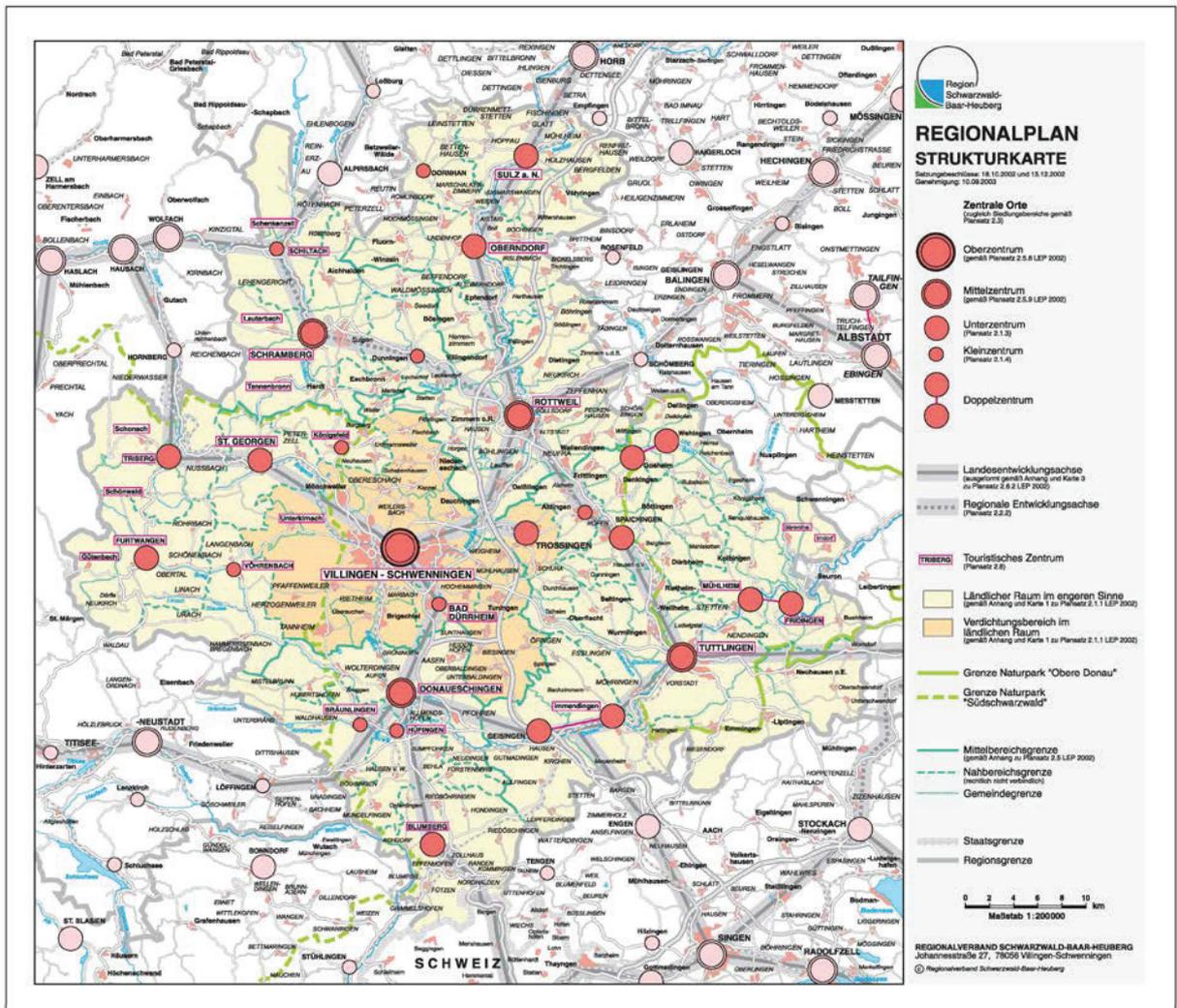


Abbildung 2:
Karte der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg mit zentralörtlicher Gliederung, Landesentwicklungsachsen und regionalen Entwicklungsachsen (Quelle: Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg, Regionalplan 2003)

Neben der Bundesautobahn A 81, die auf 19,2 km Länge am östlichen Rand des Schwarzwald-Baar-Kreises das Kreisgebiet durchfährt, erschließen rund 140 km Bundesstraßen den Schwarzwald-Baar-Kreis. Es sind dies die B 33 zwischen Triberg und Donaueschingen, die B 31 zwischen Döggingen und Donaueschingen sowie die B 27 von Schaffhausen über Blumberg – Hüfingen – Donaueschingen – Bad Dürkheim – Schwenningen und weiter Richtung Rottweil. Die B 523 von Schwenningen Richtung Tuttlingen und die B 500 von Triberg über Furtwangen nach Titisee-Neustadt fallen mit keiner Entwicklungsachse zusammen, die B 500 ist jedoch für den Tourismus von großer Bedeutung.

Ähnlich verlaufen auch die Schienenstrecken:

Die „Schwarzwaldbahn“ von Offenburg über Hausach – Hornberg – Triberg – St. Georgen – Villingen – Donaueschingen nach Singen – Konstanz stellt das Rückgrat des Schienenverkehrs im Schwarzwald-Baar-Kreis dar. Die Strecke ist zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert und wird neben den Regionalexpress-Zügen im Stundentakt auch noch von einem Intercity-Zugpaar am Wochenende (IC Schwarzwald) bedient.

Eine weitere wichtige Schienenstrecke stellt die sogenannte „Alemannenbahn“ dar, die den Schwarzwald-Baar-Kreis in Rottweil an die „Gäubahn“ Stuttgart – Rottweil – Zürich anbindet und damit den Landkreis mit der Landeshauptstadt Stuttgart verbindet.

Die „Höllentalbahn“ von Donaueschingen über Titisee-Neustadt nach Freiburg ist die dritte wichtige Bahnlinie, die entlang einer Entwicklungsachse verläuft. Über sie werden die beiden benachbarten Oberzentren Villingen-Schwenningen und Freiburg verbunden.

Daneben gibt es zwei weitere Bahnlinien, die dem lokalen Verkehr dienen: Der reaktivierte Streckenabschnitt der „Bregtalbahn“ zwischen Bräunlingen und Hüfingen sowie der ebenfalls reaktivierte Streckenabschnitt Zollhaus – Leipferdingen – Kirchen-Hausen (– Immendingen) der „Wutachtalbahn“.

Sowohl das Oberzentrum Villingen-Schwenningen als auch das Mittelzentrum Donaueschingen weisen einen Verkehrslandeplatz auf, die dem Geschäftsreiseverkehr und dem Freizeitverkehr dienen.

Die Verkehrsinfrastruktur des Schwarzwald-Baar-Kreises kann insgesamt trotz teilweise topographisch schwierigen Verhältnissen als leistungsfähig bezeichnet werden.

2.2 Sozioökonomische Faktoren

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Im Schwarzwald-Baar-Kreis leben derzeit knapp 207.000 Einwohner. Dies entspricht mit 202 Einwohnern pro km² einer eher geringeren Bevölkerungsdichte. Der landesweite Durchschnitt liegt bei 288 Einwohnern pro km². Die Bevölkerungsentwicklung in den 20 Kreisgemeinden seit der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans 1998 und heute kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Stadt/Gemeinde	Einwohner 31.12.1998	Einwohner 31.12.2014	Veränderung 1998 – 2014
Bad Dürkheim	11.994	12.775	+6,51 %
Blumberg	10.770	9.920	-7,89 %
Bräunlingen	5.978	5.782	-3,28 %
Brigachtal	5.338	5.031	-5,75 %
Dauchingen	3.487	3.636	+4,27 %
Donaueschingen	20.930	21.345	+1,98 %
Furtwangen	9.918	9.157	-7,67 %
Gütenbach	1.425	1.167	-18,11 %
Hüfingen	7.576	7.595	+0,25 %
Königsfeld	5.917	5.853	-1,08 %
Mönchweiler	3.249	3.000	-7,66 %
Niedereschach	5.643	5.852	+3,70 %
St. Georgen	14.041	12.814	-8,74 %
Schönwald	2.569	2.328	-9,38 %
Schonach	4.284	3.997	-6,70 %
Triberg	5.579	4.738	-15,07 %
Tuningen	2.707	2.920	+7,87 %
Unterkirnach	2.821	2.477	-12,19 %
Villingen-Schwenningen	80.840	81.916	+1,33 %
Vöhrenbach	4.105	3.813	-7,11 %
Schwarzwald-Baar-Kreis gesamt	209.171	206.116	-1,46 %

Tabelle 1:

Bevölkerungsentwicklung 1998 – 2014 (Quelle Statistisches Landesamt BW – Mai 2016)

Es zeigt sich, dass die Bevölkerung im Kreisgebiet in den vergangenen Jahren leicht rückläufig war (-1,46% in 16 Jahren). Diese Entwicklung ist jedoch im Landkreis unterschiedlich verlaufen: In sieben Städten und Gemeinden mit insgesamt 136.039 Einwohnern hat die Bevölkerung im Durchschnitt um 2,15% zugenommen, in den 13 anderen Städten und Gemeinden mit zusammen 70.077 Einwohnern dafür in höherem Maße abgenommen. Der durchschnittliche Verlust an Einwohnern beträgt hier 7,79% im Betrachtungszeitraum. Überdurchschnittlich hoch war der Bevölkerungsrückgang in Gütenbach (-18,11%), in Triberg (-15,07%), in Unterkirnach (-12,19%), in Schönwald (-9,38%), in St. Georgen (-8,74%), in Blumberg (-7,89%), in Furtwangen (-7,67%) und in Mönchweiler (-7,66%). Überdurchschnittlich gesteigert hat sich die Zahl der Einwohner in Tuningen (+7,87%), Bad Dürkheim (+6,51%), Dauchingen (+4,27%), Niedereschach (+3,70%) und Donaueschingen (+1,98%).

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat Prognosen erstellt, wie sich nach heutigen Erkenntnissen die Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Schwarzwald-Baar-Kreises in den kommenden Jahren voraussichtlich entwickeln wird. Die Prognosedaten sind naturgemäß mit gewissen Unsicherheiten behaftet, da außergewöhnliche Entwicklungen, wie beispielsweise der Anstieg der Zahl der Asylbewerber in Deutschland seit 2015 sowie die weitere Entwicklung in den kommenden Jahren schwer kalkulierbar sind.

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die derzeitige Prognose des Statistischen Landesamtes für den Schwarzwald-Baar-Kreis (Stand Mai 2016) bis zum Jahre 2024:

Stadt/Gemeinde	Einwohner 31.12.2014	Prognose Stat. Landesamt (Mai 2016) Einwohner 2024	Prognose Veränderung 2014 – 2024
Bad Dürkheim	12.775	13.504	+5,71 %
Blumberg	9.920	9.363	-5,61 %
Bräunlingen	5.782	5.310	-8,61 %
Brigachtal	5.031	4.916	-2,28 %
Dauchingen	3.636	3.621	-0,41 %
Donaueschingen	21.345	21.989	+3,01 %
Furtwangen	9.157	8.668	-5,34 %
Gütenbach	1.167	1.119	-4,11 %
Hüfingen	7.595	7.551	-0,58 %
Königsfeld	5.853	6.126	+4,66 %
Mönchweiler	3.000	2.884	-3,87 %
Niedereschach	5.852	6.000	+2,53 %
St. Georgen	12.814	12.448	-2,85 %
Schönwald	2.328	2.399	-3,05 %
Schonach	3.997	3.594	-10,08 %
Triberg	4.738	4.658	-1,69 %
Tuningen	2.920	3.002	+2,81 %
Unterkirnach	2.477	2.554	+3,11 %
Villingen-Schwenningen	81.916	86.413	+5,48 %
Vöhrenbach	3.813	3.389	-11,12 %
Schwarzwald-Baar-Kreis gesamt	206.116	209.508	+1,64 %

Tabelle 2:

Prognose Bevölkerungsentwicklung 2014 – 2024 (Quelle: Statistisches Landesamt BW – Mai 2016)

Für den Zeitraum 2014 bis 2024 prognostiziert das Statistische Landesamt für den Landkreis eine leichte Zunahme der Gesamtbevölkerung um 3.392 Personen bzw. +1,64%. Betrachtet man die Entwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden, setzt sich größtenteils die Entwicklung der Jahre 1998 bis 2014 auch in den Jahren bis 2024 fort:

Für Bad Dürkheim, Donaueschingen, Niedereschach, Tuningen und Villingen-Schwenningen

sind voraussichtlich weitere Zuwächse zu erwarten, während insbesondere für den nordwestlichen Bereich des Kreisgebiets (Gütenbach, Furtwangen, Vöhrenbach, Schönwald, Schonach, Triberg, St. Georgen), aber auch für Blumberg, Bräunlingen, Brigachtal und Mönchweiler Rückgänge prognostiziert werden.

Bereits beim letzten Nahverkehrsplan musste festgestellt werden, dass der Schwarzwald-Baar-Kreis ein überdurchschnittlich hohes Durchschnittsalter aufweist. Daran hat sich im Vergleich mit anderen Landkreisen in Baden-Württemberg nichts Wesentliches geändert. Das Durchschnittsalter der Einwohner im Schwarzwald-Baar-Kreis beträgt 44,5 Jahre (Stand 31.12.2014), zum Zeitpunkt der Erstellung des vorangegangenen Nahverkehrsplans (Stand 31.12.1995) lag es bei 40,0 Jahren.

Innerhalb des Schwarzwald-Baar-Kreises bestehen erhebliche Unterschiede: Das höchste Durchschnittsalter wird mit 48,0 Jahren in der Stadt Bad Dürkheim erreicht, das niedrigste Durchschnittsalter weist die Stadt Hüfingen mit 42,0 Jahren auf. Neben Bad Dürkheim sind die Einwohner von Schönwald, Schonach, Königfeld, Gütenbach, Triberg, St. Georgen und Vöhrenbach älter als der Durchschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis.

Die ebenfalls im Nordwesten des Kreises gelegene Stadt Furtwangen erreicht mit 43,2 Jahren ebenfalls ein relativ niedriges Durchschnittsalter, was ihrer Funktion als Hochschul-Standort geschuldet sein dürfte. Hohes Durchschnittsalter und sinkende Bevölkerungszahlen im Nordwesten des Schwarzwald-Baar-Kreises deuten auf Strukturprobleme hin, die den Zugang junger Familien offenbar erschweren. Ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz zählt in erheblichem Maße zu den Infrastrukturen, die für junge Familien bei der Entscheidung über den Wohnort wichtig sind.

2.2.2 Arbeitsplätze und Pendlerverhalten

Zwischen den Jahren 1995 und 2013 hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Schwarzwald-Baar-Kreis um 3,95% von 76.311 auf jetzt 79.323 Beschäftigte erhöht:

Stadt/Gemeinde	Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze		Veränderung 1995 – 2013
	1995	2013	
Bad Dürkheim	3.760	3.815	+1,46 %
Blumberg	3.032	2.837	-6,43 %
Bräunlingen	2.384	2.343	-1,72 %
Brigachtal	541	483	-10,72 %
Dauchingen	542	725	+33,76 %
Donaueschingen	8.483	9.491	+11,88 %
Furtwangen	4.659	4.351	-6,61 %
Gütenbach	342	550	+60,82 %
Hüfingen	1.670	1.914	+14,61 %
Königfeld	1.248	1.187	-4,89 %
Mönchweiler	1.198	1.341	+11,94 %
Niedereschach	985	1.701	+72,69 %
St. Georgen	5.006	5.214	+4,16 %
Schönwald	445	548	+23,15 %
Schonach	1.506	1.460	-3,05 %
Triberg	2.435	1.733	-28,83 %
Tuningen	757	1.054	+39,32 %
Unterkirnach	627	498	-20,57 %
Villingen-Schwenningen	35.212	37.138	+5,47 %
Vöhrenbach	1.479	940	-36,44 %
Schwarzwald-Baar-Kreis gesamt	76.311	79.323	+3,95 %

Tabelle 3:

Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze (Quelle: Statistisches Landesamt BW – 2014)

In 9 von 20 Gemeinden war die Zahl der Beschäftigten rückläufig. Die Zahl der Arbeitsplätze hat sich hier von 17.911 Arbeitsplätzen auf 15.832 (-11,6%) verringert. Überdurchschnittlich stark ging die Zahl der Arbeitsplätze in Vöhrenbach (-36,4%), Triberg (-28,8%) und Unterkirnach (-20,6%) zurück.

Bei den 11 Kommunen, die die Zahl ihrer Arbeitsplätze in der Summe von 58.400 um durchschnittlich 8,6% auf 63.491 steigern konnten, ergab sich eine stark überdurchschnittliche Entwicklung in Niedereschach (+72,7%), Gütenbach (+60,8%), Tuningen (+39,3%), Dauchingen (+33,8%), Schönwald (+23,2%), Hüfingen (+14,6%), Mönchweiler und Donaueschingen (je +11,9%). Absolut gesehen hat sich die Zahl der Arbeitsplätze im Oberzentrum Villingen-Schwenningen am stärksten gesteigert, nämlich um 1.926. Addiert man den Zuwachs von Arbeitsplätzen im Oberzentrum Villingen-Schwenningen und im Mittelzentrum Donaueschingen, machen diese beiden Städte insgesamt den Gesamtgewinn an Arbeitsplätzen im Schwarzwald-Baar-Kreis aus.

Einen Überblick über das starke Wachstum des Pendler-Aufkommens der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zeigt die folgende Tabelle:

Stadt / Gemeinde	1995			2013			prozentuale Veränderung 1995 -2013		
	Einpendler	Auspendler	Pendler insg.	Einpendler	Auspendler	Pendler insg.	Einpendler	Auspendler	Pendler insg.
Bad Dürkheim	2.357	2.175	4.532	2.760	3.413	6.173	17,1%	56,9%	36,2%
Blumberg	747	1.473	2.220	1.036	1.946	2.982	38,7%	32,1%	34,3%
Bräunlingen	1.332	1.156	2.488	1.549	1.561	3.110	16,3%	35,0%	25,0%
Brigachtal	272	1.670	1.942	268	1.915	2.183	-1,5%	14,7%	12,4%
Dauchingen	329	1.036	1.365	570	1.250	1.820	73,3%	20,7%	33,3%
Donaueschingen	4.345	3.354	7.699	6.264	4.811	11.075	44,2%	43,4%	43,8%
Furtwangen	1.721	930	2.651	2.195	1.397	3.592	27,5%	50,2%	35,5%
Gütenbach	128	359	487	426	380	806	232,8%	5,8%	65,5%
Hüfingen	1.039	1.882	2.921	1.404	2.456	3.860	35,1%	30,5%	32,1%
Königsfeld	622	1.278	1.900	763	1.707	2.470	22,7%	33,6%	30,0%
Mönchweiler	880	921	1.801	1.106	1.008	2.114	25,7%	9,4%	17,4%
Niedereschach	501	1.577	2.078	1.262	1.970	3.232	151,9%	24,9%	55,5%
Schonach	475	826	1.301	778	929	1.707	63,8%	12,5%	31,2%
Schönwald	177	671	848	395	689	1.084	123,2%	2,7%	27,8%
St. Georgen	2.008	2.076	4.084	2.857	2.719	5.576	42,3%	31,0%	36,5%
Triberg	1.174	889	2.063	1.007	1.023	2.030	-14,2%	15,1%	-1,6%
Tuningen	530	695	1.225	840	1.001	1.841	58,5%	44,0%	50,3%
Unterkirnach	352	694	1.046	354	767	1.121	0,6%	10,5%	7,2%
Villingen-Schwenningen	13.433	7.090	20.523	18.799	11.698	30.497	39,9%	65,0%	48,6%
Vöhrenbach	512	766	1.278	481	1.027	1.508	-6,1%	34,1%	18,0%
Schwarzwald-Baar-Kreis	32.934	31.518	64.452	45.114	43.667	88.781	37,0%	38,5%	37,7%

Tabelle 4: Entwicklung der Zahl der Berufspendler im Schwarzwald-Baar-Kreis (Statistisches Landesamt BW – 30.06.2013)

Bei den sozialversicherungspflichtigen Berufspendlern hat sich sowohl die Zahl der Einpendler als auch der Auspendler um durchschnittlich 37,7% im Vergleichszeitraum 1998 zu 2013 erhöht. Dies trifft mit Ausnahme der Stadt Triberg, deren Pendlerverhalten als einzige Gemeinde im Betrachtungszeitraum rückläufig war, auf alle Gemeinden zu. In Triberg hat sich die Zahl der Einpendler um 14,2% reduziert, die Zahl der Auspendler ist um 15,1% gestiegen, was angesichts der bisher größeren Zahl an Einpendlern zu einem gewichteten Rückgang von rund 1,6% bei den Pendlerbewegungen insgesamt geführt hat.

In allen anderen Gemeinden hat sowohl die Zahl der Einpendler als auch der Auspendler deutlich zugenommen. Den höchsten prozentualen Zuwachs an Pendlerverkehrsaufkommen

erzielte Gütenbach mit +65,5%, vor allem durch einen sehr deutlichen Zuwachs an Einpendlern (+232,8%). Es folgt Niedereschach mit einem Zuwachs von 55,5%, ausgelöst in erster Linie durch eine Steigerung der Zahl der Einpendler um 151,9%, vor Tuningen mit 50,3%. Sodann folgt bereits das Oberzentrum Villingen-Schwenningen, das heute 48,6% mehr an Pendlerverkehrsaufkommen verkraften muss. 39,9% mehr Einpendlern stehen hier 65% mehr Auspendler gegenüber. Es folgt Donaueschingen mit einem um 43,8% höheren Pendleraufkommen, wobei sich Ein- und Auspendler ähnlich entwickelt haben.

Eine Wende vom Einpendlerort zum Auspendlerort hat Bad Dürkheim vollzogen. Grund dafür ist die um 56,9% höhere Zahl an Auspendlern. Ebenfalls vom Einpendlerort zum Auspendlerort gewandelt haben sich Bräunlingen und Triberg.

Eine gegenläufige Entwicklung ist bei St. Georgen, Niedereschach und Gütenbach festzustellen, die 2013 mehr Einpendler als Auspendler aufweisen. Donaueschingen, Furtwangen und Villingen-Schwenningen sind weitere Kommunen mit einem positiven Pendlersaldo.

Hinsichtlich der sozioökonomischen Faktoren ist daher die demographische Entwicklung mit großen regionalen Unterschieden zu berücksichtigen. Auch die Veränderung der Zahl der Beschäftigten (ebenfalls mit großen örtlichen Unterschieden) und die insgesamt sehr stark gestiegene Anzahl an Pendlern müssen beachtet werden.

Einen Überblick über die stärksten Pendler-Relationen innerhalb des Schwarzwald-Baar-Kreises zeigt nachfolgende Grafik:

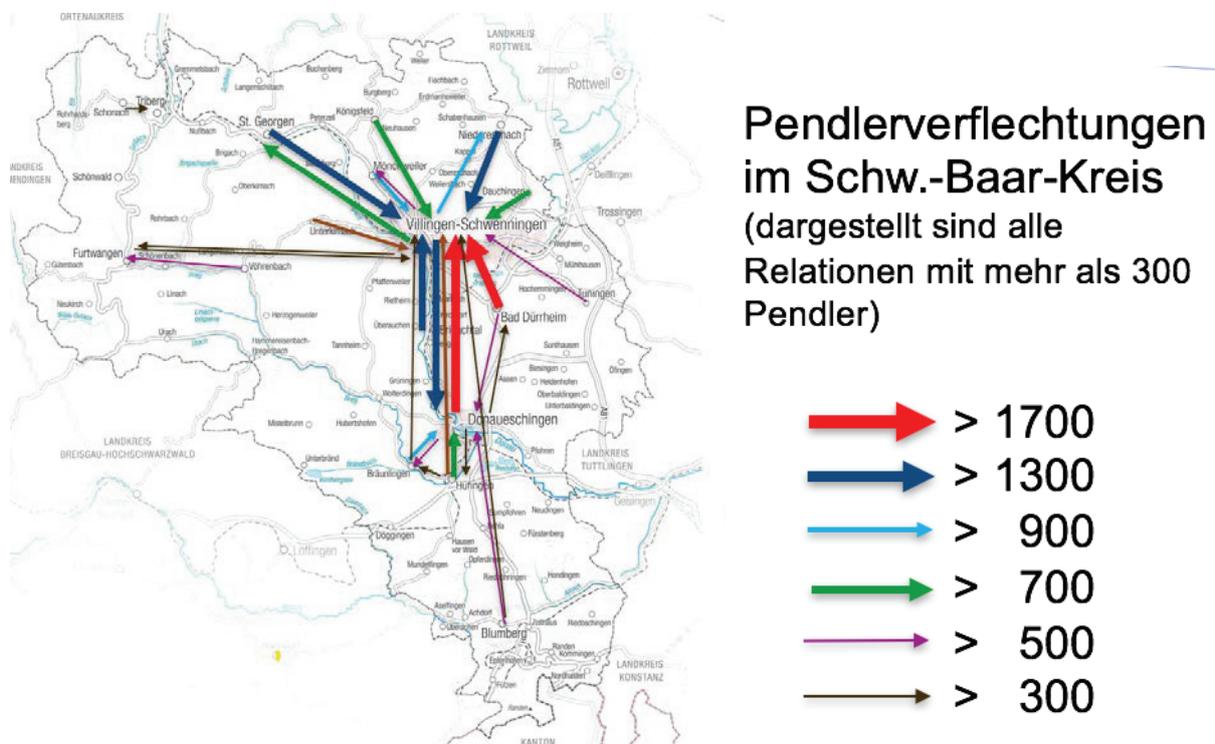


Abbildung 3: Stärkste Pendler-Relationen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Schwarzwald-Baar-Kreis (Stand: 2013)

2.2.3 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den öffentlichen Verkehr sind Ausbildungsverkehre von besonderer Bedeutung, da Auszubildende in besonderem Maße auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Die Lage von Schulstandorten und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler sind daher wesentliche Einflussgrößen auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Entgegen den allgemeinen Erwartungen, die sich in der demographischen Entwicklung begründen, hat im Schwarzwald-Baar-Kreis die Zahl der Schüler an den allgemeinbildenden Schulen in den vergangenen 15 Jahren nicht abgenommen. Wurden im Jahre 1998 25.492 Schüler gezählt, waren es im Schuljahr 2014/15 insgesamt 28.130 Schüler. Die Zunahme um 10,3% ist vor allem auf die zunehmende Anzahl von einpendelnden Schülern zurückzuführen. Es spiegelt sich hier das sehr breit aufgestellte Bildungsangebot des Schwarzwald-Baar-Kreises wider, welches unter anderem auch mit privaten Schulen (z.B. Zinzendorfschulen, Rudolf-Steiner-Schule, Freie Christliche Schule usw.) eine große Attraktivität auf die Region ausübt. Auch die jetzt mögliche freie Schulwahl der Eltern im Grundschulbereich führt zu einem steigenden Beförderungsaufkommen, da oftmals nicht die Schule vor Ort gewählt wird, sondern eine andere außerhalb liegende Schule. Etwa jeder zweite Schüler im Schwarzwald-Baar-Kreis besucht eine Schule im Oberzentrum Villingen-Schwenningen. Weitere große Schulstandorte sind Donaueschingen, Furtwangen, St. Georgen, Königsfeld, Blumberg und Bad Dürkheim.

Aufgrund der demographischen Entwicklung gibt es zwischenzeitlich auch Gemeinden, die vor Ort nur noch eine Grundschule haben (Bräunlingen, Brigachtal, Gütenbach, Schönwald und Tuningen). In den letzten Jahren ist im Schulbereich ein Konzentrationsprozess in Gang gekommen, welcher für neue und zusätzliche Beförderungsnotwendigkeiten im ÖPNV sorgt. Besonders dramatisch ist die Entwicklung im Bereich der Hauptschulen verlaufen: Vor 15 Jahren gab es im Schwarzwald-Baar-Kreis noch 29 Hauptschulen, inzwischen sind Hauptschulen in Werkrealschulen oder Gemeinschaftsschulen umgewandelt worden. Werkreal- und Gemeinschaftsschulen weisen in der Regel erheblich größere Einzugsbereiche auf, als die früheren Hauptschulen.

Die Anzahl der Standorte von Realschulen und Gymnasien sind bislang im Schwarzwald-Baar-Kreis stabil geblieben.

Im Bereich der Grundschulen kam es bereits zu Schulschließungen bzw. zu Zusammenlegungen von benachbarten Schulen. Zugenommen haben sowohl bei den Standorten als auch in Bezug auf die Schülerzahlen die Privatschulen, die trotz überörtlichen Einzugsbereichen zum Teil dezentral liegen und deshalb für die notwendige Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine besondere Herausforderung darstellen.

Die nachfolgende Tabelle 5 gibt einen Überblick über die derzeit 48 Schulstandorte im Schwarzwald-Baar-Kreis, den Schülerzahlen der Schuljahre 2014/15 und 2015/16 sowie des Anteils der Fahrschüler:

Schulstandort	Schülerzahl		davon Fahrschüler	
	2014/15	2015/16	2014/15	2015/16
Bad Dürkheim (Kernstadt)	922	939	507	532
Oberbaldingen	126	129	100	102
Blumberg (Kernstadt)	922	887	447	422
Fützen	35	36	12	12
Riedböhringen	58	59	16	14
Riedöschingen	61	53	35	30
Bräunlingen (Kernstadt)	153	159	23	25
Döggingen	50	49	1	1
Brigachtal	161	164	29	30
Dauchingen	144	153	7	8
Donaueschingen (Kernstadt)	4.177	4.712	3.332	3.316
Aasen	42	40	5	6
Allmendshofen	60	57	0	0
Grünigen	27	33	0	0
Pföhren	65	75	21	23
Wolterdingen	71	72	14	15
Furtwangen (Kernstadt)	1.736	1.613	894	891
Neukirch	28	33	3	3
Gütenbach	25	21	0	0
Hüfingen (Kernstadt)	447	488	96	161
Behla	37	35	25	22
Hausen vor Wald	48	49	27	28
Mundelfingen	12	13	6	7
Königsfeld (Kernort)	1.119	1.129	906	758
Burgberg	58	55	50	48
Neuhausen	45	44	4	6
Mönchweiler	297	314	142	172
Niedereschach (Kernort)	165	187	39	42
Fischbach	45	48	19	16
Kappel	28	32	3	2
Schönwald	78	76	1	2
Schonach	247	233	99	94
St. Georgen (Kernstadt)	1.609	1.589	705	712
Brigach	15	22	15	22
Peterzell	55	52	4	4
Triberg (Kernstadt)	837	824	493	525
Tuningen	117	111	0	0
Unterkirnach	87	83	1	0
Villingen (Kernstadt)	7.615	7.557	4.988	5.247
Schwenningen (Kernstadt)	5.728	5.738	3.611	3.767
Marbach	59	68	0	0
Obereschach (inkl. Außenstelle Weilersbach)	121	102	71	58
Pfaffenweiler	74	74	3	3
Rietheim	35	33	4	3
Tannheim	32	41	3	4
Weigheim	71	73	23	22
Vöhrenbach	186	176	72	54
Schwarzwald-Baar-Kreis gesamt	28.130	28.530	16.856	17.197

Tabelle 5: Schülerzahlen der Schulstandorte im Kreisgebiet in den Schuljahren 2014/15 und 2015/16

Einem Zuwachs der Gesamtschülerzahlen vom Schuljahr 2014/15 auf 2015/16 in Höhe von 1,4% steht ein Anstieg der Fahrschüler im gleichen Zeitraum von 2% gegenüber.

Über die Hälfte aller pendelnden Schüler besucht Schulen im Oberzentrum Villingen-Schwenningen. Zusammen mit den Ausbildungspendlern ins Mittelzentrum Donaueschingen fahren 71,7% aller Ausbildungspendler in diese beiden Schulorte.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die Einzugsbereiche der Ausbildungspendler zu den größten Schulstandorten im Schwarzwald-Baar-Kreis dargestellt:

Einzugsgebiet Schulstandort Villingen
(sämtliche Schulen)

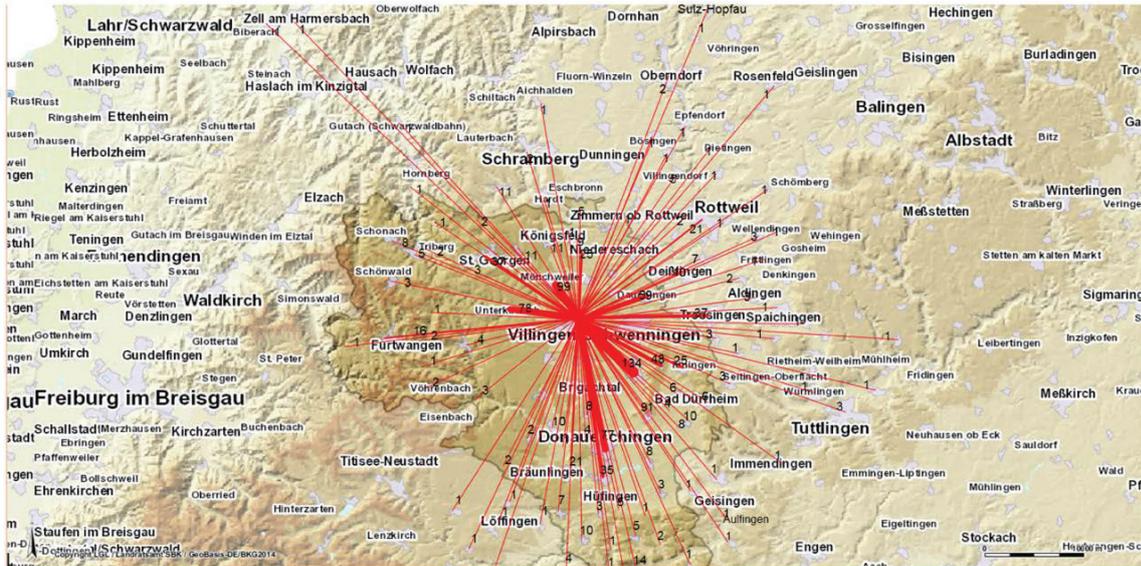


Abbildung 4: Ausbildungspendler zum Schulort Villingen-Schwenningen (Schuljahr 2015/2016)

Einzugsgebiet Schulstandort Donaueschingen
(sämtliche Schulen)

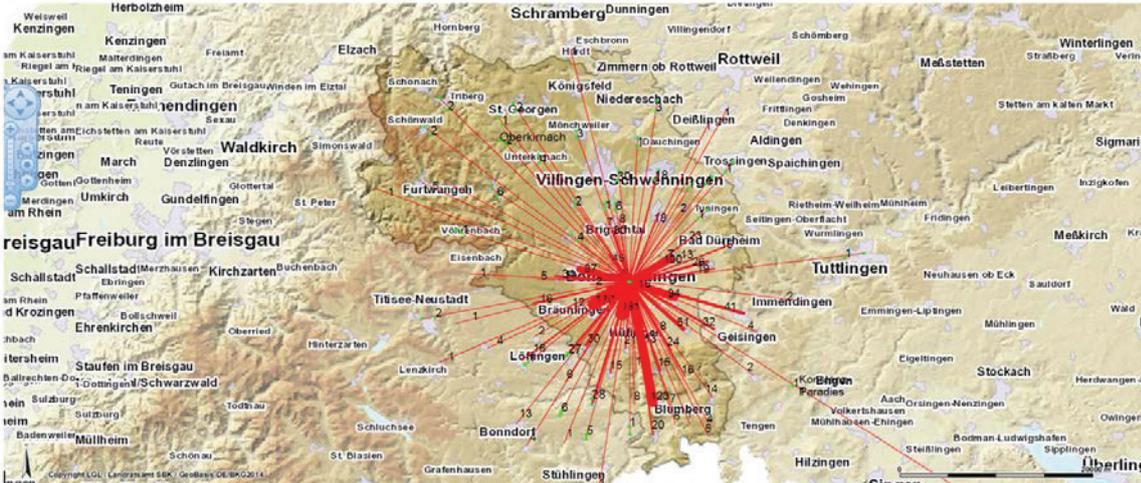


Abbildung 5: Ausbildungspendler zum Schulort Donaueschingen (Schuljahr 2015/2016)

Einzugsgebiet Schulstandort St. Georgen
(sämtliche Schulen)

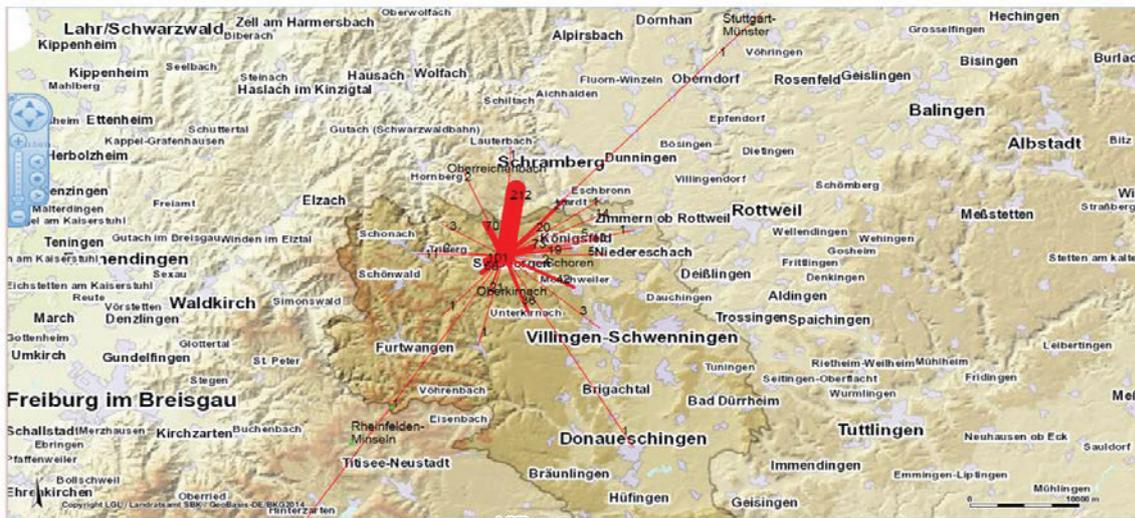


Abbildung 6: Ausbildungspendler zum Schulort St. Georgen (Schuljahr 2015/2016)

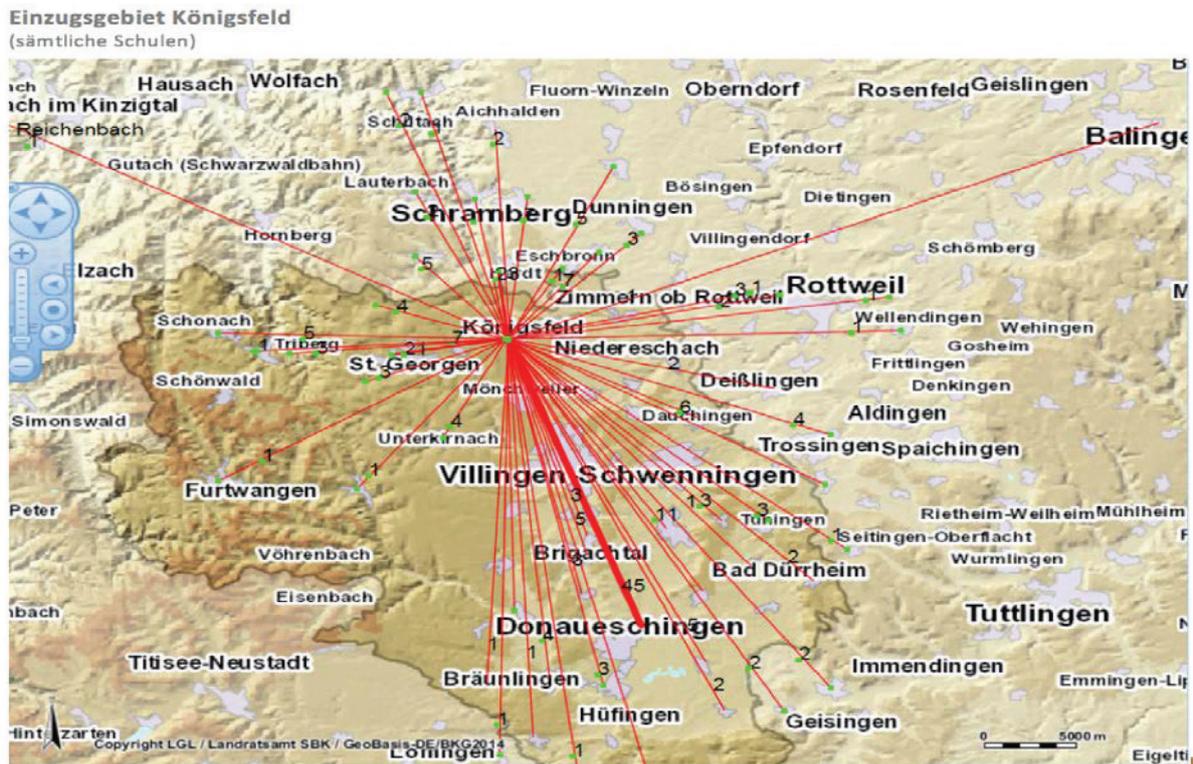


Abbildung 7: Ausbildungspendler zum Schulort Königsfeld (Schuljahr 2015/2016)

2.2.4 Tourismus

Die Bedeutung des Tourismus wird in der Regel anhand der Übernachtungszahlen gemessen. Die statistisch zugänglichen Daten erfassen die Übernachtungen in gewerblichen Betrieben ab einer bestimmten Bettenzahl. Übernachtungen in nicht kommerziellen Einrichtungen werden statistisch nicht erfasst.

Im Jahre 2014 wurden im Schwarzwald-Baar-Kreis ca. 1,6 Mio. Übernachtungen registriert. Damit liegt der Schwarzwald-Baar-Kreis auf Platz acht unter den 44 Stadt- und Landkreisen in Baden-Württemberg.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis wird die Zahl der Übernachtungen dank der Kureinrichtungen insbesondere in Bad Dürkheim (neun Kur- und Rehakliniken) und in Königsfeld sowie durch den Tourismus stark beeinflusst. Auch im nordwestlichen Kreisgebiet (Schwarzwaldbereich) ist der Tourismus ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor.

Mit der Einführung der KONUS-Gästekarte (KONUS bedeutet die **kostenlose Nutzung** des Nahverkehrs im **Schwarzwald**) wurde im gesamten Schwarzwald-Bereich und den angrenzenden westlichen Verkehrsräumen speziell für den Tourismus ein optimales Mobilitätsangebot geschaffen: Ortsfremde Gäste müssen sich nicht mit unterschiedlichen Tarifangeboten der einzelnen Verkehrsverbände befassen, sondern können alle Busse und Nahverkehrszüge im gesamten KONUS-Gebiet kostenlos nutzen. Finanziert wird KONUS durch einen geringen Zuschlag in Höhe von derzeit 36 Cent pro Übernachtung auf die Kurtaxen der Fremdenverkehrsgemeinden. Durch KONUS hat die Auslastung der Bahnen und Busse tagsüber stark zugenommen.

Von großer Bedeutung ist auch die Naherholung. Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises gibt es mehrere klassifizierte Premium-Wanderwege, die häufig von Tagestouristen begangen werden. Wichtige Ziele sind zum Beispiel die Gauchach- und Wutachschlucht, der Westweg des Schwarzwaldvereins im Bereich der B 500, die Triberger Wasserfälle, der Schwarzwaldbahn-Erlebnispfad bei Triberg oder die Wutachtalbahn zwischen Zollhaus und Weizen. Speziell für den touristischen Bedarf wurde vom Schwarzwald-Baar-Kreis gemeinsam mit der Südbadenbus GmbH der „Panoramabus“ zwischen Triberg, Furtwangen und dem Thurner mit Anschluss nach Titisee-Neustadt ins Leben gerufen. Außerdem wird der „Zwei-Schluchten-Wanderbus“ zwischen Döggingen, Mundelfingen, Wutachmühle und Ewatingen angeboten, der – ergänzt durch die bestehenden Wanderbusse des Landkreises Waldshut und des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald – den gesamten Bereich der Wutachschlucht über die Kreisgrenzen hinweg erschließt.

Die Südbadenbus GmbH betreibt ferner am Wochenende und an Feiertagen mit vier Fahrtenpaaren am Vormittag und am Nachmittag auf eigene Rechnung die Linie 7274 von Elzach über Oberprechtal (Forellenhof) – Rohrhardsberg – Schonach nach Triberg.

Auch das Rad-Paradies Schwarzwald-Alb bietet eine Vielzahl von Touren an, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Schon seit vielen Jahren können Fahrräder auf allen Bahnlinien im Schwarzwald-Baar-Kreis außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten sowie am Wochenende und an Feiertagen kostenlos in den Nahverkehrszügen mitgenommen werden. Am 30.04.2017 erfolgte eine deutliche Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme auf den Regionalbahnen Baden-Württembergs, was dem Radtourismus weiteren Auftrieb geben wird.

Wintersport ist im Ferienland Schwarzwald ein weiterer touristischer Faktor. Insgesamt elf Skilifte stehen in Furtwangen, Schönwald, Schonach, St. Georgen, Unterkirnach und Vöhrenbach zur Verfügung. Daneben werden Skilanglauf und der 100 km lange Fernskiwanderweg Schonach – Belchen beworben.

2.2.5 Dienstleistung und Versorgung

Nicht in allen Gemeinden des Kreises werden sämtliche Versorgungs- oder Dienstleistungseinrichtungen vorgehalten. Insbesondere im Gesundheitswesen hat sich in den vergangenen Jahren ein erheblicher Wandel vollzogen. Unter anderem durch das neue Schwarzwald-Baar-Klinikum in Villingen-Schwenningen, das einen über die Region hinausgehenden Einzugsbereich hat. Auch die Verteilung von Ärzten und Fachärzten hat sich in den vergangenen Jahren eher auf die größeren Zentralorte und auf das östliche Kreisgebiet konzentriert. Hinzu kommt die Tatsache, dass viele Ärzte im ländlichen Bereich häufig über 60 Jahre alt sind und für ihre Praxen nur sehr schwer Nachfolger finden, so dass in absehbarer Zeit Praxen in ländlichen Bereichen aufgegeben werden müssen. Aus diesem Grund ist ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr, der auch abseits der Hauptachsen zumindest ein Grundangebot bietet, eine Notwendigkeit. Hierfür trägt der Schwarzwald-Baar-Kreis als Aufgabenträger die Verantwortung.

Ärzteversorgung im Schwarzwald-Baar- Kreis

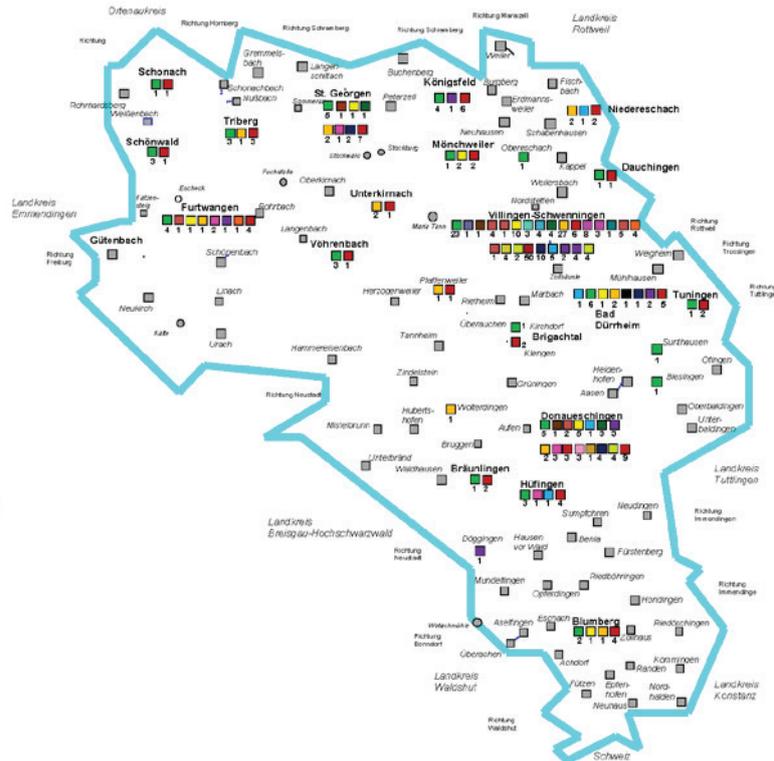


Abbildung 8: Verteilung der Ärzte und Fachärzte im Schwarzwald-Baar-Kreis – Stand 2016 (Quelle: Landratsamt)

Wichtig für die Versorgung des täglichen Bedarfs ist der Zugang zu Einkaufsläden. Hier zeigt sich, dass Supermärkte mit größerem Sortiment in den letzten Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung gewonnen haben und kleinere „Tante-Emma-Läden“ in den Ortsteilen meist nur schwer gehalten werden können. Demzufolge muss dies bei der Linienplanung im ÖPNV ausreichend Berücksichtigung finden – schließlich sollten die Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten liegen, damit Einkäufe nicht weit getragen werden müssen.

Die Verteilung der Supermärkte im Schwarzwald-Baar-Kreis ähnelt der Struktur der Arztpraxen. Fast jede Gemeinde verfügt über mindestens einen Lebensmittelladen, Städte hingegen weisen in jedem Falle mehrere Einkaufsmöglichkeiten auf. Zu nennen ist hier insbesondere das Schwarzwald-Baar-Center zwischen Villingen und Schwenningen sowie die Ansammlungen verschiedener Läden in den Gewerbegebieten in Bad Dürrenheim, Blumberg, zwischen Donaueschingen und Hüfingen, Furtwangen, St. Georgen und in den Stadtteilen in Villingen, Schwenningen und Donaueschingen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei anderen Dienstleistungseinrichtungen wie beispielsweise bei Banken – zumindest im Hauptort einer Gemeinde ist meistens eine Filiale oder wenigstens ein Geldautomat vorhanden.

Es wird an dieser Stelle darauf verzichtet, die exakte Lage von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen anzugeben, da diese Aspekte bei der Feinplanung der Neukonzepte intensiv untersucht werden.

3 Bestandsaufnahme des öffentlichen Verkehrs

3.1 Schienenverkehr

Das Schienenverkehrsangebot im Schwarzwald-Baar-Kreis besteht aus fünf Bahnlinien mit insgesamt 92 km Streckenlänge, auf denen regelmäßig Personenverkehr angeboten wird. Derzeit werden im Landkreis 22 Bahnhöfe und Schienenhaltepunkte bedient. Im Vergleich zum Jahr 1999 (81 km Schienenstrecke und 8 Bahnhöfe) hat die Bedeutung des Schienenverkehrs stark zugenommen, vor allem durch das Ringzug-System mit den zahlreichen neuen Haltepunkten und der engen Vernetzung mit den Buslinien, die die Fläche erschließen und mit dem Schienenverkehr verknüpfen. Damit werden bei den Schienenstrecken im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises die Landesstandards gemäß des baden-württembergischen Zielkonzepts 2025 für den Schienenpersonennahverkehr nahezu in vollem Umfang umgesetzt.

3.1.1 Schwarzwaldbahn

Die 179 km lange Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Konstanz durchquert zwischen den Kreisgrenzen bei Triberg/Hornberg und Donaueschingen/Geisingen auf 55 Kilometern den Schwarzwald-Baar-Kreis. Sie bedient mit den vier Bahnhöfen in Triberg, St. Georgen, Villingen und Donaueschingen rund 65.000 Einwohner in fußläufiger Entfernung, also etwa ein Drittel der Bevölkerung des Landkreises. Die Strecke ist durchgängig zweigleisig und elektrifiziert. Es verkehren moderne Doppelstockzüge mit vier Wagen und ca. 500 Sitzplätzen pro Zug. Alle Züge verfügen über Mehrzweckräume, die für die Beförderung von Rollstühlen und Fahrrädern geeignet sind.

Das Fahrplanangebot im Stundentakt reicht unter der Woche von etwa 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Am Wochenende beginnt der Betrieb am Morgen eine Stunde später und endet dafür am Abend ebenfalls eine Stunde später. Die Reisegeschwindigkeit liegt im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises trotz der schwierigen Topographie im Bereich Hornberg – Triberg – St. Georgen bei beachtlichen 80 km/h.

Zusätzlich zum Stundentakt verkehrt auf der Schwarzwaldbahnstrecke am Wochenende das Intercity-Zugpaar „Schwarzwald“ zwischen Emden und Konstanz.

Die Schwarzwaldbahn ist dank ihrer guten Einbindung in das Regional- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn im Norden in Offenburg, Baden-Baden bzw. Karlsruhe sowie im Süden in Singen, Radolfzell und Konstanz die wichtigste Schienenstrecke im Landkreis. Sie ermöglicht schnelle und komfortable Verbindungen in das gesamte Land sowie in das benachbarte Frankreich und in die Schweiz. Sie bildet daher das verkehrliche Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Schwarzwald-Baar-Kreis.

Die Nachfrage in den Regionalexpresszügen der DB liegt im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises je nach Streckenabschnitt in beiden Richtungen zwischen etwa 3.200 und 5.000 Fahrgästen pro Tag.

In Abbildung 9 ist das Fahrgastaufkommen auf der Schiene im gesamten Schwarzwald-Baar-Kreis dargestellt. Es umfasst die Verkehre der DB und des Ringzugs, jedoch ohne das Intercity-Zugpaar am Wochenende:

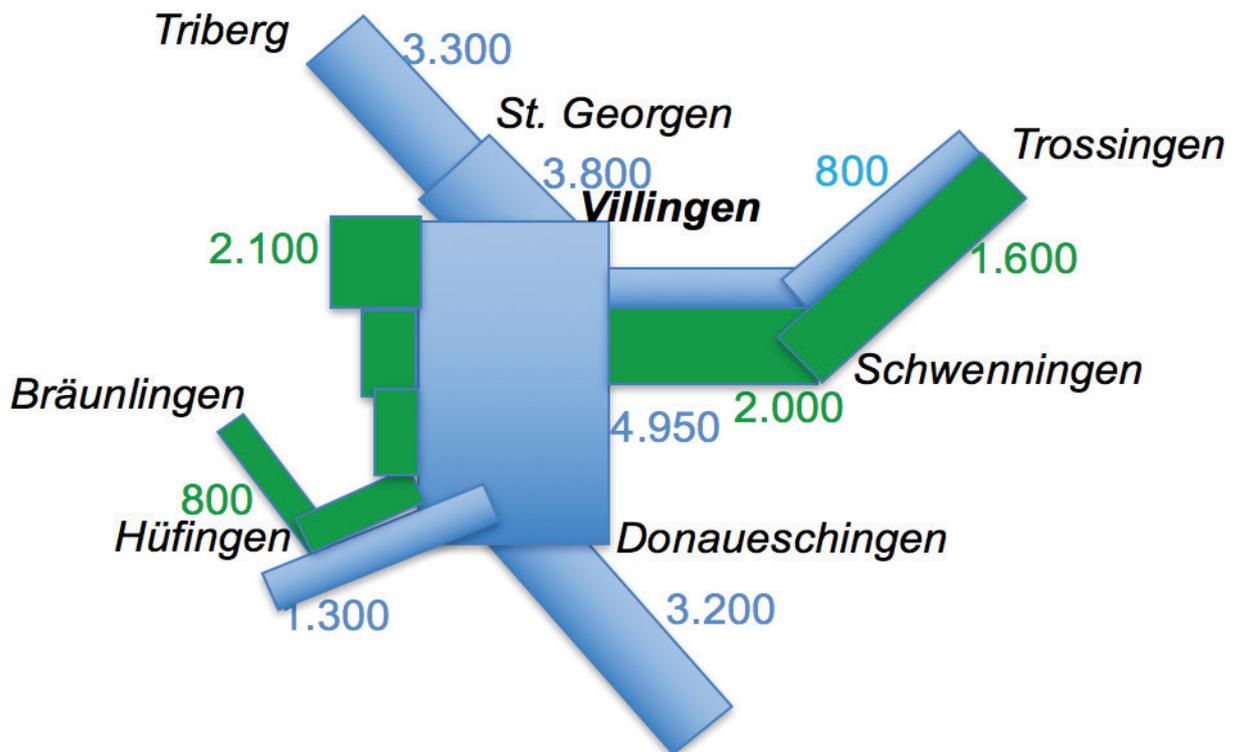


Abbildung 9: Nachfrage im Schienenverkehr an Schultagen 2013, DB-Züge blau, Ringzüge grün)
(Quellen: NVBW und Zweckverband Ringzug)

Die Schwarzwaldbahn verbindet das Oberzentrum Villingen-Schwenningen mit dem Mittelzentrum Donaueschingen. Sie ist die wichtigste ÖPNV-Linie im Schwarzwald-Baar-Kreis.

3.1.2 Alemannenbahn

Die 27 km lange Alemannenbahn von Rottweil über Deißlingen – Trossingen (DB-Bf) – Schwenningen nach Villingen umfasst im Schwarzwald-Baar-Kreis ab der Kreisgrenze bei Trossingen 15 km. Im Schwarzwald-Baar-Kreis liegen mit VS-Hammerstatt, Schwenningen Bf, VS-Eisstadion, Zollhaus und Marbach fünf weitere Bahnstationen.

Die nicht elektrifizierte Strecke ist eingleisig und wird mindestens stündlich durch Ringzüge bzw. DB-Züge befahren. Die Kapazität der Ringzüge liegt je nach Tageszeit zwischen 70 und 210 Sitzplätzen, bei den DB-Zügen bei etwa 160 Plätzen. Die DB-Züge erreichen zwischen Rottweil und Villingen eine Reisegeschwindigkeit von 70 km/h, die Ringzüge einschließlich aller Zwischenhalte etwa 60 km/h.

Das Fahrtenangebot beginnt an Werktagen zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr und endet gegen 22:00 Uhr. Am Wochenende liegt der Betriebsbeginn etwa zwei Stunden später und der Betrieb endet gegen 24:00 Uhr.

Über die Alemannenbahn ist der Schwarzwald-Baar-Kreis in Rottweil an die Gäubahn Zürich – Rottweil – Stuttgart angebunden. Bis auf die sehr frühen Züge ab Rottweil bzw. die spät in Rottweil endenden Züge aus Stuttgart sind alle Verbindungen mit noch akzeptablen Umsteigezeiten in Rottweil zu erreichen. Mit der vollständigen Umsetzung des sogenannten „Interimsfahrplans“ auf der Gäubahn ab Dezember 2017 wird das Oberzentrum Villingen-Schwenningen gut an die ab Rottweil im Stundentakt verkehrenden IC-Züge zwischen Zürich und Stuttgart angebunden sein. Insofern dürfte der heutige Fahrplan mit teilweise längeren Übergangszeiten in Rottweil von rund 20 Minuten ein vorübergehender Zwischenzustand sein, der nicht weiter thematisiert werden muss.

Erhebliche Schwierigkeiten sind derzeit im Schienenverkehr zwischen dem Oberzentrum Villingen-Schwenningen und dem nördlichen Landkreis Rottweil festzustellen: Zahlreiche Berufs- und Ausbildungspendler sowie Studenten der Hochschulen im Schwarzwald-Baar-Kreis aus den Räumen Sulz und Oberndorf haben nur noch alle zwei Stunden ein Verkehrsangebot, welches zudem längere Umsteigezeiten in Rottweil beinhaltet. Die Problematik entsteht durch die unterschiedlichen Taktzeiten des Interimsfahrplans der Gäubahn, da die in Sulz und Oberndorf haltenden Züge in Rottweil erst deutlich nach den IC-Zügen aus der gleichen Richtung eintreffen. Die Anschlusszüge in Richtung Villingen-Schwenningen sind dann bereits abgefahren. Alternativ müsste der Taktverkehr zwischen Rottweil und Villingen aufgegeben und von den IC-Zügen längere Umsteigezeiten vorgesehen werden.

Da sich die Struktur des aktuellen und auch des für die kommenden Jahre vorgesehenen Regionalverkehrs auf der Gäubahn keine Verbesserungen erwarten lässt, ist damit zu rechnen, dass sich bei den Ausbildungspendlern Umorientierungen in die besser erreichbaren Räume Böblingen/Tübingen oder Balingen ergeben werden.

Die bislang verkehrenden DB-Züge der Linie Rottweil – Villingen – Donaueschingen – Neustadt sollen mit Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn Freiburg – Villingen entfallen und im Abschnitt Villingen-Schwenningen – Rottweil durch Ringzüge ersetzt werden. Für durchgängige Fahrgäste aus dem Raum Rottweil nach Freiburg bedeutet dies eine Verlagerung des heutigen Umsteigepunkts von Neustadt (Schwarzw.) nach Villingen.

Die Nachfrage auf der Alemannenbahn liegt im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises an Werktagen bei etwa 2.800 Fahrgästen, davon sind etwa 2.000 Fahrgäste beim Ringzug, der die Grundlast bedient. Sehr positiv hat sich die Einbeziehung der Stadt Trossingen in das Ringzug-System auf das Fahrgastaufkommen dieser Strecke ausgewirkt: Die Relation Trossingen – Villingen-Schwenningen wurde erheblich gestärkt. Die Nachfrage liegt hier an Werktagen bei etwa 1.000 Fahrgästen.

Viele Reisende aus dem Schwarzwald-Baar-Kreis in/aus Richtung Stuttgart nutzen derzeit den PKW bis zum großen P&R-Parkplatz in Rottweil, um dort auf die Gäubahn umzusteigen. Der Vorteil gegenüber einer Nutzung der Alemannenbahn liegt darin, dass die heutigen, teilweise 20 Minuten betragenden Wartezeiten in Rottweil entfallen und jeder Zug aus/in Richtung Stuttgart bis Mitternacht ohne Anschlussprobleme benutzt werden kann. Mit der vollständigen Einführung des Interimsfahrplans zum Dezember 2017 und der beabsichtigten

Anbindung aller IC-Züge von und nach Stuttgart mit guten Anschlüssen nach Villingen könnten entsprechende P&R-Parkplätze bereits in Villingen oder Schwenningen genutzt werden.

3.1.3 Höllentalbahn

Die 76 km lange Höllentalbahn verkehrt von Freiburg bis Donaueschingen. Im Schwarzwald-Baar-Kreis umfasst sie den 12 km langen Streckenabschnitt zwischen der Kreisgrenze bei Döggingen/Unadingen und Donaueschingen. Alle Züge halten in Döggingen Bf, in dem sich die Züge aus beiden Richtungen kreuzen. Am Haltepunkt Hüfingen Mitte halten alle zwei Stunden die Züge Neustadt – Donaueschingen – Ulm sowie die stündlich verkehrenden Ringzüge Bräunlingen – Donaueschingen – Villingen-Schwenningen.

Die Strecke ist zwischen Freiburg-Wiehre und Donaueschingen eingleisig und im Abschnitt Freiburg und Neustadt (Schwarzw.) elektrifiziert.

Im 40 km langen östlichen Abschnitt zwischen Neustadt (Schwarzw.) und Donaueschingen verkehren stündlich Dieseltriebwagen. Der Stundentakt setzt sich aus zwei um eine Stunde verschobenen Zwei-Stunden-Takten zusammen: Die eine Linie führt von Neustadt über Donaueschingen – Villingen-Schwenningen nach Rottweil (ohne Halt in Hüfingen). Die andere Linie führt von Neustadt über Hüfingen – Donaueschingen – Tuttlingen – Sigmaringen nach Ulm. In der Gegenrichtung halten ebenfalls nur die Züge der Donaubahn aus Richtung Ulm, nicht jedoch aus Richtung Villingen – Rottweil.

Im Jahr 2012 wurde zwischen dem Land, dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg und dem Schwarzwald-Baar-Kreis vereinbart, die östliche Höllentalbahn bis Ende 2019 vollständig zu elektrifizieren. Dadurch kann der gegenwärtig in Neustadt bestehende Umsteigezwang durch durchgängige elektrische Züge der Breisgau-S-Bahn beseitigt werden. Mit der Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn (BSB) wird sich das Fahrplanangebot gegenüber heute auch in den Tagesrandlagen verbessern.

Bei den Fahrzeiten werden sich keine größeren Veränderungen ergeben. Die Reisegeschwindigkeit von etwa 51 km/h zwischen Donaueschingen und Freiburg wird auch in Zukunft gleichbleiben. Die Zeitgewinne, die durch den Wegfall des Umstiegs in Neustadt entstehen, werden für mehr Zwischenhalte im Bereich Neustadt – Döggingen sowie für das An- und Abkuppeln der Triebwagen von und nach Seebrugg (Dreiseenbahn) benötigt. Eine weitere Verkürzung der Reisezeiten wäre nur durch den kostenaufwändigen Bau von zusätzlichen Doppelspuren oder durch Streckenbegradigungen möglich gewesen.

Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises sind Halte aller Breisgau-S-Bahnen in Döggingen, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen vorgesehen. Ein zusätzlich denkbarer Halt der Breisgau-S-Bahn in Hausen vor Wald ist nicht Bestandteil dieses Projekts. Dieser wird getrennt untersucht und ggf. geplant werden, um das zeitlich sehr ehrgeizige Elektrifizierungs- und Modernisierungsprojekt in Anbetracht der Zuschüsse nach dem Bundes-GVFG nicht zu beeinträchtigen. Der Haltepunkt Hausen vor Wald wurde im Jahre 2015 für das Programm „Stationsoffensive der DB“ angemeldet, befindet sich jedoch dort noch in der Prüfung. Fahr-

plantentechnisch wäre ein Halt der Regelzüge in Hausen vor Wald möglich. Dies wurde bereits im Auftrag des Schwarzwald-Baar-Kreises untersucht.

Die Haltepunkte zwischen Hüfingen-Mitte und Villingen (Allmendshofen, DS-Mitte/Siedlung, Aufen, Grüningen, Klengen, Kirchdorf und Marbach-West) werden durch die BSB nicht bedient, da sich in diesem Fall die Reisezeit Freiburg – Villingen zusätzlich verlängern würde. Diese Zwischenhalte sollen deshalb weiterhin ausschließlich durch den Ringzug bedient werden.

Die bislang durchgängige mit Dieseltriebwagen bediente Linie Neustadt – Donaueschingen – Villingen – Rottweil wird mit Einführung der Breisgau-S-Bahn in Villingen enden. In Villingen muss von der Breisgau-S-Bahn aus Richtung Freiburg auf Dieseltriebwagen nach Schwenningen – Trossingen – Deißlingen – Rottweil umgestiegen werden.

Die Nachfrage auf der Höllentalbahn liegt im Abschnitt von Hüfingen bis Neustadt bei etwa 1.300 Reisenden pro Tag. Westlich von Neustadt bis Freiburg sind es mit bis zu 20.000 Fahrgästen deutlich mehr. Im Zusammenhang mit der Breisgau-S-Bahn wird eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen auch im östlichen Streckenabschnitt erwartet.

3.1.4 Donaubahn

Die bislang ebenfalls mit Dieseltriebwagen bediente Linie Neustadt – Donaueschingen – Geisingen – Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm wird im Abschnitt Neustadt – Donaueschingen ebenfalls durch die Breisgau-S-Bahn ersetzt. Fahrgäste aus dem Bereich Freiburg in Richtung Tuttlingen – Ulm müssen künftig anstatt in Neustadt in Donaueschingen umsteigen. An den Reisezeiten ändert sich nichts. Es bestehen Überlegungen des Landes, die Donaubahn Donaueschingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm künftig stündlich statt bislang nur zweistündlich zu bedienen.

3.1.5 Ringzug

Das Ringzug-System ist gegenwärtig das Rückgrat der örtlichen Verkehrsbedienung in der gesamten Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Es besteht aus verschiedenen Streckenabschnitten: Die Kursbuchstrecke 742 von Rottweil über Deißlingen – Trossingen – Schwenningen – Villingen – Brigachtal – Donaueschingen – Hüfingen nach Bräunlingen verläuft auf 34 km im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises. Dabei werden Streckenabschnitte der Alemannenbahn (Kreisgrenze bei Trossingen bis Villingen), der Schwarzwaldbahn (zwischen Villingen und Donaueschingen), der Höllentalbahn (zwischen Donaueschingen und Hüfingen Mitte) und der Bregtalbahn (zwischen Hüfingen-Mitte und Bräunlingen) genutzt. Mit Ausnahme des Streckenabschnitts der Schwarzwaldbahn sind die Strecken eingleisig und nicht elektrifiziert. Im Zusammenhang mit der Breisgau-S-Bahn wird der Abschnitt zwischen Hüfingen Mitte und Donaueschingen bis Ende 2019 elektrifiziert werden.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis werden auf dieser Ringzuglinie 16 Bahnhöfe und Haltepunkte bedient. Das Verkehrsangebot besteht an Werktagen aus einem Stundentakt zwischen etwa 6:00 Uhr und 23:30 Uhr, an Samstagen von 14:00 Uhr bis 24:00 Uhr sowie an Sonn- und

Feiertagen aus einem Zwei-Stunden-Takt zwischen 8:00 Uhr und 24:00 Uhr. Die Reisegeschwindigkeit der Ringzüge im Schwarzwald-Baar-Kreis liegt im Abschnitt Rottweil – Villingen bei ca. 60 km/h, zwischen Villingen und Donaueschingen bei ca. 50 km/h und zwischen Donaueschingen und Bräunlingen bei ca. 40 km/h.

Eingesetzt werden RegioShuttle mit ca. 70 Sitzplätzen pro Fahrzeug. Je nach Kapazitätsbedarf verkehren die Ringzüge einteilig, zweiteilig und zu Hauptverkehrszeiten auch dreiteilig.

Da die Nachfrageentwicklung beim Ringzug deutlich positiver ausgefallen ist, als ursprünglich erwartet wurde, fehlt es während der morgendlichen Verkehrsspitze an ausreichenden Beförderungskapazitäten. In Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg (NVBW) konnte eine Kooperation zwischen DB und Ringzug erreicht werden. Zu gewissen Zeiten verkehren anstelle von Ringzügen kapazitätsstärkere DB-Triebwagen (160 Sitzplätze). Die Ringzüge bedienen dafür im Tausch DB-Fahrlagen, bei denen geringere Kapazitäten ausreichend sind.

Ob diese Kooperationsfahrten im Hinblick auf die Ausschreibungen der Schienenstrecken durch das Land auch in Zukunft weiterhin vertraglich möglich sein werden, ist derzeit noch offen.

Die zweite Ringzug-Linie, die den Schwarzwald-Baar-Kreis berührt, verläuft zwischen Rottweil, Spaichingen, Tuttlingen, Immendingen und Blumberg-Zollhaus. Sie bedient derzeit mit ca. vier Fahrtenpaaren täglich den acht Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Leipferdingen und Zollhaus. Die Bedeutung dieser Ringzuglinie ist aus ÖPNV-Sicht für den Schwarzwald-Baar-Kreis eher gering, für die Stadt Blumberg jedoch wesentlich. Die Wutachtalbahn ist eingleisig und besteht zwischen der Abzweigung Hintschingen und Zollhaus nur aus einem sogenannten Blockabschnitt. Dies bedeutet, dass in diesem Bereich immer nur ein Zug auf dem 17 km langen Abschnitt unterwegs sein darf. Diese Strecke ist nicht elektrifiziert.

Im Zusammenhang mit der Einführung des Interimsfahrplans auf der Gäubahn zum Dezember 2015 haben sich auf dem Abschnitt Tuttlingen – Immendingen – Zollhaus erhebliche Veränderungen ergeben. Nachdem es aufgrund von Anschlusszwängen an die geänderten IC-Züge nicht mehr möglich war, in Tuttlingen Anschlüsse mit den Ringzügen herzustellen und gleichzeitig stündlich bis Leipferdingen und zurück zu fahren, wurde der Fahrplan so geändert, dass der Stundentakt mit IC-Anschlüssen in Tuttlingen nur noch bis Immendingen besteht. Mehrere Fahrten am Tag verkehrt der Ringzug bis Blumberg-Zollhaus und zurück. Die weitere Anbindung von Blumberg an das überregionale Schienennetz muss durch Busse gewährleistet werden. In Tuttlingen bestehen sehr gute Anschlüsse in/aus Richtung Rottweil – Stuttgart und in/aus Richtung Singen – Zürich. In Immendingen bestehen gute Anschlüsse in/aus Richtung Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm, in/aus Richtung Singen – Konstanz sowie in/aus Richtung Donaueschingen – Villingen – Offenburg – Karlsruhe.

Auf der Wutachtalbahn zwischen Zollhaus und über die Kreisgrenze bei Fützen bis Weizen verkehrt in den Sommermonaten die Museumsbahn mit Dampfzügen über die touristisch sehr attraktive Strecke. Versuche des Betreibers der Museumsbahn, die Auslastung der Stre-

cke auch in den Wintermonaten durch spezielle Fahrtangebote zu verbessern und damit zur Zukunftssicherung der „Sauschwänzlebahn“ beizutragen, mussten aus Naturschutzgründen bislang untersagt werden. In einigen Tunnels überwintert eine geschützte Fledermausart. Deren Winterruhe würde durch einen Eisenbahnbetrieb gestört werden.

In der Stunde, in welcher die von Tuttlingen kommenden Ringzüge in Immendingen enden müssen, wird versucht, zwischen Immendingen und Donaueschingen Lückenschlusszüge einzuführen. Damit könnte grundsätzlich eine stündliche Verfügbarkeit des Schienenverkehrs auch für die benachbarten Städte Donaueschingen und Geisingen bzw. zwischen Donaueschingen und Tuttlingen angeboten werden. Eine erste Verbindung wurde ab Jahresfahrplan 2016 im Frühberufsverkehr zwischen Donaueschingen und Immendingen realisiert.

Das Ringzug-System insgesamt wird sehr gut angenommen. Die Frequenz liegt an Werktagen im Abschnitt Bräunlingen – Donaueschingen bei etwa 1.300 Fahrgästen, nimmt dann bis nach Villingen auf 2.100 zu, erreicht mit ca. 2.150 Fahrgästen bei Schwenningen den höchsten Wert und liegt bis Trossingen bei etwa 1.600 Fahrgästen. Im Abschnitt Leipferdingen – Blumberg liegt die aktuelle Nachfrage bei 30 Fahrgästen/Tag, jedoch wird hier auch nur ein Rumpfangebot außerhalb der Schüler- und Berufsverkehrszeiten gefahren.

Grundsätzlich muss erwähnt werden, dass das Ringzug-System kein reines Schienensystem ist. Grundgedanke war und ist, dass die flächenerschließenden Buslinien an bestimmten Bahnhöfen systematisch mit dem Ringzug verknüpft werden, sich also die vergleichsweise günstigen Fahrzeiten des Ringzugs mit den flächenerschließenden Buslinien zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot verschmelzen. Verknüpfungspunkte im Schwarzwald-Baar-Kreis sind Bräunlingen, Klengen und Kirchdorf. Weitere Busanbindungen bestehen in Hüfingen-Mitte, Donaueschingen Bf, Donaueschingen Mitte/Siedlung, Villingen Bf, VS-Zollhaus, VS-Eisstadion, Schwenningen Bf, VS-Hammerstatt sowie in eingeschränktem Umfang auch in Riedöschingen und Blumberg-Zollhaus.

Derzeit wird geprüft, das Ringzug-System um den Streckenabschnitt Villingen – St. Georgen zu erweitern und damit in den nordwestlichen Bereich des Landkreises auszudehnen. Hierfür sind zusätzliche Haltepunkte Villingen West, Peterzell/Königsfeld (Schoren) und Peterzell Ort vorgesehen. Ob und wann es zu dieser Erweiterung kommen wird, ist noch von verschiedenen Faktoren abhängig. Zunächst sind mit dem Land die hierfür notwendigen Investitionskosten und die Finanzierung der auf Dauer anfallenden Betriebskosten zu klären, bevor eine Entscheidung der politischen Gremien des Landkreises über eine Erweiterung erfolgen kann.

3.1.6 Infrastruktur

Die Infrastruktur bei Schienenstrecken besteht aus den Gleisen mit Signalisierung und - soweit vorhanden - Elektrifizierung sowie den Bahnhöfen und Haltepunkten mit einer Vielzahl von Funktionen wie der Kundeninformation, dem Fahrkartenverkauf, als Umsteigepunkt oder der Vernetzung zu anderen Verkehrsmitteln.

3.1.6.1 Elektrifizierung

Die Strecken im Schwarzwald-Baar-Kreis sind überwiegend elektrifiziert, wofür die von Nordwest nach Südost durch den Schwarzwald-Baar-Kreis verlaufende Schwarzwaldbahn maßgebend ist. Etwa 36 der 92 Schienenkilometer sind derzeit noch nicht elektrifiziert. Nach der bereits beschlossenen Elektrifizierung des Abschnitts Neustadt – Donaueschingen verbleiben künftig nur noch die Abschnitte Hüfingen-Mitte – Bräunlingen (3 km), Leipferdingen – Zollhaus (8 km) und Villingen – Schwenningen – Rottweil (bis zur Kreisgrenze ca. 15 km). Alle drei Abschnitte werden von Ringzügen befahren.

3.1.6.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

Beim Ringzug-System wurden in den Jahren 2003/2004 alle neuen Haltepunkte (mit Ausnahme des Halts Riedöschingen) barrierefrei ausgebaut. Das Erscheinungsbild der Haltestellen ist zeitgemäß. Defizite bestehen neben Riedöschingen derzeit noch bei den wichtigen Bahnhöfen in Villingen und in Donaueschingen, da bei beiden Bahnhöfen mit Ausnahme des Gleises 1 alle anderen Bahnsteige nicht barrierefrei zu erreichen sind. Es ist jedoch vorgesehen, im Jahr 2018 den Bahnhof Donaueschingen und im Jahr 2019 den Bahnhof Villingen barrierefrei auszubauen.

Alle Ringzugstationen und DB-Bahnhöfe sind mit stationären Fahrkartenautomaten ausgestattet bzw. werden im Laufe des Jahres 2017 noch nachgerüstet. Gleichzeitig werden die Fahrkartenautomaten in den Ringzügen außer Betrieb gesetzt, da diese nicht mehr den heutigen technischen Anforderungen entsprechen.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis sind nur die Bahnhöfe in Villingen und Donaueschingen personell besetzt. Bei allen anderen Stationen erfolgt der Fahrkartenverkauf über Automaten. In St. Georgen und Triberg hat die DB Video-Schalter eingerichtet, bei denen die Kunden über eine Kamera mit Monitor mit der Fahrkartenausgabe in Villingen kommunizieren können.

Alle Bahnsteige an DB-Strecken verfügen über digitale Fahrgastinformationen, mittels welcher beispielsweise über Verspätungen, Zugausfälle und andere Unregelmäßigkeiten informiert werden kann. Auf den Strecken der Bregtalbahn und der Wutachtalbahn werden demnächst entsprechende Anlagen nachgerüstet.

3.1.6.3 Infrastrukturelle Ausstattung zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel

Fast alle Bahnhöfe und Ringzughaltepunkte verfügen über Fahrradabstellplätze. An den DB-Stationen werden teilweise auch abschließbare und überdachte Boxen für Zweiräder angeboten. Am Busbahnhof in Villingen ist ein Automat vorhanden, an welchem Ersatzteile für Fahrräder angeboten werden, so dass bei Bedarf Radfahrer auch am Wochenende ihre Räder reparieren können.

Die P&R-Möglichkeiten sind teilweise nur beschränkt verfügbar bzw. erfordern einige Minuten Fußweg zu den Bahnsteigen. In Schwenningen werden die rund um den Bahnhof vorhande-

nen Parkplätze häufig von Schülern und Studenten der nahegelegenen Schulen und der Hochschule genutzt, weshalb für P&R-Fahrgäste im Bereich des Bahnhofs Schwenningen ein akuter Parkplatzmangel zu verzeichnen ist. Viele P&R-Nutzer aus dem Schwarzwald-Baar-Kreis in Richtung Stuttgart fahren mit ihren PKW bis zum Bahnhof Rottweil, um Wartezeiten, Anschlussbrüche oder nicht bediente Zuganschlüsse zu vermeiden. Wenn, wie geplant, ein konsequenter Stundentakt des Ringzugs alle IC-Züge in Rottweil bis in die späten Abendstunden bedient, dürfte der örtliche Bedarf an P&R-Parkplätzen steigen, weshalb das Parkplatzangebot insbesondere im Bereich von Villingen-Schwenningen als zu gering zu bezeichnen ist. Da künftig alle Züge auch in VS-Hammerstatt und VS-Eisstadion halten werden, könnten zusätzlich die dort vorhandenen Parkplätze in Anspruch genommen werden.

Positiv ist die Vernetzung der Schiene in fast allen Bahnhöfen und Haltepunkten mit dem örtlichen und regionalen Busverkehr. In der Regel liegen Bushaltestellen und Bahnsteige nahe beieinander, so dass keine zeitlichen Hemmnisse beim Wechsel der Verkehrsmittel auftreten. Allerdings funktioniert die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn nur dann zuverlässig, wenn beide Verkehrsmittel fahrplanmäßig verkehren und entsprechend der örtlichen Gegebenheiten Mindestumsteigezeiten eingeplant sind, die es auch Reisenden mit Gepäck, Kinderwagen oder auch in ihrer Mobilität eingeschränkten Reisenden gestattet, ohne Hast umzusteigen. In der Regel sind für Umsteigevorgänge zwischen Bus und Bahn mindestens fünf bis sieben Minuten Umsteigezeit einzuplanen.

Über die aktuelle Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Schwarzwald-Baar-Kreis mit Merkmalen wie z.B. barrierefreiem Zugang, Fahrkartenautomat, Fahrgastinformationssystem, Parkplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten, Busanbindung informiert die nachfolgende Tabelle:

Ausstattung Bahnhöfe / Haltepunkte (Stand: Aug. 2017)	Zugang barrierefrei	Aufzug	Gepäcktransportband	Bahnsteighöhe	Bahnsteighöhe 55 cm	Wetterschutz	Sitze / Sitzbänke	DB-Servicezentrum	Video-Reisezentrum	Elektronische Reisezentrum	Fahrgast-Info-Anzeige	Ticket-Automat	Uhr	öffentliches Telefon	Schließfach	Toilette	ÖPNV-Verknüpfung Bus	Taxi-Stand	P & R-Parkplätze	Fahrrad-Abstellplätze (PKW)	Fahrrad-Abstellplätze offen	verschiebbare Fahrradboxen	Automat für Getränke/Süßigkeiten	Gastronomie	Bäckerei	Buchhandlung	Sonstiges
	Bräunlingen Bahnhof	x		x	x	x				x	x	x					x		x	x	x						
Bräunlingen Industriegebiet	x		x	x	x				x	x	x																
Hüfingen Mitte	x		x	x	x				x	x	x					x		x	x	x							Verl. 2018/19
Allmendshofen	x		x	x	x				x	x	x									x	x						
Donaueschingen Bahnhof	GL1*	*	x	*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	*Ausbau 2018
Donauesch. Mitte/Siedlung	x		x	x	x				x	x	x						x			x	x						
Aufen	x		x	x	x				x	x	GL1*	x							x	x	x						*Gleis 2 kein FKA
Grünigen	x		x	x	x				x	x	GL1*	x								x	x						*Gleis 2 kein FKA
Brigachtal Klengen	x		x	x	x				x	x	x						x		x	x	x						
Brigachtal Kirchdorf	x		x	x	x				x	x	GL2*	x							x	x	x						*Gleis 1 kein FKA
Marbach West	x		x	x	x				x	x	GL2*	x															*Gleis 1 kein FKA
Villingen Bahnhof	GL1*	*	x	*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	*Ausbau 2019
VS-Zollhaus	x		x	x	x				x	x	x									x							
Schwenningen Eisstadion	x		x	x	x				x	x	x									x							
Schwenningen Bahnhof	x	x	x	x	x				x	x	x									x	x	x	x				
Schwenningen Hammerstatt	x		x	x	x				x	x	x									x							
Blumberg-Zollhaus	x		x	x	x				x	x	x									x	x	x					S=saisonal, WTB
Riedöschingen									x											x							nicht ausgebaut
Döggingen Bahnhof	x				x	x			x	x	x									x	x	x					Ausbau 2018/19
St. Georgen Bahnhof	x		x	x	x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					Ausbau 2017
Triberg Bahnhof	GL1		x	x	x				x	x	x									x							

Tabelle 6: Leistungsangebot an den Bahnhöfen und Haltestellen im Schwarzwald-Baar-Kreis

Detaillierte Informationen zu den Ausstattungsmerkmalen aller Bahnhöfe und Zughaltepunkte in Baden-Württemberg können in der Stationsdatenbank des Landes eingesehen werden.

3.1.7 Zusammenfassung Bestand Schienenverkehr

Im Vergleich zur Zeit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans in den Jahren 1997 bis 1999 hat der Schienenverkehr im Schwarzwald-Baar-Kreis und in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg einen ungeahnten Aufschwung genommen. Neben der Erweiterung des Streckennetzes um die Bregtalbahn und die Wutachtalbahn um insgesamt elf Streckenkilometer sind sechs neue Haltepunkte im Schwarzwald-Baar-Kreis hinzugekommen (Bräunlingen-Industriegebiet, Allmendshofen, Donaueschingen Mitte/Siedlung, Kirchdorf, VS-Eisstadion sowie VS-Hammerstatt). Weitere sieben frühere Haltepunkte wurden wieder in Betrieb genommen (Bräunlingen Bf, Aufen, Grüningen, Marbach Ost, VS-Zollhaus, Riedöschingen, Blg.-Zollhaus) und drei frühere Haltepunkte wurden in günstigere Bereiche verlegt (Hüfingen-Mitte, Klengen und Marbach West).

Der durchschnittliche Abstand der Bahnhaltstellen, der vor Inbetriebnahme des Ringzugs bei etwa zehn Kilometer lag, beträgt jetzt nur noch durchschnittlich vier Kilometer, auf Strecken mit Ringzugangeboten sogar unter drei Kilometer.

Das Fahrplanangebot konnte über die ursprüngliche Planung hinaus teilweise um Spätfahrten ergänzt werden und weist zusätzlich zum Stundentakt verschiedene auf den starken Ausbildungs- und Berufsverkehr zugeschnittene Fahrlagen auf.

Erhebliche Verbesserungen im Angebot und in der Qualität hat die Schwarzwaldbahn erfahren. Mit der Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn Freiburg – Villingen im Dezember 2019 wird sich auch zwischen den Oberzentren Villingen-Schwenningen und Freiburg eine nachhaltige Aufwertung der Schienenverbindungen ergeben. Das Oberzentrum Villingen-Schwenningen wird dann über komfortable, schnelle und umsteigefreie stündliche Verbindungen in die benachbarten Oberzentren Offenburg, Karlsruhe, Konstanz und Freiburg verfügen.

Die vom Land beabsichtigte Angebotsverdichtung auf der Ost-West-Achse Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen zu einem Stundentakt wird den Bahnhof Donaueschingen zu einem überregional bedeutenden Schienenknoten aufwerten, der über direkte umsteigefreie Verbindungen im Stundentakt in das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm verfügen wird.

Nur die Verbindungen in die Landeshauptstadt Stuttgart sind noch nicht umsteigefrei und vor allem in den Tagesrandlagen noch verbesserungswürdig. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Verkehrsknotens Stuttgart wird in der Zukunft auch der Zugang zum Flughafen Stuttgart erheblich verbessert werden. Gleichzeitig sollen sich mit dem Ausbau der Gäubahn die Fahrzeiten verkürzen. Die Schienenanbindung zwischen dem Oberzentrum Villingen-Schwenningen und der Landeshauptstadt erfordert deshalb nur noch im Abschnitt Villingen – Rottweil eine Aufwertung.

3.1.8 Nachfrage beim Schienenverkehr

Für die Ringzugstrecken stehen detaillierte Fahrgastzählungen aus dem Jahre 2012 zur Verfügung. Die Daten wurden mit automatischen Zählleinrichtungen in den Zügen erhoben und sind repräsentativ, d.h. sie umfassen eine Mischung der Ergebnisse an Schul- und Ferientagen. Die Zahlen geben deshalb die Durchschnittsbelastung der einzelnen Streckenabschnitte an, nicht die Spitzenbesetzungen zu Hauptverkehrszeiten. Jüngere Zählergebnisse des Ringzugs liegen zwar vor, jedoch nicht für alle Züge, so dass diese bei dieser Tabelle nicht verwendet werden konnten. Es ist jedoch für die Folgejahre bei vergleichbaren Zugleistungen von einer weiteren Steigerung auszugehen.

Streckenabschnitt	Montag	Di, Mi, Do	Freitag	Samstag	Sonntag	Woche
Döggingen - Hüfingen Mitte	99	76	63	0	0	390
Bräunlingen Bf - Bräunlingen Industrie	889	857	856	199	144	4659
Bräunlingen Industrie - Hüfingen Mitte	928	908	900	210	146	4908
Hüfingen Mitte - Allmendshofen	1237	1285	1168	333	234	6827
Allmendshofen - Donaueschingen	1286	1345	1248	344	234	7147
Donaueschingen - Mitte/Siedlung	1409	1419	1268	491	376	7801
Mitte/Siedlung - Aufen	1513	1524	1406	560	384	8435
Aufen - Grüningen	1517	1516	1416	565	390	8436
Grüningen - Klengen	1458	1455	1296	549	376	8044
Klengen - Kirchdorf	1693	1645	1598	591	406	9223
Kirchdorf - Marbach West	1901	1868	1792	650	444	10391
Marbach West - Villingen	1939	1970	1830	681	448	10808
Villingen - Marbach Ost	1882	1811	1978	823	547	10663
Marbach Ost - Zollhaus	1902	1818	1962	816	560	10694
Zollhaus - Eisstadion	1900	1853	2016	827	539	10841
Eisstadion - Schwenningen	1832	1711	1952	804	560	10281
Schwenningen - Hammerstatt	1617	1651	1842	850	616	9878
Hammerstatt - Trossingen DB	1563	1587	1846	838	626	9634
Leipferdingen - Riedöschingen	37	15	15	24	32	153
Riedöschingen - Blumberg-Zollhaus	28	13	13	33	27	140

Tabelle 8: Fahrgastaufkommen des Ringzugs auf den einzelnen Streckenabschnitten nach Wochentagen 2012 (Quelle: ZVR)

Die Nutzung der DB-Züge ergibt sich aus Zählenden des Landes Baden-Württemberg. Die Daten liegen jedoch nur grob vor (vgl. auch Abbildung 9).

Die Nutzerfrequenz der einzelnen Schienenstrecken ist nach den Transparenzkriterien des Landes von großer Bedeutung. Dort, wo das Aufkommen entsprechend hoch ist, sollen über das Grundangebot eines Stundentakts hinaus Expresslinien oder halbstündliche Takte vom Land finanziert werden. Die Umsetzung ist im Rahmen des Zielkonzepts 2025 des Landes vorgesehen. Im Kapitel „Zielvorstellungen“ wird auf die im Schienenverkehr von Seiten des Landes vorgesehenen Angebotsstrukturen 2025 näher eingegangen werden.

3.2 Busverkehr

Der öffentliche Nahverkehr im Schwarzwald-Baar-Kreis umfasst gegenwärtig 70 Buslinien. 54 Linien sind mit dem Schienenverkehr an 15 Bahnhöfen und Haltepunkten verknüpft. Nur 16 Buslinien verlaufen in Bereichen ohne Schienenanbindung, sind jedoch an Busbahnhöfen und wichtigen Umsteigehaltestellen mit anderen Buslinien verknüpft.

Das Netz umfasst rund 1.200 km mit über 1.300 Bushaltestellen. Gezählt wird jeweils der Haltestellenmasten. Damit ist eine sehr gute Flächenerschließung gewährleistet. Durchschnittlich kommen auf eine Bushaltestelle 160 Einwohner.

Die vergleichsweise geringe Zahl an Einwohnern je Bushaltestelle ist der teilweise sehr ländlichen Struktur des Schwarzwald-Baar-Kreises geschuldet (dünne Besiedlungsdichte und lange Strecken mit entsprechend vielen Haltestellen). Die größte Haltestellendichte pro Einwohner befindet sich in den am ländlichsten geprägten Ortschaften. So sind in Linach (168 Einwohner) 19 Haltestellen vorhanden (9 Einwohner je Bushaltestelle), also etwa an jedem zweiten Haus. Weitere Ortschaften mit einer im Vergleich zu den Einwohnern relativ hohen Haltestellendichte sind Stockburg (85 Einwohner, 8 Haltestellen), Überachen (25 Einwohner, 2 Haltestellen), Neuhaus (51 Einwohner, 4 Haltestellen), Urach (357 Einwohner, 25 Haltestellen), Oberkirnach (225 Einwohner, 12 Haltestellen), Rohrbach (419 Einwohner, 20 Haltestellen), Bruggen (92 Einwohner, 4 Haltestellen), Eschach (50 Einwohner, 2 Haltestellen), Buchenberg (1.021 Einwohner, 34 Bushaltestellen) und Randen (122 Einwohner, 4 Haltestellen).

Die meisten Einwohner pro Haltestelle hat die Kernstadt Blumberg. Hier entfallen auf 5.528 Einwohner sieben Bushaltestellen, das entspricht 790 Einwohnern je Haltestelle. Ebenfalls geringe Haltestellendichten bestehen im Bad Dürrheimer Ortsteil Unterbaldingen (eine Haltestelle für 642 Einwohner). Die Kernstadt von Bad Dürrheim wird mit 18 Haltestellen bedient, das ergibt bei 7.763 Einwohnern durchschnittlich 431 Einwohner pro Haltestelle.

Weitere Beispiele:

Villingen:	37.651 Einwohner / 155 Haltestellen:	243 Einwohner je Haltestelle
Schwenningen:	32.703 Einwohner / 145 Haltestellen:	226 Einwohner je Haltestelle
Donaueschingen Kernstadt:	14.966 Einwohner / 55 Haltestellen:	272 Einwohner je Haltestelle
St. Georgen Kernstadt:	9.649 Einwohner / 59 Haltestellen:	164 Einwohner je Haltestelle

Angesichts der großen Anzahl von Bushaltestellen und deren Verteilung ist festzustellen, dass im Schwarzwald-Baar-Kreis bereits eine sehr hohe räumliche Erschließung gegeben ist. Bei einzelnen Linien bestehen aber dennoch gewisse Defizite, auf die im Detail bei den einzelnen Teilräumen eingegangen wird.

Die Stadt Blumberg ist bei der Verteilung der Haltestellen besonders auffällig: In den eher dünn besiedelten Ortsteilen, in denen mit 4.524 Einwohner etwa 45% der Bevölkerung leben, gibt es 53 Haltestellen (88%), während in der Kernstadt mit 5.528 Einwohnern (55% der Bevölkerung) nur sieben Bushaltestellen vorhanden sind. Dies zeigt, dass im Kernstadtbereich von Blumberg zwischen den Wohngebieten und den nächstgelegenen Haltestelle teilweise lange Wege zurückzulegen sind, vor allem auch zum peripher gelegenen Bahnhof Zollhaus.

Bei 17 der 70 Buslinien im Landkreis handelt es sich um Stadtverkehrslinien, die den Bereich der jeweiligen Kernstädte nicht verlassen (13 in Villingen-Schwenningen, drei in Donaueschingen und eine Linie in St. Georgen). Die übrigen 53 Buslinien weisen Regionalverkehrs-

charakter auf. Überwiegend dienen sie dem Berufs- und Ausbildungsverkehr. Ein Teil der Linien weist jedoch ganzjährig ein gutes Verkehrsangebot auf.

In der topographisch schwierig zu bedienenden Stadt Furtwangen wird das ÖPNV-Angebot durch einen Bürgerbus ergänzt. Der Bürgerbus verbindet peripher gelegene Wohngebiete, die nicht mit Linienbussen befahren werden können, im Stundentakt gut mit dem Stadtzentrum. Das Fahrplanangebot des Bürgerbusses Furtwangen entspricht einem Standard, wie er bei Stadtverkehren in vergleichbaren Städten anzutreffen ist. Der Furtwanger Bürgerbus ist allerdings tariflich nicht in den Verkehrsverbund integriert.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die heutigen Bedienungsdichten der Schienenstrecken und Buslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis, aufgeteilt nach verschiedenen Verkehrstagen:

ÖPNV-Verbindungen bis 20 Uhr: Montag bis Freitag an Schultagen

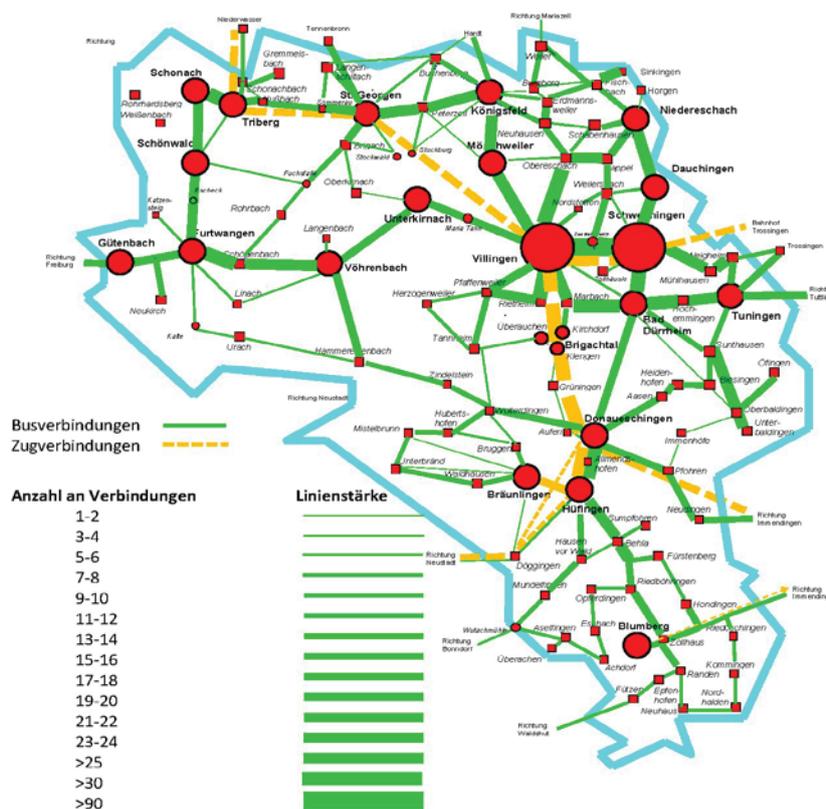


Abbildung 10: Verkehrsangebot Regionalbusse Montag bis Freitag an Schultagen (2016)

Das Fahrtenangebot mit Linienbussen ist an Tagen ohne Schülerverkehr erheblich geringer als an Schultagen.

Im Raum Furtwangen werden einige Ortsteile in den Ferien nicht bedient, in anderen dünn besiedelten Bereichen verkehrt nur eine kleine Anzahl von Bussen, die eine sinnvolle Nutzung des öffentlichen Verkehrs praktisch ausschließt.

Aus diesem Grund wurden in den letzten Jahren die Linienverkehre auf Rufbusse umgestellt, die öfter und im Takt verkehren können.

ÖPNV-Verbindungen bis 20 Uhr: Montag bis Freitag an Ferientagen

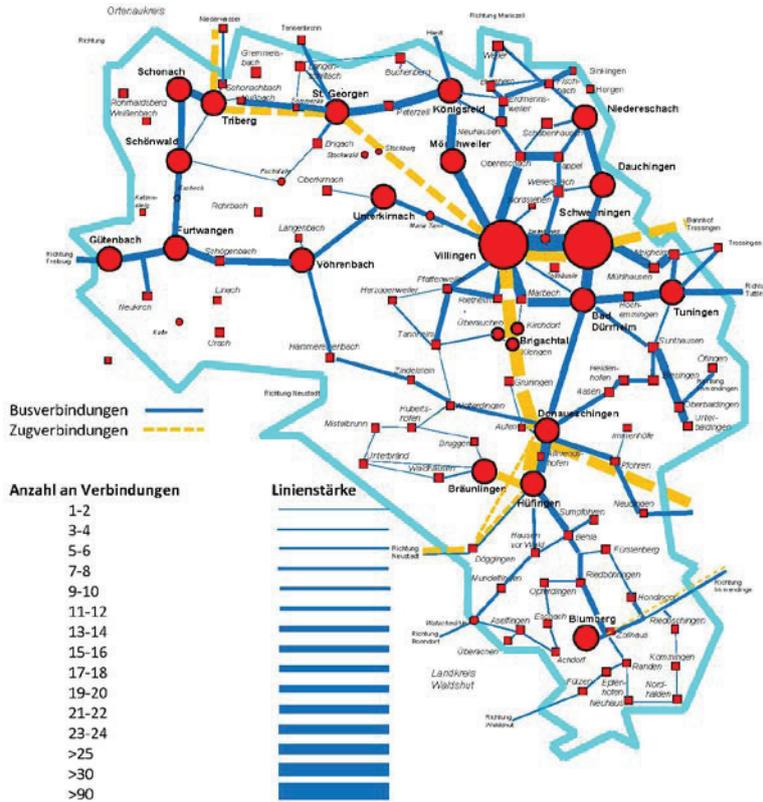


Abbildung 11: Verkehrsangebot Regionalbusse an Ferientagen (2016)

Rufbusverbindungen Montag bis Freitag an Schultagen

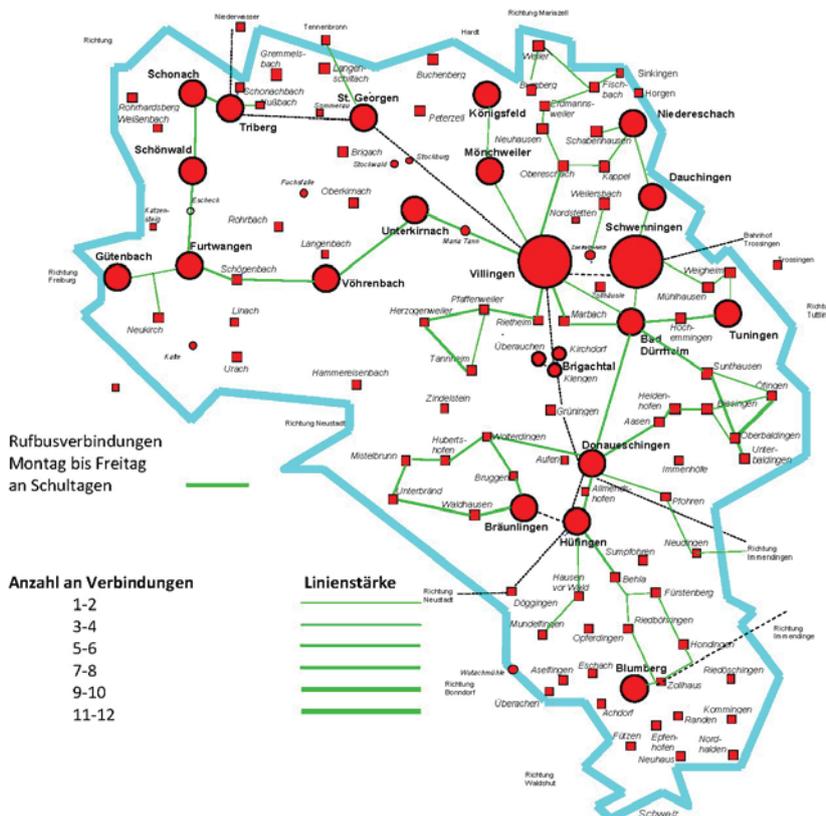


Abbildung 12: Rufbusse an Montag bis Freitag an Schultagen (2016)

Rufbusverbindungen Montag bis Freitag an Ferientagen

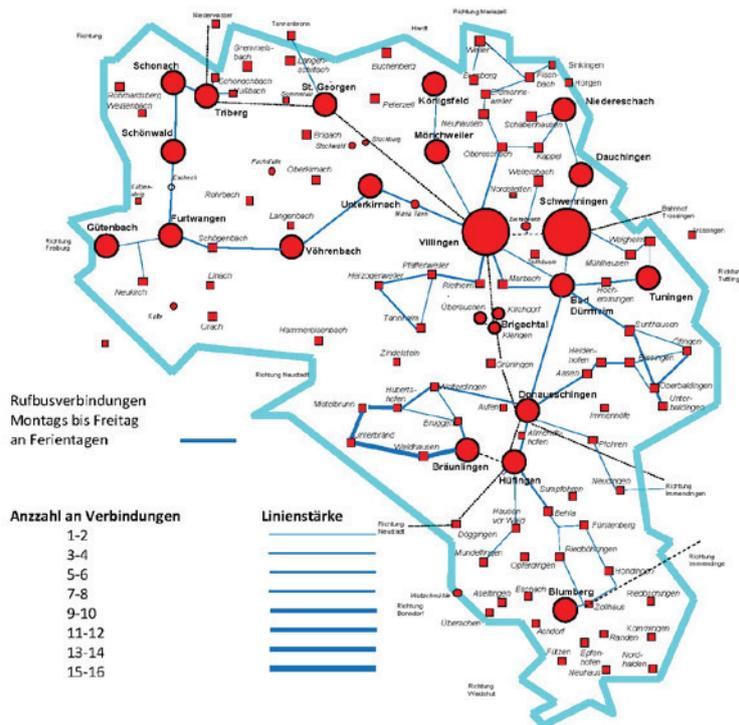


Abbildung 13: Rufbusse an Ferientagen (2016)

Linienbusverbindungen an Samstagen

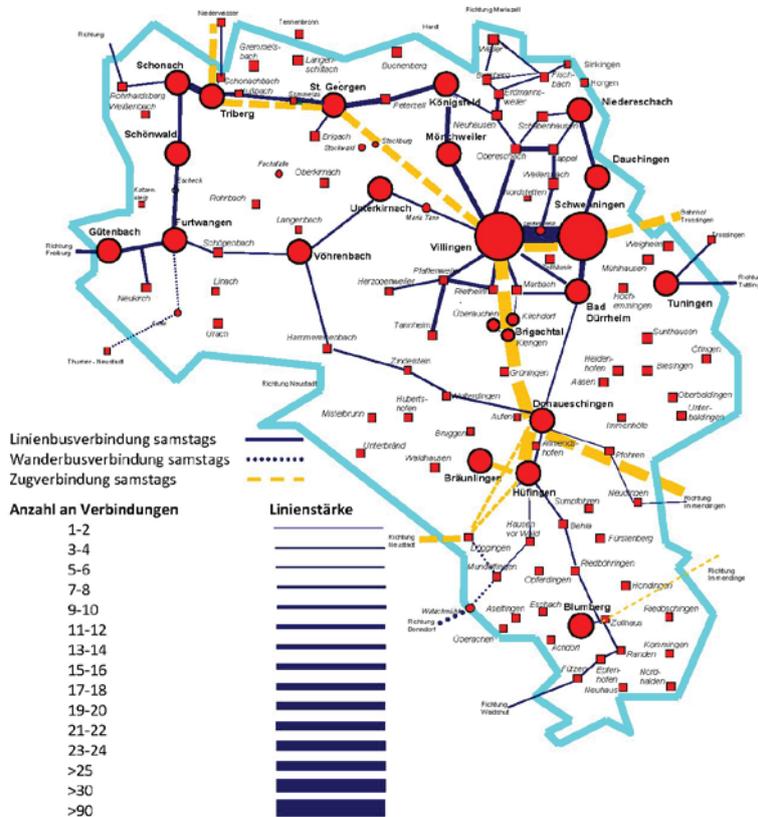


Abbildung 14: Regionalbusse an Samstagen (2016)

An Samstagen werden zahlreiche Ortsteile nicht durch Linienbusse bedient. Der Schienenverkehr und die Stadtverkehre sowie einige wenige Regionalbusverbindungen ergeben das Verkehrsangebot auf den Hauptachsen. Ergänzt werden diese Verkehre durch Rufbusse, die in Abbildung 15 dargestellt sind.

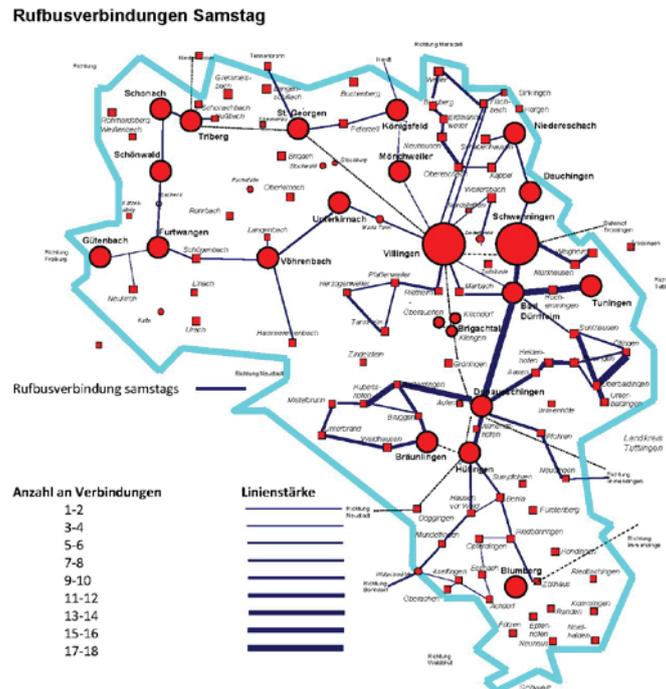


Abbildung 15: Rufbusse an Samstagen (2016)

An Sonn- und Feiertagen verkehren im Schwarzwald-Baar-Kreis nur relativ wenige Linienbusse. Die nicht von Linienverkehren bedienten Gemeinden werden teilweise durch Rufbusse bedient. Das überwiegende Angebot wird durch den Schienenverkehr (DB-Regio und Ringzug) gewährleistet.

Linienbusverbindungen an Sonn- und Feiertagen

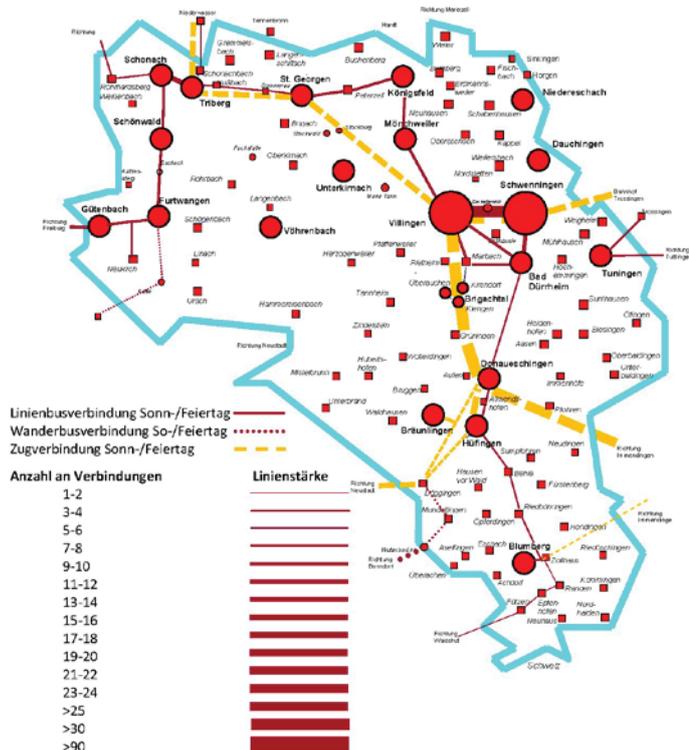


Abbildung 16: Regionalbusse an Sonn- und Feiertagen (2016)

Rufbusverbindungen Sonntag

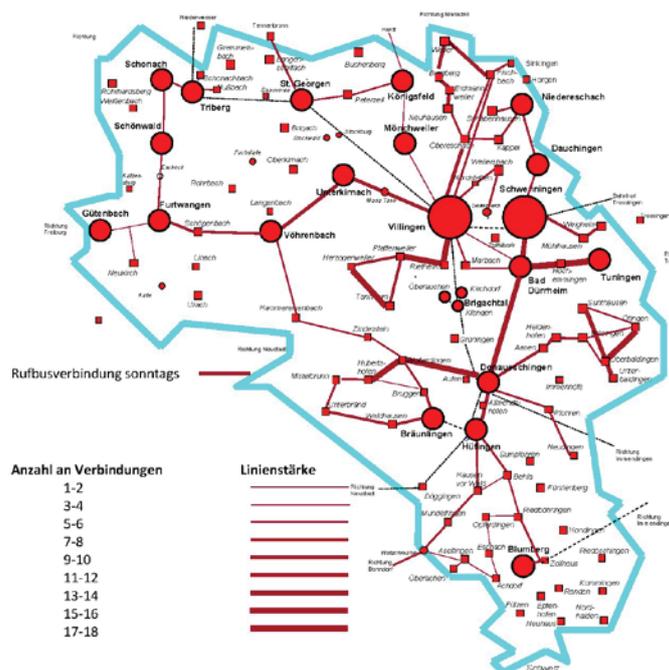


Abbildung 17: Rufbusse an Sonn- und Feiertagen (2016)

Am Abend nach etwa 20 Uhr ist das Fahrplanangebot verringert. Die Grundlast wird durch die Schwarzwaldbahn und den Ringzug aufrechterhalten.

Seit rund 15 Jahren verkehren im Schwarzwald-Baar-Kreis auf zahlreichen Buslinien zu den Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage Rufbusse. Die Nachfrage im Rufbusverkehr ist zu

diesen Zeiten schwankend. Jährlich werden etwa 50.000 Fahrgäste im Regionalverkehr mit Rufbussen befördert. Besonders gut angenommen werden die Rufbusfahrten auf den Linien Villingen – Furtwangen, Donaueschingen – Bad Dürkheim – Schwenningen, Villingen – Bad Dürkheim – Tunning, Furtwangen – Triberg sowie Villingen – Niederschach.

ÖPNV-Verbindungen Montag bis Freitag am Abend nach 20 Uhr

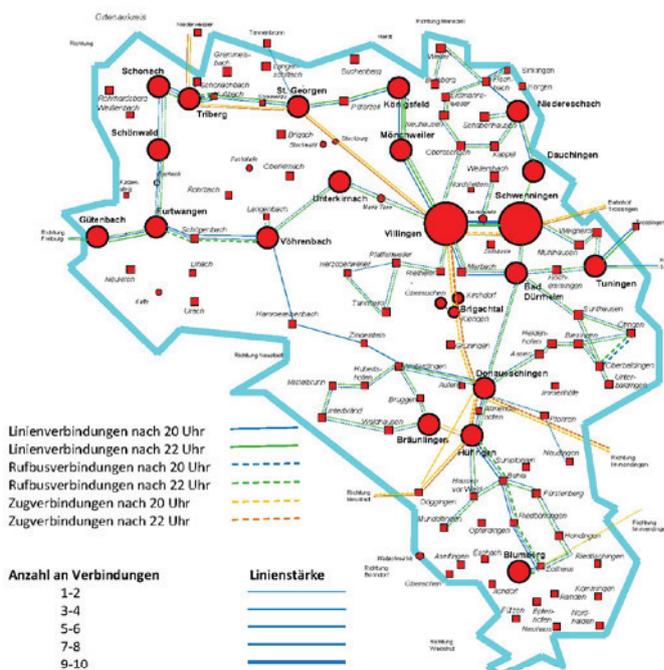


Abbildung 18: Regionalbusse in den Abendstunden an Werktagen (2016)

In der Summe ist das Angebot für einen ländlich strukturierten Landkreis besser als sein Ruf, da auch am Abend die wesentlichen Verbindungen bestehen. Der überwiegende Teil der Busverbindungen ist jedoch nicht vertaktet und erfordert deshalb für die

Nutzung einen genauen Blick in die Fahrpläne. Dies stellt ein Hemmnis für das Erschließen neuer Kundenkreise dar.

Hinsichtlich der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge verkehren im Schwarzwald-Baar-Kreis schon heute überwiegend Niederflur-Linienbusse. Einzelne Reisebusse oder kombinierte Reise/Linienbusse verkehren in einigen Bereichen aber immer noch, was für Fahrgäste mit Handicap oder mit Kinderwagen eine nicht unbeachtliche Erschwernis darstellt.

3.2.1 Fernbuslinien

Überregional bedeutsame Fernbuslinien bedienen den Schwarzwald-Baar-Kreis nur in eingeschränktem Umfang. Zwei Anbieter binden derzeit den Landkreis an das Fernbusnetz an. Die Fahrpläne der Fernbuslinien unterliegen der jeweiligen unternehmerischen Verantwortung und sind nicht auf eine Nahverkehrsbedienung abgestimmt.

Die Haltestellen der Fernbuslinien liegen in der Regel nicht zwingend an den verkehrlichen Knotenpunkten. Maßgebend für die Lage von Haltestellen ist aus Sicht der Fernbusunternehmen eine möglichst verkehrsgünstige Lage, damit möglichst geringe Zeitverluste entstehen. Aus diesem Grund würde aus Sicht der Fernbusbetreiber für eine Bedienung der Busbahnhöfe, beispielsweise in Schwenningen oder Donaueschingen zu viel Zeit verloren gehen. Aus diesem Grund wird in Schwenningen nur die Haltestelle Rössleplatz und im südlichen Kreisgebiet die Haltestelle Hüfingen Mariahof durch Fernbusse angefahren. Diese Haltestellen ermöglichen schnelle Abfahrten vom Fernstraßennetz und anschließend wieder kurze Wege zurück auf die Bundesstraßen.

Die Fernbusse haben eigenständige Tarife und sind nicht mit Nahverkehrstarifen der Verkehrsverbände kombiniert.

Der Fernbuslinienmarkt war in den Jahren 2015 und 2016 von einer starken Expansionsphase gekennzeichnet. Zwischenzeitlich ist eine Konsolidierungsphase eingetreten, nachdem zahlreiche Fernbusunternehmen wieder vom Markt gegangen sind und nur noch wenige große Unternehmen Fernbuslinien betreiben. Unrentable Strecken wurden wieder eingestellt und die Fahrplanangebote auf die reale Nachfrage angepasst. Die weitere Entwicklung des Fernbusmarktes muss aus Sicht des Nahverkehrs auf Schiene und Straße aufmerksam beobachtet werden. Eine Konkurrenzierung des Nahverkehrs ist zwar gesetzlich ausgeschlossen, da grundsätzlich nur Fahrgäste mit Reiseweiten von mehr als 50 km befördert werden dürfen, allerdings ist mit einer Konkurrenzierung bestimmter Relationen des Schienenverkehrs durchaus zu rechnen, etwa auf der Achse Freiburg – Donaueschingen – Friedrichshafen – München oder auch Freiburg – Villingen-Schwenningen – Stuttgart. Da die vorwiegend auf Autobahnen verkehrenden Fernbusse Reisegeschwindigkeiten von etwa 80 km/h erreichen, stellen sie für die Schienenverkehre in unserer Region auch hinsichtlich der Fahrzeiten eine ernst zu nehmende Konkurrenz dar. Die Schiene hat bislang den Vorteil eines dichten vertakteten und verlässlichen Fahrplanangebots, vor allem auch zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage, während sich die Fahrpläne der Fernbusse sehr stark an den besonders lukrativen Zeiten stärkerer Verkehrsnachfrage orientieren. Wo bei den Fernbussen unter der Woche oft nur zwei oder drei Fahrmöglichkeiten am Tag bestehen, steigt das Fernbusangebot an den Wochenenden auf manchen Linien auf bis zu zehn und mehr Fahrten an. Kritische Stimmen erkennen darin ein gewisses „Rosinenpicken“ der Fernbusse zulasten der Schienenverkehre.

Aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises ist die Bedienung der Strecken Schwenningen – Freiburg und Hüfingen – Freiburg durch Fernbusse als Konkurrenz zur mit öffentlichen Mitteln geförderten Breisgau-S-Bahn zu sehen.

3.2.2 Regional sehr wichtige Buslinien (Hauptachsen)

Nachfolgend werden – aufsteigend nach Liniennummern – die wichtigsten Buslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis und ihre Aufgabenstellung vorgestellt. Dabei wird nach Hauptachsen, Nebenachsen und Erschließungslinien unterschieden.

Für jede Linie wurde das Pendlerpotenzial betrachtet. Dieses ermittelt sich aus den Daten des Statistischen Landesamtes zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendlern zuzüglich einem pauschalen Zuschlag von ca. 15% für die nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

3.2.2.1 Linie 38 Villingen – Obereschach – Kappel/Schabenhäuser – Niedereschach – Horgen

Diese Buslinie bedient von Villingen aus das nordöstliche Kreisgebiet. Sie führt in Villingen über das große Industriegebiet Vockenhäuser und den Stadtbezirk Obereschach nach Kappel – Niedereschach, teilweise von Obereschach über Schabenhäuser nach Niedereschach. Die Linie erschließt ein Einwohnerpotenzial von etwa 13.000 Einwohnern. Nach der Pendlerstatistik wohnen entlang der Linie 38 etwa 1.200 Berufspendler. Die Linie wird an Werktagen von 5:30 Uhr bis 19:30 Uhr nahezu stündlich, allerdings nicht im exakten Takt, betrieben. Wesentliche Ursache dafür sind im Abschnitt Obereschach – Niedereschach die unterschiedlichen Linienführungen über Kappel oder über Schabenhäuser. In der Regel fahren Busse, welche die Hinfahrt nach Niedereschach über Kappel durchgeführt haben, auf dem Rückweg nach Villingen über Schabenhäuser und umgekehrt. Damit werden beiden Ortsteilen direkte Verbindungen von/nach Villingen angeboten. Welche Route bei den einzelnen Fahrten der Bus fährt, richtet sich auch nach den Erfordernissen des Schülerverkehrs, da nicht nur in Villingen, sondern auch in Obereschach und in Niedereschach Schulstandorte zeitgerecht bedient werden müssen. Insbesondere zur Zeit der Schülerverkehrsspitze am Morgen sind die Busse dieser Linie sehr stark ausgelastet, so dass aus Kapazitätsgründen zu den Hauptzeiten zusätzliche Busse nahezu zeitgleich als Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden müssen.

In Horgen werden zur Verkehrsspitze Anschlüsse an Buslinien des Landkreises Rottweil hergestellt, da das breit gefächerte Ausbildungsangebot des Schwarzwald-Baar-Kreises über die Kreisgrenzen hinweg nachgefragt wird.

Die Buslinien im nordöstlichen Landkreis orientieren sich wegen der zahlreichen Schulstandorte in diesem Verkehrsraum sehr an den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs. Sie bieten zahlreiche Verknüpfungen (Umsteigepunkte) untereinander, um die Schulstandorte in Villingen, Schwenningen, Königsfeld, St. Georgen, Niedereschach, Deißlingen, Obereschach, Mönchweiler, Burgberg und Fischbach vollständig und zeitgerecht im Rahmen des ÖPNV bedienen zu können.

Die Linie 38 weist unter allen Buslinien des nordöstlichen Kreisgebiets die stärkste Nachfrage auf und ist vergleichsweise gut getaktet. Als Rückgrat der Bedienung des nordöstlichen Kreisgebiets kann dieser Linie die Bedeutung einer Hauptachse zugemessen werden. Die Linie 38 bedient den Stadtbezirk Obereschach der Stadt Villingen-Schwenningen. Dank des hohen Fahrgastaufkommens aus dem nördlichen Kreisgebiet kann ein gutes Fahrplanangebot für die Relation Obereschach – Villingen angeboten werden.

3.2.2.2 Linie 61 Villingen – Unterkirnach – Vöhrenbach – Furtwangen

Die Linie 61 verbindet das Unterzentrum Furtwangen und das Kleinzentrum Vöhrenbach mit dem Oberzentrum Villingen-Schwenningen. Im Einzugsbereich dieser Linie leben etwa 16.000 Einwohner. Nach der Pendlerstatistik beträgt das Potenzial der Linie etwa 2.400 Berufspendler. Die Linie wird seit 15.12.2013 in einer unternehmensübergreifenden Kooperation von der Südbadenbus GmbH (Abschnitt Furtwangen – Vöhrenbach) und der Fa. Merz, Unterkirnach (Abschnitt Vöhrenbach – Villingen) betrieben. Hierdurch können die Fahrten zwischen Furtwangen und Villingen umsteigefrei angeboten werden. Die Kooperation beruht auf einem sog. Naturalienausgleich, d.h. die SBG erbringt im Bereich der Fa. Merz eine vergleichbare Fahrleistung wie die Fa. Merz im Bedienungsbereich der SBG.

Montag bis Freitag werden Fahrten mit Linienbussen in etwa stündlichem Rhythmus zwischen 5:00 Uhr und 19:00 Uhr angeboten. Am Abend wird die Linie stündlich bis etwa 24:00 Uhr mit Rufbussen bedient.

An Samstagen erfolgt der Verkehr mit Linienbussen zwischen 7:00 Uhr und 16:00 Uhr, anschließend verkehren bis 24:00 Uhr Rufbusse.

An Sonn- und Feiertagen verkehren zwischen 8:00 Uhr bis 24:00 Uhr ausschließlich Rufbusse.

Das Fahrplanangebot der Linie 61 ist nicht verlässlich vertaktet. Auch hier liegt die Ursache bei den unterschiedlichen Erfordernissen des Schülerverkehrs sowie an der Notwendigkeit, in Furtwangen Anschlüsse von/nach Triberg und Freiburg und in Vöhrenbach Anschlüsse von/nach Hammereisenbach – Donaueschingen und nach Hammereisenbach – Urach herzustellen. In der Zukunft ist es konzeptionell beabsichtigt, dass sich in Vöhrenbach am Busbahnhof die Fahrten der Linie 61 aus Furtwangen und aus Villingen jeweils treffen, damit aus Richtung Donaueschingen – Hammereisenbach sowohl nach Furtwangen als auch nach Villingen oder umgekehrt Anschlüsse bestehen.

Es ist festzustellen, dass sich seit der Einführung der zahlreichen umsteigefreien Direktverbindungen die Fahrgastnachfrage deutlich erhöht hat.

Auch das Rufbusangebot wird auf der gesamten Linie gut genutzt. Die Rufbusse der Linie 61 sind die am stärksten genutzten Rufbusse im Landkreis. Beinahe jede angebotene Fahrt wird abgerufen, teilweise jedoch nur auf Teilstrecken.

Eine Ursache für die gute Inanspruchnahme dieser Linie dürften auch die Hochschulstandorte in Furtwangen und Villingen-Schwenningen sein, die durch die Linie 61 miteinander verbunden werden. Auch die derzeitige Nutzung des ehemaligen Klosters „Maria Tann“ als Unterkunft für Asylbewerber hat das Fahrgastaufkommen dieser Linie gesteigert.

3.2.2.3 Linie 7265 Villingen – Mönchweiler – Königsfeld – St. Georgen – Triberg

Die Linie 7265 verbindet das Oberzentrum Villingen-Schwenningen mit den Unterzentren St. Georgen und Triberg. Außerdem erfolgen mit dieser Linie die Bedienung des Kleinzentrums Königsfeld und die Bedienung von Mönchweiler. Im Einzugsgebiet dieser Buslinie leben etwa 27.000 Einwohner. Nach der Pendlerstatistik beträgt das Potenzial etwa 4.850 Berufspendler. Hierbei nicht berücksichtigt sind die Pendler, die aufgrund deutlich kürzerer Fahrzeiten die Schwarzwaldbahn nutzen. Bei den 4.850 Pendlern handelt es sich überwiegend um Verkehrsströme zwischen Villingen, Mönchweiler und Königsfeld, sowie zwischen Königsfeld und St. Georgen und zwischen St. Georgen und Triberg.

Die Linie wird in zwei Teilstrecken befahren: Zwischen Villingen und St. Georgen verkehren die Busse im Stundentakt mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten. Der Abschnitt St. Georgen – Triberg wird ebenfalls im Stundentakt bedient, wobei in der Regel die Busse nicht die Gesamtstrecke Villingen – Triberg befahren. Ursache hierfür ist die Abstimmung der Buslinie in St. Georgen auf die Schwarzwaldbahn. Aus Richtung Villingen bestehen für die Gemeinden Mönchweiler und Königsfeld in St. Georgen Zuganschlüsse in/aus beiden Richtungen. In St. Georgen besteht die Möglichkeit, von den Zügen der Schwarzwaldbahn auf die Busse in Richtung Stadtzentrum St. Georgen – Nußbach – Triberg umzusteigen. Würde die Buslinie zwischen Villingen und Triberg durchgängig gefahren werden, müssten die Busse am Bahnhof St. Georgen wegen der Zuganschlüsse in alle Richtungen etwa 10 bis 15 Minuten am Bahnhof stehen bleiben. Das wäre für Fahrgäste zum Beispiel von Peterzell in die Stadtmitte von St. Georgen sehr unattraktiv. Ansonsten müsste die Verknüpfung dieser Linie mit der Schiene am Bahnhof St. Georgen aufgegeben werden.

Aufgrund der topographischen Verhältnisse in St. Georgen kann auf Anschlussbusse vom Bahnhof in die Innenstadt nicht verzichtet werden.

Im Abschnitt St. Georgen Seebauernhöhe – St. Georgen Bahnhof – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Halde verkehren die Busse der SBG in einer Kooperation mit der Fa. Fischer, die in St. Georgen den Stadtbus betreibt. Grundlage ist auch hier ein sog. Naturalienausgleich, also eine gegenseitige Beauftragung in gleichem Fahrleistungsumfang.

Durch diese Kooperation wurde es möglich, das Angebot des Stadtverkehrs St. Georgen überwiegend halbstündlich ohne öffentliche Zuschüsse zu betreiben.

Die Linie 7265 bedient im Abschnitt Villingen – Königsfeld den sehr starken Schülerverkehr zu den Zinzendorfschulen Königsfeld und zu den weiterführenden Schulen in Villingen-Schwenningen sowie zur Gemeinschaftsschule in Mönchweiler. Aus diesem Grund sind zu schulrelevanten Zeiten zusätzliche Fahrten erforderlich.

Im Abschnitt Königsfeld – Peterzell – St. Georgen spielt der Schülerverkehr eine tragende Rolle. Die Busse sind im Zulauf auf St. Georgen sehr stark ausgelastet. Der Anteil durchgängiger Fahrgäste in der Relation Villingen – St. Georgen ist wegen der parallel verkehrenden Schwarzwaldbahn vergleichsweise gering, d.h. in Königsfeld findet ein relativ starker Fahrgastwechsel statt. Am Busbahnhof Königsfeld werden durch die Linie 7265 gute Anschlüsse an andere regionale Buslinien, u.a. in das Mittelzentrum Schramberg, hergestellt.

Der Abschnitt St. Georgen – Triberg wird von Fahrgästen deutlich schwächer frequentiert. Ein Grund hierfür ist die Tatsache, dass Reisende ab Triberg nach Villingen-Schwenningen in der Regel bereits in Triberg und nicht erst in St. Georgen auf die Schwarzwaldbahn wechseln. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Buslinie 7265 liegt jedoch darin, dass der Bus im Gegensatz zur Schwarzwaldbahn in Triberg bis zum Marktplatz verkehrt und den Reisenden damit lange Fußwege von dem peripher gelegenen Bahnhof Triberg in die Innenstadt erspart.

Im Rahmen einer Kooperation in der Kursstufe (früher: Oberstufe) zwischen den Gymnasien St. Georgen, Triberg und Furtwangen hat die Buslinie 7265 ebenfalls eine wesentliche Bedeutung, da sie im Gegensatz zur Schwarzwaldbahn in St. Georgen das Gymnasium bedient und in Triberg ebenfalls in der Nähe des dortigen Gymnasiums endet. Über diese Buslinie wird ein Austausch von Schülern zwischen den drei Gymnasien zur besseren Auslastung der differenzierten Kursangebote in der Kursstufe ermöglicht.

Als eine der wenigen Buslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis weist die Linie 7265 auch in den Tagesrandlagen sowie am Wochenende eigenwirtschaftlich angebotene Busfahrten auf. Die Fahrpläne sind auch auf die Arbeitszeiten abgestimmt. Gemessen an der Zahl möglicher 4.850 Pendler aus diesem Bereich ist die Nachfrage relativ gering. Durch die Topographie sind die Wege von den Bushaltestellen zu den Arbeitsplätzen oft nicht ideal. Ebenso werden – wie etwa das Gewerbegebiet Peterzell-Hagenmoos – Gewerbegebiete ausgewiesen, die ungünstig zur Buslinie liegen bzw. zur Bedienung zeitaufwändige Stichfahrten erfordern. In Mönchweiler liegen die Gewerbebetriebe südwestlich der B 33 und werden durch die Buslinie 7265 nicht erschlossen.

Das Fahrplanangebot der Linie 7265 umfasst Montag bis Freitag den Zeitraum zwischen 5:00 Uhr und 23:00 Uhr, an Samstagen zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen 8:00 Uhr und 20:00 Uhr. Anschließend verkehren jeweils im Abschnitt Villingen – Mönchweiler – Königsfeld Rufbusse bis etwa Mitternacht.

Das heutige Fahrplanangebot der Buslinie 7265 wird durch die SBG eigenwirtschaftlich ohne öffentliche Zuschüsse erbracht.

3.2.2.4 Linie 7270 Triberg – Schonach – Schönwald – Furtwangen

Die Buslinie 7270 verbindet das Kleinzentrum Triberg mit den Gemeinden Schonach und Schönwald sowie mit dem Unterzentrum Furtwangen. Im Einzugsgebiet dieser Linie leben etwa 18.000 Einwohner. Nach der Pendlerstatistik beträgt das Potenzial entlang der Strecke etwa 2.750 Berufspendler.

In Triberg werden Anschlüsse von und zur Schwarzwaldbahn, hauptsächlich aus/in Richtung Karlsruhe, hergestellt. In Furtwangen bestehen Anschlüsse in/aus Richtung Freiburg und in/aus Richtung Vöhrenbach, soweit dies aufgrund der Fahrlagen möglich ist.

Die Linie wird stündlich mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten betrieben, was insbesondere wegen des hohen Schülerverkehrsaufkommens notwendig ist. Die vielfältigen Erfor-

ernisse des Schülerverkehrs sind auch Ursache dafür, dass kein exakter Taktverkehr angeboten werden kann. Neben den weiterführenden Schulen in Triberg und Furtwangen (Gymnasien und Realschulen) spielt auch der Verkehr zur Werkrealschule in Schonach eine wichtige Rolle. Manchmal wird beklagt, dass in Triberg die Züge in Richtung Villingen – Konstanz weniger gut durch die Linie 7270 angebunden sind. Dies liegt derzeit daran, dass die Busse der Linie 7265 von Triberg kommend (aufgrund der im Vergleich zur Schwarzwaldbahn kürzeren Fahrstrecke) die Anschlüsse jeweils in St. Georgen auf den gleichen Zug herstellen.

Die Buslinie 7270 wird zwischen Triberg und Furtwangen Montag bis Freitag zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr betrieben. Anschließend verkehren Rufbusse bis etwa 24:00 Uhr, am Wochenende bis etwa 01:00 Uhr. An Samstagen fahren die Busse zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr, danach Rufbusse bis 01:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen werden Fahrten zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr und danach Rufbusse bis 24:00 Uhr angeboten.

Die Rufbusse zwischen Triberg und Furtwangen sind gut ausgelastet. Es handelt sich hier um eine der ersten Rufbuslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis, die im Zusammenhang mit der Neuvergabe der Schwarzwaldbahn neu konzipiert wurde. Die Fahrgäste können bereits in den Zügen beim Zugbegleiter den Rufbus bestellen und haben deshalb bis zum letzten Zug in der Nacht jeweils Anschluss in Richtung Schonach, Schönwald, Furtwangen oder Gütenbach.

Neben dem starken Ausbildungsverkehr spielt der touristische Verkehr im Ferienland Schwarzwald eine wesentliche Rolle. Ebenso trägt der Hochschulstandort Furtwangen zur guten Nachfrage bei. Zwischen Triberg Bahnhof und Schonach hat die Regionalbuslinie aufgrund der bandförmigen Siedlungsstruktur beinahe den Charakter eines Stadtverkehrs.

Das heutige Fahrplanangebot der Linie 7270 wird von der SBG eigenwirtschaftlich erbracht.

3.2.2.5 Linie 7272 Furtwangen – Gütenbach – Waldkirch (*Anschluss an Breisgau-S-Bahn*)

Die Buslinie 7272 verbindet über das Simonswälder Tal das Unterzentrum Furtwangen mit dem Oberzentrum Freiburg. Hierfür muss in Bleibach bzw. Waldkirch jeweils auf die Züge der Breisgau-S-Bahn nach Freiburg umgestiegen werden.

Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises werden durch die Linie etwa 9.000 Einwohner bedient. Nach der Pendlerstatistik besteht im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises ein Potenzial an etwa 700 Berufspendlern. Zu berücksichtigen ist auch der Hochschulstandort Furtwangen, aufgrund dessen es stärkere Verflechtungen mit Freiburg gibt.

Die Buslinie wird kreisgebietsüberschreitend Montag bis Freitag mit 16 Fahrtenpaaren, an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen mit jeweils 8 Fahrtenpaaren bedient. An Werktagen verkehren die Busse ab Furtwangen zwischen 5:00 Uhr und 22:00 Uhr, an Samstagen zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen 8:00 Uhr und 22:00 Uhr. Infolge der Anbindung der Buslinie in Waldkirch bzw. Bleibach an die Breisgau-S-Bahn ist das Fahrplanangebot relativ gut vertaktet. Es wird darüber hinaus von der SBG eigenwirtschaftlich erbracht. Lediglich eine Spätverbindung mit einem Kleinbus ab Simonswald im Anschluss an den dort endenden Busverkehr nach Furtwangen wird vom Schwarzwald-Baar-

Kreis bezuschusst, um Gütenbach und Furtwangen auch am späten Abend aus Richtung Freiburg noch zu bedienen.

3.2.2.6 Linie 7275 Schwenningen – Bad Dürkheim – Donaueschingen

Diese Buslinie verbindet Schwenningen mit dem Kleinzentrum Bad Dürkheim und dem Mittelzentrum Donaueschingen. Im direkten Einzugsgebiet der Buslinie 7275 leben etwa 18.000 Einwohner. Das Potenzial beträgt nach der Pendlerstatistik etwa 2.000 Pendler.

Die Buslinie verbindet auf direktem Weg über die B 27 die genannten Städte, wobei der Schwerpunkt der Linie in der Bedienung von Schwenningen sowie von Donaueschingen nach Bad Dürkheim liegt. Zwischen Donaueschingen und Villingen-Schwenningen bestehen mit den Regionalexpress-Zügen der DB und den Ringzügen weitere direkte und schnelle Verkehrsangebote.

Wesentliche Aufgaben hat die Buslinie im Schülerverkehr zu Schulen in Schwenningen und Donaueschingen. Die Linie 7275 erschließt ferner das Gewerbegebiet und das Stadtgebiet in Bad Dürkheim und schafft Verbindungen für die zahlreichen dort vorhandenen Handels-, Dienstleistungs- sowie Kureinrichtungen.

Die Anbindung an den Schienenverkehr erfolgt sowohl in Schwenningen (in/aus Richtung Stuttgart – Rottweil) als auch in Donaueschingen (in/aus Richtung Freiburg/Konstanz).

Die Linie wird Montag bis Freitag zwischen 05:30 Uhr und 19:30 Uhr mit Linienbussen bedient, danach verkehren Rufbusse bis etwa 24:00 Uhr.

An Samstagen verkehren zwischen Bad Dürkheim und Schwenningen zwischen 6:30 Uhr und 18:30 Uhr im Stundentakt Linienbusse, anschließend bis 24:00 Uhr Rufbusse. Im Abschnitt Donaueschingen – Bad Dürkheim wird die Linie an Samstagen zwischen 07:30 Uhr und 03:00 Uhr ausschließlich mit Rufbussen befahren.

An Sonn- und Feiertagen wird im Abschnitt Bad Dürkheim – Schwenningen von 08:30 Uhr bis 18:30 Uhr ein Stundentakt mit Linienbussen angeboten, danach erfolgt die Bedienung mit Rufbussen bis 23:30 Uhr. Im Abschnitt Donaueschingen – Bad Dürkheim verkehren fast ausschließlich Rufbusse in der Zeit zwischen 8:30 Uhr und 24:00 Uhr.

3.2.2.7 Linie 7277 Donaueschingen – Hüfingen – Blumberg

Die Buslinie 7277 verbindet das Mittelzentrum Donaueschingen mit dem Unterzentrum Blumberg und dem Kleinzentrum Hüfingen. Im Einzugsbereich der Linie 7277 leben etwa 20.000 Einwohner. Nach der Pendlerstatistik liegt das Potenzial bei etwa 1.700 Berufspendler.

Die Linie befährt heute zahlreiche unterschiedliche Linienwege, um die Beförderungsbedürfnisse insbesondere im Schülerverkehr erfüllen zu können. Schülerverkehre bestehen nach Donaueschingen zu den weiterführenden Schulen, zur Gemeinschaftsschule in Hüfingen, zu den Schulen in Blumberg sowie zu Grundschulen in Behla, Hausen vor Wald und Mundelfingen. Zwischen Donaueschingen und dem 17 km entfernten Blumberg liegen die Fahrzeiten je

nach zu befahrendem Linienweg im Bereich zwischen 30 und 60 Minuten. Es ist kein Takt vorhanden und das Fahrplanangebot ist für die Fahrgäste nur schwer durchschaubar. Neben der Vielzahl an unterschiedlichen Linienwegen unterscheidet sich der Umfang des Fahrplanangebots an Schultagen sehr stark von dem Angebot an Ferientagen.

Die Linie wird unter der Woche im Zeitraum zwischen 5:30 Uhr und 20:30 Uhr mit Linienbussen bedient, am Abend verkehren Rufbusse bis 24:00 Uhr.

Am Wochenende verkehren zwischen 9:00 Uhr und 17:00 Uhr drei Linienbusfahrten, die durch sechs Rufbusfahrtenpaare ergänzt werden, so dass etwa alle zwei Stunden eine Verbindung bestehen.

An der Haltestelle Zollhaus werden nach Möglichkeit Anschlüsse an weiterführende Linien in Richtung Randen – Kommingen – Riedöschingen (Linie 7278) bzw. Fützen – Stühlingen – Waldshut (Linie 7338) hergestellt.

Insgesamt ist das Fahrgastaufkommen zufriedenstellend, da es sich bei dieser Linie um das Rückgrat des Schülerverkehrs aus dem Bereich Südbaar bis Donaueschingen handelt. Allerdings ist die Nachfrage von Fahrgästen außerhalb des Ausbildungsverkehrs eher verhalten, was in erster Linie auf die unattraktiven langen Fahrzeiten zwischen Donaueschingen und Blumberg zurückzuführen sein dürfte. Die derzeitige Angebotsstruktur eignet sich nicht für systematische Verknüpfungen mit weiterführenden Schienenstrecken. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn zwischen Freiburg und Villingen muss das Angebot deshalb grundlegend überarbeitet werden.

3.2.2.8 Linie 7280 Villingen – Bad Dürkheim – Ostbaar/Öfingen

Die Buslinie 7280 verbindet das Oberzentrum Villingen mit dem Kleinzentrum Bad Dürkheim und seinen Teilorten. Im Einzugsgebiet der Buslinie leben etwa 24.000 Einwohner, das Pendlerpotenzial liegt bei etwa 3.800.

Zwischen Villingen und der Kernstadt von Bad Dürkheim wird an Werktagen fast durchgängig ein 30-Minuten-Takt angeboten. Die Ortsteile von Bad Dürkheim im Ostbaar-Bereich können in der Regel stündlich erreicht werden. Die Linie hat unterschiedliche Linienführungen: Zwischen Villingen und Bad Dürkheim verkehren die Busse überwiegend über Marbach, da Marbach insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr eine größere Nachfrage nach Bad Dürkheim aufweist. Einige wenige Busse befahren zwischen Villingen und Bad Dürkheim die Direktstrecke über die B 33.

Ab Bad Dürkheim fahren die Busse in die Ostbaar entweder über Hochemmingen – Tuningen oder über die Hirschhalde nach Sunthausen bzw. Biesingen. Hier erfolgt eine systematische Verknüpfung mit der Buslinie 7279 Donaueschingen – Ostbaar, damit nicht alle Ortsteile von Bad Dürkheim mit jedem Bus aus Bad Dürkheim und aus Donaueschingen angefahren werden müssen. Während die Linie 7280 überwiegend Oberbaldingen, Unterbaldingen und Öfingen bedient, kann nach Biesingen auf die Linie 7279 umgestiegen werden. Südöstlich von Bad Dürkheim hat diese Linie bis in den Ortsteil Öfingen die Funktion einer Nebenachse.

Das ÖPNV-Angebot im Bereich der Ostbaar ist sehr stark auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet. Neben den weiterführenden Schulen in Villingen-Schwenningen und Donaueschingen werden die Realschule und die Werkrealschule Bad Dürkheim sowie Grundschulen in Bad Dürkheim und Oberbaldingen bedient. In der morgendlichen Verkehrsspitze bestehen im Bereich Bad Dürkheim zeitweise Kapazitätsprobleme.

Die Linie wird Montag bis Freitag zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr mit Linienbussen, am Abend bis 24:00 Uhr mit Rufbussen betrieben. An Samstagen verkehren im Zwei-Stunden-Takt ausschließlich Rufbusse in der Zeit von 7:30 Uhr bis etwa 03:00 Uhr, im Abschnitt Villingen – Bad Dürkheim verkehren im Stundentakt zwischen 06:15 Uhr und 19:15 Uhr Linienbusse. An Sonn- und Feiertagen werden im Ostbaar-Bereich zwischen 7:30 Uhr und 23:30 Uhr im Zwei-Stunden-Takt Rufbusse angeboten, im Abschnitt Villingen – Bad Dürkheim zwischen 7:15 Uhr und 19:15 Uhr stündlich Linienbusse, danach Rufbusse bis 0:45 Uhr.

3.2.2.9 Linie 7282 Donaueschingen – Neudingen – Geisingen

Die Buslinie 7282 verkehrt kreisgebietsüberschreitend parallel zur Schwarzwaldbahn nach Geisingen/Immendingen. Im Einzugsbereich der Buslinie leben im Schwarzwald-Baar-Kreis etwa 7.000 Einwohner. Da der Bereich Donaueschingen – Pfohren – Neudingen zur Stadt Donaueschingen gehört, liegen hier keine Pendlerzahlen vor, da die Statistiken nur über die Gemeindegrenze hinweg erstellt werden.

Die Linie wird zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr stündlich mit Linienbussen bedient, danach verkehren Rufbusse bis 24:00 Uhr. Am Wochenende werden ausschließlich Rufbusse im Zwei-Stunden-Takt in der Zeit von 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr eingesetzt.

Die größte Nachfrage besteht im Ausbildungsverkehr zu Schulen in Pfohren und in Donaueschingen. Parallel zur Buslinie 7282 verkehrt die Schwarzwaldbahn – allerdings bis auf einzelne Züge in Tagesrandlage ohne Zwischenhalte bis Immendingen und die Regionalexpress-Linie Neustadt – Donaueschingen – Geisingen – Tuttlingen – Ulm. Das Schienenverkehrsangebot wird derzeit durch einzelne Ringzüge ergänzt, die ebenfalls nur in Donaueschingen und Geisingen halten.

Das Fahrplanangebot dieser Buslinie wurde eng mit dem Landkreis Tuttlingen abgestimmt. Während im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises die schulischen Funktionen im Vordergrund stehen und eine Anbindung an die Ringzüge von/nach Villingen wesentlich ist, übernimmt die Buslinie im Bereich des Landkreises Tuttlingen zusätzlich zum Ausbildungsverkehr die Funktionen des Schienenverkehrs, da die Stadt Geisingen von den DB-Zügen nur alle zwei Stunden bedient wird. Die Anbindung von Geisingen an den Schienenverkehr erfolgt hierbei in Immendingen.

Die Busfahrten werden im Schwarzwald-Baar-Kreis eigenwirtschaftlich erbracht, die Rufbusse werden teilweise bezuschusst.

3.2.3 Regional wichtige Buslinien (Nebenachsen)

3.2.3.1 Linie 36 Mönchweiler – Obereschach – Kappel – Weilersbach – Schwenningen

Die Linie 36 verkehrt an Werktagen von Schwenningen über das Schwarzwald-Baar-Klinikum und das Schwarzwald-Baar-Center nach Weilersbach, Kappel und Obereschach und bedient zusätzlich den Schülerverkehr zur Gemeinschaftsschule in Mönchweiler. Die Linie verkehrt im Stundentakt. Über die Linie 36 wird der Stadtbezirk Weilersbach an Schwenningen und mit Umstieg am Schwarzwald-Baar-Center bzw. am Schwarzwald-Baar-Klinikum an Villingen angebunden. Das Fahrtenangebot wird zwischen Weilersbach und Schwenningen (Deutenbergschulen) zu den Verkehrsspitzenzeiten durch drei direkte Verbindungen ergänzt, damit die vielen Fahrgäste der voll besetzten Linienbusse nicht umsteigen müssen.

Wegen der notwendigen räumlichen Erschließung werden in Weilersbach grundsätzlich alle Haltestellen bedient. Kappel muss ebenfalls in diese Buslinie einbezogen werden, da Kappel sonst nur über Umsteigeverbindungen nach Schwenningen verfügen würde.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Linie 37 konnte Niedereschach umsteigefrei direkt an Schwenningen angebunden werden, so dass Kappel über die Linie 36 bedient werden muss. In Obereschach verkehrt die Buslinie wegen der Wendemöglichkeit bis zur Schule in Obereschach, zur Schülerverkehrsspitze bis nach Mönchweiler zur Gemeinschaftsschule. In Obereschach bestehen Anschlüsse aus dem Raum Fischbach – Neuhausen für Schüler nach Mönchweiler. Der Umstieg, der an verschiedenen auseinanderliegenden Haltestellen in Obereschach erfolgt, gestaltet sich schwierig, da sich die Busse nicht direkt begegnen und bei Verspätungen die Anschlüsse nicht zuverlässig funktionieren.

Der Stundentakt der Linie 36 ermöglicht gute Verknüpfungen am Schwarzwald-Baar-Center bzw. am Schwarzwald-Baar-Klinikum mit den Stadtverkehrslinien des Oberzentrums. Gleichzeitig muss jedoch erwähnt werden, dass der reine Taktverkehr Anlass für Klagen über nicht passende Zeiten im Schülerverkehr ist. Aus heutiger Sicht besteht deshalb bei dieser Linie ein erheblicher Handlungsbedarf. Viele Fahrgäste, die eigentlich ideal auf dieser Achse fahren könnten (z.B. Schwenningen – Königsfeld oder Obereschach – Königsfeld), meiden die Linie 36 wegen nicht passender Zeitlagen und belasten dafür die Kapazitäten zwischen Obereschach und Villingen bzw. zwischen Villingen und Schwenningen. Durch geänderte Fahrplanstrukturen soll erreicht werden, diese teilweise recht starken Verkehre auf die Linie 36 zu verlagern. Hierdurch könnten Kapazitätsprobleme auf den anderen Linien gelöst werden, da die zu dieser Zeit stark besetzten Busse des Stadtverkehrs von Schwenningen nach Villingen sowie die Busse von Villingen nach Königsfeld ebenfalls entlastet würden.

3.2.3.2 Linie 37 Schwenningen – Dauchingen – Niedereschach – Fischbach

Die Linie 37 ermöglicht aus dem Bereich des nordöstlichen Kreisgebiets den direkten Zugang zum Stadtbezirk Schwenningen. Sie wird nahezu stündlich ab Niedereschach betrieben und ersetzt die früher bestehende Umsteige Verbindung von Niedereschach nach Dauchingen (Linie 39) auf die frühere Linie Dauchingen – Schwenningen. Durch diese Linie werden etwa 16.000 Einwohner erschlossen. Das Berufspendler-Potenzial liegt bei etwa 1.450 Pendlern.

Wichtigste Nachfragegruppe stellen die Schülerverkehre zu Schulen in Schwenningen dar, insbesondere zu den Deutenberg-Schulen, zu den beruflichen Schulen sowie zur Rudolf-Steiner-Schule. In den letzten Jahren hat sich durch die neue Gemeinschaftsschule in Niedereschach/Deißlingen ein gegenläufiger Beförderungsbedarf entwickelt. Die Einbindung von Deißlingen erfolgt jedoch weiterhin als reiner Schulbusverkehr, da außerhalb des Schülerverkehrs kein nennenswerter Bedarf bekannt ist.

In Niedereschach bestehen Umsteigemöglichkeiten in die Richtungen Horgen, Kappel, Schabenhausen und Königsfeld. Ein Teil der Busse aus Schwenningen fährt bis Fischbach direkt durch. Diese Linienstruktur kommt damit den Anforderungen der Gemeinschaftsschule in Niedereschach entgegen.

In Schwenningen beginnt und endet die Buslinie am Bahnhof. Dort besteht eine Verknüpfung mit dem Ringzug. Der Busbahnhof Schwenningen kann wegen einer fehlenden Wendemöglichkeit am Bahnhof nur in Richtung Süden bedient werden. In Richtung Norden verkehren die Busse in der Regel über den nahegelegenen Marktplatz. Da von der Stadt Villingen-Schwenningen für den Bereich des Marktplatzes neue Gestaltungs- und Nutzungskonzepte geplant sind und durch Umbaumaßnahmen Sperrungen und Umleitungen absehbar sind, verkehrt die Buslinie 37 derzeit ausschließlich über den Deutenbergring. Hierdurch wurde während der längeren Umbauphase ein einheitlicher Linienverlauf erreicht, allerdings verbunden mit dem Nachteil, dass sich die Fahrzeiten für die Fahrgäste – mit Ausnahme der zahlreichen Schüler zu den Deutenberg-Schulen – etwas verlängert haben.

3.2.3.3 Linie 40 Villingen – Obereschach – Neuhausen – Erdmannsweiler – Fischbach

Die Linie 40 verkehrt zwischen Villingen und Fischbach in etwa stündlich und ermöglicht umsteigefreie Verbindungen in den nordöstlichsten Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises. Es werden etwa 12.000 Einwohner bedient, allerdings liegt das Berufspendler-Potenzial nur bei 300 Personen. Ursächlich hierfür ist die Tatsache, dass aus diesem Bereich die Linie 37 nach Schwenningen direkte Verbindungen bietet, gleichermaßen auch die Linie 38 ab Obereschach nach Villingen.

Die größte Nachfragegruppe bildet der Ausbildungsverkehr nach Villingen, welcher zur Hauptverkehrszeit den Einsatz eines Verstärkerbusses erfordert.

3.2.3.4 Linie 55 St. Georgen – Tennenbronn – Schramberg

Die Linie 55 aus Schramberg über Tennenbronn nach St. Georgen hat im Schülerverkehr zwischen Tennenbronn (Ortsteil von Schramberg) und St. Georgen eine überragende Bedeutung. Traditionell besuchen zahlreiche Schüler aus Tennenbronn das St. Georgener Bildungszentrum, so dass das Verkehrsangebot auf diese Bedürfnisse ausgerichtet ist. Es müssen mehrere Fahrzeuge zeitnah verkehren, um die starken Schülerspitzen bedienen zu können. Einen weiteren Faktor stellt die Anbindung der Linie 55 in St. Georgen an die Schwarzwaldbahn in/aus Richtung Villingen – Konstanz dar, die für den Raum Schramberg – Tennenbronn kurze Reisezeiten nach Villingen – Donaueschingen und zum Bodensee ermöglicht. Von der Linienstruktur her ist dieser Anschluss insofern günstig, weil mit ihm zeitgleich die

Innenstadt von St. Georgen an die Schwarzwaldbahn angebunden werden kann. Weitere Aufgaben dieser kreisüberschreitenden Linie liegen im Berufsverkehr der Fa. Schneider in Tennenbronn sowie in Binnenverkehren des Landkreises Rottweil, die auf den Anschlussknoten in Schramberg ausgerichtet sind.

3.2.3.5 Linie 80 Villingen – Rietheim – Pfaffenweiler

Die Buslinie 80 erschließt die südlichen Stadtbezirke Rietheim, Pfaffenweiler und Herzogenweiler in ungefähr stündlichem Rhythmus. Das bediente Einwohnerpotenzial liegt bei etwa 5.000 Einwohnern. Der Bedienungsumfang reicht unter der Woche von etwa 6:00 Uhr bis 19:00 Uhr mit Linienbussen, an Samstagen bis ca. 14:00 Uhr. Jeweils anschließend verkehren bis etwa 23:00 Uhr Rufbusse im Stundentakt. An Sonn- und Feiertagen verkehren auf dieser Linie zwischen 08:30 Uhr und 23:00 Uhr ausschließlich Rufbusse im Stundentakt.

Das Fahrplanangebot dieser Linie wurde mit einem neuen Verkehrskonzept zum 01.06.2015 völlig überarbeitet und das Fahrplanangebot nahezu verdoppelt. Erfahrungsgemäß benötigt es einen längeren Zeitraum, bis sich die Bevölkerung auf das neue ÖPNV-Angebot einstellt und dieses nutzt. Die größte Nutzergruppe dieser Buslinie bilden nach wie vor die Schüler. Da auch zwischen Herzogenweiler und Tannheim eine schulische Beziehung besteht, musste dies bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt werden. Problematisch ist im Hinblick auf den Ausbauzustand die Befahrbarkeit der direkten Gemeindeverbindungsstraße zwischen Herzogenweiler und Tannheim. Die ursprüngliche Absicht, diese Straße nur mit Kleinbussen zu befahren, konnte wegen des Kapazitätsbedarfs im Linienabschnitt Tannheim – Pfaffenweiler nicht umgesetzt werden, so dass die Straße bei einigen Fahrten nach wie vor mit Linienbussen befahren werden muss. Sollte sich an dem Ausbauzustand dieser Straße in absehbarer Zeit nichts ändern, muss ggf. die Linienführung geändert und das Verkehrskonzept entsprechend angepasst werden.

In Villingen bedient diese Buslinie den Süden der Stadt und erschließt zugleich einige Dienstleistungseinrichtungen (Einkaufsmärkte) im Sinne einer Stadtbuslinie. Am Bahnhof in Villingen werden gute Anschlüsse an das Stadtbus- und Regionalbusnetz sowie an den Schienenverkehr hergestellt.

Eine Erhebung, wie das deutlich verbesserte Busangebot vom Markt angenommen wird, ist noch nicht erfolgt. Im Laufe des Jahres 2017 soll eine Verkehrszählung hierüber genauere Erkenntnisse bringen.

3.2.3.6 Linie 81 Villingen – Pfaffenweiler – Tannheim

Die Linie 81 wurde im Rahmen des neuen Verkehrskonzepts zum 01.06.2015 in dieser Form neu geschaffen und erschließt den Verkehrsraum mit einem zweiten Linienast. Die Linie verkehrt von Villingen aus auf direktem Weg nach Pfaffenweiler und weiter nach Tannheim bis zur dortigen Nachsorgeklinik. Das Einzugsgebiet der Linie liegt bei ca. 4.000 Einwohnern. Die Linie wird Montag bis Freitag im Stundentakt von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr mit Linienbussen bedient, ab 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr verkehren Rufbusse.

An Samstagen verkehren zwischen 6:00 Uhr und 16:00 Uhr Linienbusse, danach Rufbusse im

Stundentakt. An Sonn- und Feiertagen fahren ganztägig Rufbusse im Stundentakt von 8:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Zusammen mit der Linie 80 wird durch Überlagerung der beiden Linien für den Stadtbezirk Pfaffenweiler an Werktagen bis etwa 19:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt angeboten. In den Schwachlastzeiten am Abend sowie am Wochenende erfolgt der Verkehr in Kombination mit der Linie 80 im Stundentakt mit Rufbussen.

Wichtigstes Potenzial dieser Linie sind Schülerverkehre von und nach Villingen, die den Einsatz von Bussen mit hoher Kapazität bedingen. Die Linie befährt in Villingen grundsätzlich die Vöhrenbacher Straße und bedient damit westliche Teile der Kernstadt. Sie ist am Bahnhof Villingen vollständig in die Anschlussbeziehungen der Stadt- und Regionalbusverkehre sowie des Schienenverkehrs integriert.

Obwohl im Vergleich zu früher der Stadtbezirk Riethem aus diesem Linienast Villingen – Pfaffenweiler – Tannheim herausgenommen wurde, gibt es seitens des Busbetreibers immer wieder Klagen über angespannte Fahrzeiten, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Würde man die Fahrzeiten entsprechend verlängern, würde aus einem 60-Minuten-Takt ein nicht marktfähiger 65-Minuten-Takt mit Anschlussverlusten an Stundentakt-Verkehre entstehen. Alternativ wäre eine Verdoppelung der eingesetzten Fahrzeuge und des Fahrpersonals erforderlich. Eventuell muss deshalb die Streckenführung insbesondere im Stadtbezirk Pfaffenweiler nochmals überprüft werden.

3.2.3.7 Linie 7260 Donaueschingen – Hüfingen – Mundelfingen – Wutachmühle (– Bonndorf)

Die kreisgebietsüberschreitende Buslinie 7260 bedient im Schwarzwald-Baar-Kreis im Wesentlichen die Stadt Hüfingen mit ihren Ortsteilen Hausen vor Wald und Mundelfingen. Bedient wird ein Einwohner-Potenzial von ca. 10.000 Einwohnern. Da innergemeindliche Pendlerströme statistisch nicht erfasst werden, kann hier keine Aussage über die Höhe des Pendler-Potenzials getroffen werden.

In diese Buslinie ist der Schülerverkehr der Schulstandorte Mundelfingen, Hausen vor Wald und Behla sowie der Schülerverkehr zur Lucian-Reich-Gemeinschaftsschule in Hüfingen und zu den weiterführenden Schulen in Donaueschingen integriert. Kreisüberschreitend wird die Buslinie von Ausbildungsverkehren zu den Berufsschulen und dem Fürstenberg-Gymnasium in Donaueschingen gut genutzt. Außerdem nutzen auch einige Schüler der Freien Waldorfschule Schwenningen aus dem Raum Bonndorf/Wutach diese Linie. Bislang wird eine umsteigefreie Verbindung ab Bonndorf bis nach Schwenningen zur Rudolf-Steiner-Schule angeboten.

Das Fahrplanangebot dieser Linie ist nicht vertaktet und hat seinen Schwerpunkt bislang eindeutig im Ausbildungsverkehr. Deshalb werden Fahrten außerhalb der schulrelevanten Zeiten nur eingeschränkt angeboten.

Am Wochenende wird im Freizeitverkehr saisonal von Ende April bis Mitte Oktober mit dem Zwei-Schluchten-Wanderbus ein Taktverkehr angeboten. Dieser ist auf den Bahnhof Döggingen ausgerichtet und ermöglicht auf diese Weise aus den Richtungen Villingen – Donau-

eschingen und Freiburg – Neustadt eine touristische Nutzung. An Schultagen wird der Bahnhof Döggingen derzeit von der Linie 7260 nur mit einer Fahrt am frühen Morgen bedient.

Der Bereich zwischen Donaueschingen und der Wutachmühle wird zusätzlich von einigen Bussen der Linie 7277 (Donaueschingen – Blumberg) mitbedient, was für eine gewisse Intransparenz des Fahrtenangebots sorgt. Im Zusammenhang mit der anstehenden Umsetzung der Breisgau-S-Bahn (Zeithorizont Dezember 2019) ist eine grundlegende Neuplanung dieses Verkehrsangebots vorgesehen.

3.2.3.8 Linie 7271 Donaueschingen – Wolterdingen – Vöhrenbach – Furtwangen

Die ursprünglich der ehemaligen Bregtalbahn folgende Buslinie 7271 von Donaueschingen über Vöhrenbach nach Furtwangen wurde vor einigen Jahren in die Abschnitte Donaueschingen – Hammereisenbach und Hammereisenbach – Vöhrenbach – Furtwangen aufgeteilt. Der aufkommensstarke Abschnitt Vöhrenbach – Furtwangen wird weiterhin von der SBG bedient, die in einer Kooperation mit der Firma Merz (Villingen – Vöhrenbach) nahezu stündliche umsteigefreie Verbindungen zwischen Furtwangen und Villingen-Schwenningen anbietet. Gleichzeitig wurde die früher stärker nachgefragte Verbindung von Furtwangen nach Donaueschingen im Abschnitt Donaueschingen – Vöhrenbach reduziert. Es verkehren hier nur noch wenige Fahrtenpaare durchgehend bis Furtwangen, in erster Linie während der Schülerspitze, zu welcher aus Kapazitätsgründen ohnehin mehrere Fahrzeuge zwischen Vöhrenbach und Furtwangen benötigt werden. Ansonsten muss am Busbahnhof in Vöhrenbach umgestiegen werden. Etwa stündlich wird eine Verbindung zwischen Donaueschingen und Vöhrenbach mit Anschluss nach Furtwangen angeboten. Der Streckenabschnitt Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach ist jedoch aufkommensschwach, da in diesem Bereich auf ca. 15 km Strecke nur etwa 500 Einwohner erschlossen werden. Dieses geringe Potenzial war ein Grund, die Linie Donaueschingen – Furtwangen zugunsten der deutlich stärkeren Linie Furtwangen – Villingen auf Vöhrenbach zu verkürzen und dort Umsteigebeziehungen nach Furtwangen herzustellen. An Samstagen wird ein Zwei-Stunden-Takt von 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr angeboten, an Sonn- und Feiertagen verkehren drei Fahrtenpaare als Rufbusse.

Eine wesentliche Nutzergruppe dieser Linie stellen auch Fahrgäste mit Handicap dar, welche die Werkstätten „Fischerhof“ in Hammereisenbach aufsuchen. Mit der Buslinie 7271 gelangen diese Fahrgäste selbstbestimmt mit dem Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zu ihren Wohnungen im Raum Donaueschingen, Vöhrenbach und Furtwangen. Eine spezielle Berücksichtigung dieser Nachfragegruppe ist bei der Angebotsplanung unerlässlich.

Für den Verkehr von Furtwangen nach Donaueschingen bzw. umgekehrt bietet auch die Buslinie 61 mit Umstieg in Villingen auf die Bahn weiterhin gute und nahezu stündliche Reisemöglichkeiten.

Das Pendlerpotenzial der Linie liegt insgesamt bei etwa 1.050 Pendlern, davon im Abschnitt Vöhrenbach – Donaueschingen bei etwa 300 Pendlern.

Der stärkste Abschnitt zwischen Donaueschingen und Wolterdingen wird zusätzlich durch die Buslinie 97 Hubertshofen – Wolterdingen – Donaueschingen bedient.

3.2.3.9 Linie 7279 Donaueschingen – Biesingen/Sunthausen – Öfingen / Ostbaar

Die Buslinie 7279 bedient von Donaueschingen aus die Ostbaar mit den Ortsteilen Aasen und Heidenhofen sowie den Bad Dürrheimer Ortsteilen Biesingen, Sunthausen, Oberbaldingen, Unterbaldingen und Öfingen.

Die Angebotsgestaltung dieser Linie ist im Zusammenhang mit der Linie 7280 Villingen – Bad Dürrhein – Sunthausen – Öfingen zu sehen. In Sunthausen bzw. in Biesingen treffen sich beide Buslinien und bieten je nach Ziel oder Ausgangspunkt Umsteigemöglichkeiten. Hierdurch müssen nicht beide Linien aus Donaueschingen und aus Villingen – Bad Dürrhein nahezu parallel alle Ostbaar-Orte bedienen. Dem Vorteil kürzerer Reisezeiten steht allerdings ein Umsteigezwang für viele Fahrgäste gegenüber, außerdem sind bei der Fahrplangestaltung beider Buslinien die fahrplantechnischen Randbedingungen zu beachten.

Schwerpunkt dieser Linie ist ebenfalls der Ausbildungsverkehr, der u.a. neben den Schulen in Donaueschingen auch die Grundschule in Oberbaldingen bedient. Eine ergänzende Linienführung im Schülerverkehr verbindet Donaueschingen über Pfohren mit den Immenhöfen und Oberbaldingen. Zum Teil werden mit den Bussen der Linie 7279 innerhalb des Innenstadtbereichs von Donaueschingen Transferfahrten von der Eichendorffschule zum Bahnhof oder zwischen Bahnhof und dem Fürstenberg-Gymnasium übernommen.

Die Statistik dieser Linie weist nur relativ wenige Pendler auf, was jedoch darin begründet ist, dass Pendler zwischen den Donaueschinger Ortsteilen und der Kernstadt statistisch nicht erfasst werden.

Während der Schwachlastzeiten wird das Fahrplanangebot der Linie 7279 seit mehreren Jahren durch Rufbusse ergänzt. Die Nachfrage hat sich gut entwickelt. Mit den Rufbussen der Linien 7279 und 7280 besteht die Möglichkeit, unter der Woche bis Mitternacht, am Wochenende sogar noch später aus Donaueschingen oder Villingen-Schwenningen in alle Ostbaar-Orte zu gelangen.

3.2.3.10 Linie 7283 Schwenningen – Hochemmingen / Weigheim – Tuningen

Die Buslinie 7283 verkehrt ab Schwenningen auf der Direktstrecke über Hochemmingen bzw. über Mühlhausen – Weigheim nach Tuningen und dann weiter bis zum benachbarten Mittelzentrum Tuttlingen. Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises werden durch diese Buslinie etwa 13.000 Einwohner bedient. Nach der Pendlerstatistik besteht das Potenzial im Binnenverkehr des Schwarzwald-Baar-Kreises aus 120 Pendlern. Die Linie hat ihre wesentliche Bedeutung im Kreisgrenzen überschreitenden Ausbildungsverkehr zwischen Schwenningen, Tuningen und Tuttlingen, wobei die Nachfrage hauptsächlich aus Berufsschülern nach Schwenningen und Tuttlingen sowie Schülern der Freien Waldorfschule Schwenningen besteht.

Die Buslinie 7283 ist sehr stark geprägt vom Ausbildungsverkehr. Ausschlaggebend hierfür ist das Schulzentrum am Deutenberg in Schwenningen, welches aus dem gesamten Einzugsbereich der Linie ein Verkehrsaufkommen aufweist. Auch die Berufsschulen in Schwenningen

sowie die Staatl. Feintechnikschule und die Freie Waldorfschule sowie die Georg-Müller-Schule Schwenningen stellen wesentliche Ziele für diese Linie dar.

Die Linie wird Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr betrieben, anschließend mit Rufbussen bis 22:00 Uhr. Am Wochenende verkehren auf zwei Linienführungen ausschließlich Rufbusse im Zwei-Stunden-Takt: An Samstagen in der Zeit von 6:45 Uhr bis 23:45 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 7:45 Uhr und 23:45 Uhr.

Das heutige Fahrplanangebot auf der Linie 7283 wird nicht eigenwirtschaftlich erbracht.

Die Linie besteht aus zwei Linienästen. Der erste Linienast verläuft von Schwenningen über Weigheim nach Tuningen. Aus dem Stadtbezirk Weigheim bestehen starke Verflechtungen im Schüler- und Versorgungsverkehr mit der Nachbarstadt Trossingen. Für diese Relation zwischen Weigheim und Trossingen dient die Linie 57 des Landkreises Tuttlingen. Für weitere Verbindungen aus Villingen, Schwenningen oder Mühlhausen nach Trossingen soll jedoch kein Parallelverkehr zum Ringzug betrieben werden. Aus diesem Grund wurde die Linie 7283 nicht bis Trossingen durchgebunden.

Ein zweiter Linienast verkehrt ab Schwenningen über den Bad Dürrheimer Ortsteil Hochemmingen nach Tuningen und von dort weiter nach Tuttlingen.

Da es bei der Bedienung des Schulzentrums am Deutenberg immer wieder Klagen über zu knappe Bedienungszeiten vor Schulbeginn und nach Schulschluss gibt, soll der Verkehr im südöstlichen Bereich von Schwenningen künftig neu konzipiert werden.

3.2.3.11 Linie 7338 Blumberg – Fützen (– Stühlingen – Waldshut)

Für diese Linie kann kein Nachfragepotenzial ausgewiesen werden, da es sich im Bereich der Stadt Blumberg ausschließlich um Verkehre innerhalb der Stadt handelt, die statistisch nicht erfasst werden. Die Nachfrage in den Bussen über die Kreisgrenze hinweg zwischen Grimmlshofen und Fützen nach Blumberg ist gering.

Die Linie 7338 wird von der SBG-Niederlassung Waldshut geplant und eigenwirtschaftlich betrieben, da das Verkehrsaufkommen im unteren Wutachtal sehr hoch ist und hierdurch der aufkommensschwächere Streckenabschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis vom stärkeren Abschnitt im Landkreis Waldshut mitgetragen wird. Nachteilig ist jedoch aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises, dass die Fahrzeiten des dichten Takts im unteren Wutachtal auch prägend für die Bedienungszeiten im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises sind. In der Folge ergeben sich deshalb teilweise in Blumberg längere Umsteigezeiten von Fützen und Epfenhofen in Richtung Donaueschingen oder zum Ringzug in Richtung Tuttlingen.

3.2.3.12 Linie 7486 Königsfeld (– Hardt – Schramberg)

Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises ist für diese Buslinie kein Potenzial ausweisbar, da es sich hauptsächlich um eine kreisüberschreitende Buslinie handelt. Die Linie wird von der SBG betrieben und ist in Königsfeld auf die Busse der Linie Villingen – Königsfeld – St. Geor-

gen abgestimmt. Die größte Nachfrage besteht im Schülerverkehr zu weiterführenden Schulen in Königsfeld (Zinzendorfschulen) und in Villingen-Schwenningen (Berufliche Schulen).

Seit Jahren gibt es aus dem Raum Schramberg den Wunsch, die Linie 7486 über die Linie 7265 umsteigefrei bis Villingen, möglichst sogar bis zum Schwarzwald-Baar-Klinikum zu betreiben. Allerdings hätte dies eine Verschlechterung der Busverbindungen für Fahrgäste der Buslinie 7265 St. Georgen – Peterzell – Königsfeld – Mönchweiler – Villingen zur Folge, so dass dieser Forderung nicht entsprochen wurde.

Eine Bedienung des Schwarzwald-Baar-Klinikums durch diese Regionalbuslinie scheidet ohnehin aus, da die Bushaltestellen am Klinikum kapazitätsmäßig auf die ausschließliche Bedienung durch die Stadtverkehrslinien ausgelegt sind, die ganztägig im 15-Minuten-Takt das Klinikum bedienen. Für alle Regionalbuslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis wurde deshalb bei Inbetriebnahme des Klinikums einheitlich geregelt, dass grundsätzlich von den Bussen und Bahnen aus dem Kreisgebiet und der Region an den Bahnhöfen in Villingen bzw. Schwenningen auf die Stadtverkehrslinien umzusteigen ist.

Fahrgastzählungen haben ergeben, dass die Notwendigkeit von durchgehenden Busverbindungen von Schramberg nach Villingen derzeit nicht gegeben ist. Wenn umlauftechnische Möglichkeiten einer Durchbindung von einigen Fahrten in Zwischenlage bestehen, könnten diese genutzt werden, um einige Direktverbindungen zwischen Schramberg und Villingen zu ermöglichen.

Am Wochenende verkehren auf dieser Buslinie keine Fahrten. Ein Minimalangebot in Form von einem Rufbus bzw. zwei Rufbussen in der Gegenrichtung wird vom Landkreis Rottweil bis/ab Königsfeld in Richtung Hardt – Schramberg vorgehalten.

3.2.4 Örtliche Buslinien (Erschließungslinien)

Merkmal von Erschließungslinien ist eine nachfrageorientierte Bedienungsstruktur im Gegensatz zur angebotsorientierten Taktstruktur auf Haupt- und Nebenachsen.

3.2.4.1 Linie 39 Niedereschach – Dauchingen – Weilersbach – Villingen

Die Firma Heim aus Niedereschach betreibt zwischen Niedereschach und Villingen die Buslinie 39. Es wird ein Linienbus eingesetzt, der zur Verkehrsspitze am Morgen durch ein weiteres Fahrzeug verstärkt wird. Zu dieser Hauptverkehrszeit bestehen dennoch Kapazitätsprobleme im Schülerverkehr. Die Nachfrage durch sonstige Fahrgäste ist gering, weshalb das Fahrplanangebot im Laufe der Jahre auch wegen der geringen Nachfrage durch Dritte angepasst wurde. Für die Verbindung der Stadtbezirke Weilersbach und Villingen wäre das Angebot zu dürftig. Aus diesem Grund wurde mit der Linie 36 für Weilersbach ein Angebot im Stundentakt geschaffen, das nach Schwenningen verkehrt und am Schwarzwald-Baar-Center bzw. am Schwarzwald-Baar-Klinikum gute Umsteigeverbindungen nach Villingen bietet.

Der an der Linienführung gelegene Weiler Nordstetten wird ausschließlich durch die Linie 39 bedient, die dortige Nachfrage rechtfertigt jedoch keine Angebotsausweitung.

Auf die Linie 39 entfällt ein Potenzial von etwa 600 Pendlern, die jedoch mit der Linie 38 (nach Villingen) und den Linien 36 und 37 (nach Schwenningen) über alternative Busverbindungen verfügen.

3.2.4.2 Linie 41 Fischbach – Weiler – Burgberg – Erdmannsweiler – Neuhausen – Königsfeld

Für diese Linie der Firma Petrolli aus Niedereschach kann aus statistischen Gründen kein Potenzial an Berufspendlern ausgewiesen werden. Sie hat ihre Stärken im Schülerverkehr zum Schulstandort Königsfeld (Zinzendorfschulen). Weitere Funktionen bestehen im Schülerverkehr zur Grundschule in Burgberg sowie in Feinverteilerfunktionen von aus Villingen bzw. Schwenningen und St. Georgen kommenden Linienverkehren über Verknüpfungspunkte am Busbahnhof Königsfeld, in Erdmannsweiler und in Fischbach.

Die Fahrten der Linie 41 sind teilweise über die Linie 40 nach Villingen durchgebunden und auf die Linie 37 nach Schwenningen abgestimmt. In Mariazell besteht eine Verknüpfung mit der Buslinie Rottweil – Schramberg.

In Ergänzung zum Linienverkehr besteht am Wochenende ab Villingen ein Minimalangebot mit Rufbussen, ebenso während der Abendstunden.

3.2.4.3 Linie 42 Königsfeld – Buchenberg – Peterzell – St. Georgen

Bei der von der Firma Rapp betriebenen Buslinie 42 zwischen Königsfeld und St. Georgen handelt es sich um eine Erschließungslinie, die vorrangig wegen der Bedienung des Königsfelder Ortsteils Buchenberg erforderlich ist. Es verkehren ausschließlich auf die Schulzeiten abgestimmte Busse an Schultagen. An schulfreien Tagen und am Wochenende gibt es kein Verkehrsangebot, sieht man von einem Fahrtenpaar an Dienstagen und Donnerstagen ab.

Für Berufstätige ist die Linie wegen des ausschließlich auf den Schülerverkehr bezogenen Angebots an Ferientagen und am Wochenende nicht nutzbar.

Die Nachfrage im Schülerverkehr ist hoch. Zwischen Peterzell und St. Georgen sind die Busse der Linie 42 zusammen mit der parallel verkehrenden SBG-Linie 7265 bis an die Kapazitätsgrenzen gefüllt. Große Teile des Verkehrsangebots der Linie 42 sind über einen Schülerbeförderungsvertrag abgesichert.

3.2.4.4 Linie 43 Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siehdichfür – Königsfeld

Wie bei der Linie 42 handelt es sich bei dieser Linie ebenfalls um eine von Firma Rapp als Rundkurs betriebene typische Erschließungslinie mit einer beachtlichen Streckenlänge von 22 km. Neben Burgberg wird eine Vielzahl von einzelnen Höfen im Außenbereich bedient. Die Fahrpläne sind auf die Schulstandorte in Königsfeld (direkte Bedienung) und St. Georgen (Umsteigeverbindungen in Königsfeld Busbahnhof bzw. Buchenberg Bregnitz) ausgerichtet. Das Fahrplanangebot erstreckt sich ausschließlich auf schulnotwendige Fahrten und ist durch einen Schülerbeförderungsvertrag abgesichert.

3.2.4.5 Linie 44 Stockburg – Peterzell – St. Georgen/Königsfeld

Die Linie 44 der Firma Rapp bedient das Verkehrsaufkommen im Bereich Stockburg. Es handelt sich seit einigen Jahren nur noch um wenige Schüler. Die Linie wird dennoch teilweise mit einem Linienbus gefahren, um im weiteren Verlauf der Fahrt nach/von Königsfeld den nachfragestärkeren Schülerverkehr zwischen Buchenberg und Königsfeld angemessen bedienen zu können.

Das Fahrtenangebot wurde in Absprache mit dem Schulträger und den betroffenen Eltern im vergangenen Jahr deutlich reduziert, da die Busse ansonsten überwiegend ohne bzw. mit einer äußerst geringen Nachfrage (1-2 Personen) gefahren wären. An schulfreien Tagen besteht kein Fahrtenangebot.

3.2.4.6 Linie 45 Fischbach – Neuhausen – Schabenhäuser – Niedereschach – Horgen

Bei der durch die Firma Petrolli bedienten Linie 45 handelt es sich ebenfalls um eine typische Erschließungslinie. Schwerpunkt der Nachfrage ist der Schülerverkehr zu den Zinzendorfsschulen in Königsfeld und im Schülerverkehr der Gemeinde Niedereschach. Die Linie verkehrt – abgestimmt auf die anderen Buslinien im Bedienungsgebiet des nordöstlichen Kreises - und weist zahlreiche Verknüpfungen auf. Merkmal dieser Linie ist, dass sie für bestimmte Nutzergruppen einen unverzichtbaren Bestandteil ihrer Mobilität darstellt, es jedoch nur geringe Nutzerzahlen sind. Aufgrund der vielfältigen Verknüpfungsnotwendigkeiten für jeweils nur wenige Fahrgäste handelt es sich insbesondere im kreisüberschreitenden Abschnitt nach Horgen um ein relativ fragiles Fahrplankonstrukt, dessen Funktion bei Veränderungen von Fahrplänen jedes Mal aufs Neue überprüft werden muss.

3.2.4.7 Linie 51 St. Georgen – Brigach – Stockwald

Bei der Linie 51 der Firma Fischer handelt es sich um eine Erschließungslinie, die den Stockwald über den Ortsteil Brigach mit St. Georgen verbindet. Das Fahrplanangebot entspricht den Erfordernissen des Schülerverkehrs des Schulträgers St. Georgen und ist weitestgehend unter Schülerbeförderungsvertrag. Die wenigen Fahrten zwischen St. Georgen und Brigach an schulfreien Tagen werden teilweise in Kooperation mit der SBG erbracht, die im Raum St. Georgen in Kooperation mit der Fa. Fischer im Stadtverkehr ein Bedienungsangebot erbringt. Weitere Fahrten an schulfreien Tagen sind umlauftechnisch mit dem Stadtverkehr St. Georgen verbunden.

Die Streckenführung durch den Stockwald ist für Linienbusse anspruchsvoll und ausschließlich der Tatsache geschuldet, dass in diesem Bereich Schüler wohnen, die zu befördern sind.

3.2.4.8 Linie 56 St. Georgen – (Hardt – Sulgen)

Die Linie 56 der Firma Rapp wird eigenwirtschaftlich betrieben. Hintergrund ist, dass es offenbar relativ viele Schüler aus dem Raum Hardt gibt, welche die Schulen in St. Georgen anderen Schulstandorten vorziehen. Da von Hardt nach St. Georgen über Königsfeld bereits alternative öffentliche Verkehrsangebote bestehen, die zwar etwas zeitaufwändiger sind als die direkte Verbindung über den Brogen nach St. Georgen, wird dieser Schülerverkehr vom Landkreis nicht unter Vertrag genommen.

Die Firma Rapp hat ein Fahrtenangebot eingerichtet, welches als Kern den auf St. Georgen ausgerichteten Schülerverkehr zum Inhalt hat, gleichzeitig aber auch gegenläufig Schüler von Hardt nach Sulgen befördert, wo Anschlüsse zu Rottweiler Schulen bestehen.

Das Fahrtenangebot ist ausschließlich auf Schultage ausgerichtet. Die Nachfrage zwischen Hardt und St. Georgen ist in den vergangenen Jahren angestiegen.

3.2.4.9 Linie 57 Weigheim – (Trossingen)

Traditionell besuchen viele Schüler aus Weigheim weiterführende Schulen im nahe gelegenen Trossingen. Für diese Schüler wurde von der Firma Klaiber die Linie 57 eingerichtet. Die früher ebenfalls dort verkehrende Buslinie 7281 der SBG (Rottweil – Trossingen – Villingen) wurde mit Einführung des Ringzugs aufgegeben. In den letzten Jahren wurde auch an schulfreien Tagen auf dieser Linie ein Mindestangebot eingerichtet, da aus Weigheim Wünsche geäußert wurden, die nahe gelegenen Einkaufsmärkte in Trossingen mit dem ÖPNV besser erreichen zu können.

Der Verkehr wird nachfrageorientiert betrieben. Für einen weiteren Ausbau fehlt das entsprechende Potenzial, Veränderungen in diesem Bereich sind in der Zukunft vorgesehen.

3.2.4.10 Linie 60 Unterkirnach – Groppertal/Schlegeltal/Grundweg (Ortslinie Unterkirnach)

Es handelt sich um eine reine Erschließungslinie, die den Außenbereich der Gemeinde Unterkirnach zwischen Unterkirnach, dem Groppertal, Schlegeltal und dem Grundweg bedient. Der

Fahrplan ist vollständig auf den Schülerverkehr zu den Schulen in Unterkirnach und Vöhrenbach sowie zu Schulen in Villingen ausgerichtet. Es kommt in der Regel ein Kleinbus der Firma Merz zum Einsatz. Die Streckenführung ist topographisch anspruchsvoll, der gesamte Verkehr dieser Linie wird im Rahmen eines Schülerbeförderungsvertrages bezuschusst.

3.2.4.11 Linie 62 Unterkirnach – Oberkirnach

Die Linie 62 der Firma Merz verkehrt zwischen Unterkirnach und Oberkirnach. Diese Linie wurde seit einigen Jahren in einer Kooperation mit der SBG teilweise bis St. Georgen durchgebunden. Hierdurch hat sich die Nachfrage auf dieser Linie deutlich erhöht. Das Angebot dient vorrangig dem Schülerverkehr und umfasst deshalb nur Schultage. Die Fahrzeiten sind auf die Schulzeiten in St. Georgen ausgerichtet.

3.2.4.12 Linie 95 Bräunlingen – Bruggen – Wolterdingen

Die von der Verkehrsgesellschaft Bregtal (VGB) betriebene Buslinie dient der Erschließung zwischen Bräunlingen (Ringzugendpunkt) und Wolterdingen. Wesentliche Grundlage des Angebots sind neben den Zu- und Abbringern des Ringzugs die Schülerverkehre nach Donaueschingen, Hüfingen, Bräunlingen und Furtwangen. Im Berufsverkehr ist die Nachfrage mit einem Potenzial von ca. 65 Pendlern insgesamt sehr gering. In Wolterdingen ist diese Linie mit der Linie 7271 von/nach Furtwangen verknüpft und verbindet damit Bräunlingen mit Furtwangen. Ein wesentlicher Teil des Verkehrsangebots ist vertraglich abgesichert.

3.2.4.13 Linie 96 Bräunlingen – Habsburger Ring – Döggingen

Die Buslinie wird von der VGB betrieben und bedient fast ausschließlich die innerstädtische Relation zwischen dem Habsburger Ring in Bräunlingen und dem Ringzugendpunkt Bräunlingen Bahnhof. Eine Fahrt führt über die Kernstadt Bräunlingen hinaus bis zum Bahnhof Döggingen. Nutzer sind hier Schüler aus Donaueschingen mit Wohnort in Döggingen. Die Verbindung mit dem Ringzug und der Buslinie 96 ist zeitlich günstiger als die Fahrt mit dem direkten stündlichen Zug der Höllentalbahn. Schülerverkehre zwischen Bräunlingen und Döggingen sind nicht mehr vorhanden, nachdem sowohl in Bräunlingen als auch in Döggingen nur Grundschulen vorhanden sind. Die Nachfrage ist insgesamt schwach und das Verkehrsangebot daher überwiegend unter Vertrag.

3.2.4.14 Linie 97 Donaueschingen – Wolterdingen – Hubertshofen

Diese Linie wird ebenfalls von der VGB betrieben und bedient das relativ starke Verkehrsaufkommen zwischen Donaueschingen und den Ortsteilen Wolterdingen und Hubertshofen. Die Linie ist als Erschließungslinie eingruppiert, da die Grundlast der Nachfrage zwischen Donaueschingen und Wolterdingen durch die Linie 7271 der VGB bedient wird (Nebenachse). Die Nachfrage im Schülerverkehr ist gut, außerhalb der Schulanfangs- oder -endzeiten jedoch gering. Ergänzt wird das Busangebot an schulfreien Tagen und am Wochenende durch Rufbusangebote. Das Verkehrsangebot ist teilweise unter Vertrag.

3.2.4.15 Linie 98 Hubertshofen – Mistelbrunn – Unterbränd – Waldhausen – Bräunlingen

Die Linie 98 der VGB bedient die Bräunlinger Ortsteile Waldhausen, Unterbränd und Mistelbrunn und ist in Hubertshofen über die Linie 97 nach Donaueschingen durchgebunden bzw. bietet dort Umsteigeverbindungen auf die Busse der Linie 97. Wesentliches Merkmal dieser Linie ist die Anbindung der Ortsteile an den Ringzugendpunkt Bräunlingen Bahnhof und die Abdeckung der Bedürfnisse des Schülerverkehrs für die Schulstandorte Donaueschingen, Villingen, Hüfingen und Bräunlingen. Da die Anbindung von Hubertshofen und Mistelbrunn nach Donaueschingen in der Regel mit der Linie 97 über Wolterdingen erfolgt, ist die Nachfrage zwischen Hubertshofen und Unterbränd gering. Die Busse verkehren auf dieser Strecke nur deshalb, weil in Mistelbrunn keine Wendemöglichkeit für Linienbusse vorhanden ist. Über den Ausbildungsverkehr hinaus ist in diesem Bereich nur eine relativ geringe Nachfrage vorhanden, weshalb während der schulfreien Zeit und am Wochenende fast ausschließlich Rufbusse verkehren. Das Beförderungsangebot ist teilweise unter Vertrag.

3.2.4.16 Linie 7150 Triberg (– Hornberg – Wolfach – Hausach)

Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises handelt es sich um eine Erschließungslinie. Sie hat gewisse Funktionen im Schülerverkehr aus dem Bereich Hornberg nach Triberg, ist aber im Nahverkehr eher im Bereich des Ortenaukreises von Bedeutung. Im touristischen Bereich bietet diese Linie eine direkte Verbindung zwischen Triberg und den Vogtsbauernhöfen. Aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Schüler- und Freizeitverkehr.

3.2.4.17 Linie 7259.1 Donaueschingen – Döggingen (– Löffingen – Neustadt)

Die Buslinie 7259.1 wird von der SBG-Niederlassung Freiburg betrieben. Die Linie verläuft parallel zur Höllentalbahn und bedient die kleineren Ortschaften. Außerdem hat diese Linie eine gewisse Funktion im Schülerverkehr von Döggingen nach Donaueschingen. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn werden Unadingen, Bachheim und Döggingen durch die Breisgau-S-Bahn im Stundentakt bedient werden. Die Linie 7259.1 verliert hierdurch ihre heutige Funktion und wird – zumindest im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises – entbehrlich werden.

3.2.4.18 Linie 7263 Furtwangen – Urach/Linach – Vöhrenbach

Bei der von der SBG betriebenen Buslinie 7263 handelt es sich um eine typische Erschließungslinie. Die Fahrzeiten entsprechen dem Bedarf der Schulen in Furtwangen und Vöhrenbach. Außerhalb dieser Zeiten ist die Nachfrage gering. Ein früher eingerichteter Rufbus wurde nur ganz selten abgerufen, so dass aus Kostengründen dieses Angebot vor einigen Jahren wieder eingestellt werden musste.

3.2.4.19 Linie 7264 Furtwangen – Katzensteig

Auch diese von der SBG betriebene Buslinie ist eine reine Erschließungslinie. Die Fahrzeiten sind auf den Bedarf der Schulen in Furtwangen ausgerichtet. Die Buslinie endet in Katzen-

steig an der Haltestelle „Alte Schule“. Es bestanden in der Vergangenheit immer wieder Wünsche, diese Linie um ca. 2,5 km bis zur Martinskapelle zu verlängern. Die Streckenführung mit einem Höhenunterschied von ca. 180 Meter ist jedoch im Abschnitt Katzensteig Alte Schule – Martinskapelle für das Befahren mit Linienbussen nicht geeignet.

3.2.4.20 Linie 7266 St. Georgen – Brigach – Schönwald / Rohrbach / Unterkirnach

Die Linie 7266 verbindet die Unterzentren St. Georgen und Furtwangen über Rohrbach (450 Einwohner). Es handelt sich um eine Erschließungslinie, die vorrangig Aufgaben im Schülerverkehr für die Schulträger St. Georgen und Furtwangen aufweist. Durchfahren wird ein einwohnerschwaches Gebiet, weshalb eine Angebotsverdichtung aus wirtschaftlichen Gründen nicht ratsam ist. Wünsche der Stadt Furtwangen, die Verbindung Furtwangen – Villingen über den Bahnhof St. Georgen und dann weiter mit der Schwarzwaldbahn zu bedienen, wurden in der Vergangenheit aus diesem Grund abgelehnt. Das Angebot im nachfrageschwachen Bereich müsste dazu vom Erschließungscharakter erheblich aufgestockt werden und die Achse über Vöhrenbach würde dadurch geschwächt werden, was im Ergebnis höhere Kosten bei minimalem Fahrzeitgewinn nach sich ziehen würde. Die gleiche Argumentation gilt auch für die Verbindung von Furtwangen in Richtung Triberg. Es macht keinen Sinn, die Gemeinden Schönwald und Schonach über die Fuchsfalle und St. Georgen zu umfahren, um mit dem Zug nach Triberg zu kommen.

Dennoch ist der Raum Rohrbach außerhalb der Schulzeiten unterversorgt.

3.2.4.21 Linie 7267 St. Georgen – Langenschiltach – Hornberg / Sommerau – St. Georgen

Die von der SBG betriebene Ringverkehrslinie ist eine typische Erschließungslinie, deren Nachfrage sich am Bedarf des Schulträgers St. Georgen orientiert. Langenschiltach wird am Rande noch durch die ÖPNV-Linie 55 der Fa. Rapp mitbedient. Die Linie verkehrt von Langenschiltach über das Reichenbacher Tal nach Hornberg, von dort fahren die Busse im Schülerverkehr zu den weiterführenden Schulen nach Triberg.

3.2.4.22 Linie 7268 Triberg – Furtwangen – B 500 – Thurner

Die Panoramabuslinie der SBG dient touristischen Zwecken. Zielsetzung ist es, für die Wanderer entlang des Westwegs öffentliche Verkehrsverbindungen anzubieten und den Nordwesten des Schwarzwald-Baar-Kreises unmittelbar mit dem Hochschwarzwald (Raum Hinterzarten/Titisee) zu verbinden. Bislang muss am Thurner umgestiegen werden, was eine stärkere Nachfrageentwicklung hemmt. Ursache hierfür sind unterschiedliche Finanzierungs Voraussetzungen im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises und des Kreises Breisgau-Hochschwarzwald. Am Wochenende werden jeweils vier Fahrtenpaare angeboten, wobei der nachfrageschwache Monat November ausgespart wird. Im Abschnitt Triberg – Furtwangen werden vorhandene Angebote der Linie 7270 mitgenutzt, so dass der Mehraufwand auf den Streckenabschnitt Furtwangen – Thurner begrenzt ist.

Die SBG hat für die Feriengäste eine umfangreiche Broschüre für den Panoramabus herausgegeben, in dem neben Fahrzeiten auch Karten mit Wandervorschlägen enthalten sind.

3.2.4.23 Linie 7269 Triberg – Nußbach – Gremmelsbach – Hornberg – Gutach

Es handelt sich um eine reine Erschließungslinie vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Schüler des Schulträgers Stadt Triberg aus diesem Raum kommen. Es werden umsteigefreie Direktverbindungen bis zu den Triberger Schulen angeboten, während bei einer Nutzung der Schwarzwaldbahn teilweise mehrfach umgestiegen werden müsste. Die Linie wird eigenwirtschaftlich durch die SBG betrieben und umfasst auch nur den schulischen Bedarf. Als Stichfahrt wird die Verbindung Triberg – Gremmelsbach mitbedient. Eine mehrere Jahre bestehende Rufbuslinie ab/bis Gremmelsbach wurde wegen zu geringer Nachfrage aufgegeben.

3.2.4.24 Linie 7274 Triberg – Schonach – Rohrhardsberg – Elzach

Die früher bestehende Buslinie zwischen Triberg und Elzach wurde vor Jahren auf einen Freizeitverkehr am Wochenende mit touristischem Hintergrund reduziert. Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises werden ganzjährig vier Fahrtenpaare angeboten, die die SBG eigenwirtschaftlich fährt. Hauptpotenzial dieser Linie sind Feriengäste und Wanderer aus beiden Richtungen, die vor allem an Tagen mit schönem Wetter dieses Angebot stark nutzen.

3.2.4.25 Linie 7276 Schülerverkehr Schonach

Bei der von der SBG bedienten Buslinie 7276 im Außenbereich von Schonach handelt es sich um einen mit Kleinbussen betriebenen Schülerverkehr des Schulträgers Schonach, also um eine typische Erschließungslinie. Die Fahrten sind im Kreisfahrplan veröffentlicht und können im Rahmen freier Plätze auch von Wanderern in der Umgebung von Schonach genutzt werden.

3.2.4.26 Linie 7278

Blumberg – Randen – Kommingen – Riedöschingen – Hondingen / Leipferdingen

Die Linie 7278 zwischen Blumberg und Leipferdingen verkehrt über verschiedene Linienführungen und bedient dabei hauptsächlich den Schülerverkehr des Schulträgers Blumberg.

Ursprünglich war die Linie sehr stark auf den Ringzugendpunkt Leipferdingen ausgerichtet gewesen. Nachdem inzwischen aufgrund von Änderungen beim Ringzugfahrplan mehr Züge ab/bis Zollhaus verkehren, haben sich die Randbedingungen teilweise geändert.

Die Anbindung der Ortsteile Nordhalden, Neuhaus, Kommingen und Riedöschingen basiert ausschließlich auf der Linie 7278. Da diese am Wochenende und in den Tagesrandzeiten nicht bedient werden, sind diese Ortsteile derzeit ohne adäquate Verkehrsanbindung. Es bestehen Angebotsmängel insbesondere für Verkehrsbedürfnisse zu weiterführenden Schulen in Villingen-Schwenningen.

3.2.4.27 Linie 7282 Villingen – Brigachtal

Die Bedienung des Verkehrs zwischen Villingen und Brigachtal wird durch den Ringzug wahrgenommen. Busse, die zwischen dem Betriebshof der SBG in Villingen und dem Einsatzgebiet in Brigachtal verkehren, sind parallel zum Ringzug veröffentlicht. Es handelt sich hierbei um

betrieblich erforderliche Überführungsfahrten, vorwiegend in Tagesrandlage. Teilweise wird mit diesen Fahrten auch der Schülerverkehr, soweit er nicht mit den Ringzugzeiten in Einklang zu bringen ist, mitbedient.

3.2.4.28 Linie 7282 Ortsverkehr Brigachtal

Mit der Linie 7282 von Kirchdorf bzw. Klengen nach Überauchen wird die Gemeinde Brigachtal an den Haltepunkten Klengen und Kirchdorf an den Ringzug angebunden. Die Fahrzeiten sind auf die Ringzugzeiten ausgerichtet. Das Fahrplanangebot ist relativ umfangreich, jedoch wenig übersichtlich. Für potenzielle Kunden ist aus den Fahrplänen kaum zu erkennen, wie sich eine Fahrt etwa von Überauchen nach Villingen und zurück in zeitlicher Hinsicht gestaltet, da die Buslinie an den Ringzugbahnhöfen endet und die Information über Anschlüsse aus anderen Fahrplänen entnommen werden muss. Die Binnennachfrage auf dieser Linie ist relativ gering, zu den Schulzeiten nutzen Grundschüler aus Überauchen diese Linie für Fahrten zur Schule in Klengen. Um den Verkehr zu beleben, wurde vor Jahren der sogenannte „Bären-Tarif“ eingerichtet, der die innerörtliche Nutzung des „Bären-Busses“ zum Preis von 50 Cent je Fahrt erlaubt. Die relativ geringen Einnahmen aus dem Bären-Tarif zeigen jedoch, dass die Nachfrage im Ortsverkehr ausschließlich durch Umsteiger zum und vom Ringzug entsteht.

Der Ortsverkehr Brigachtal ist aus der früheren SBG-Linie 7282 entstanden, die auch Überauchen bedient hat. Mit der Inbetriebnahme des Ringzugs im Jahre 2003 war mit der Gemeinde Brigachtal die Einrichtung der Ortsbuslinie als Ersatz für die frühere Linienführung von Donaueschingen über Überauchen nach Villingen vereinbart worden.

3.2.4.29 Linie 7284 Bad Dürkheim – Marbach – Brigachtal – Wolterdingen

Die Buslinie 7284 zwischen Bad Dürkheim und Wolterdingen hat sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt. Grund hierfür sind Verlagerungen von Schülerströmen infolge einer Kooperation des Schulträgers Bad Dürkheim mit der Gemeinde Brigachtal (Werkrealschule). Im Abschnitt Wolterdingen – Klengen erfüllt die Buslinie Zubringerfunktionen zum Ringzug, die zwischen Klengen und Bad Dürkheim durch die auf den Schulstandort Bad Dürkheim (Realschule, Werkrealschule) ausgerichteten Binnenvetehre überlagert werden. Die Nachfrage ist seit der Aufgabe der Hauptschule in Brigachtal so groß, dass zur Abdeckung der Verkehrsspitze nach Bad Dürkheim zwei parallele Linienbusse erforderlich sind. Die Anbindung von Bad Dürkheim ist auf Schultage beschränkt. Im Abschnitt Wolterdingen – Klengen verkehren an schulfreien Tagen zwei Fahrtenpaare. Die Mitbedienung von Tannheim hat an Bedeutung verloren, nachdem im Jahr 2015 ein neues Verkehrskonzept der Linien 80/81 die Verbindungen zwischen Tannheim und Villingen grundsätzlich schneller und vorteilhafter gestaltet hat.

Zwischen Brigachtal und Bad Dürkheim besteht ein Potenzial von ca. 130 Pendlern. In der Regel dürften Fahrgäste ab Brigachtal nach Bad Dürkheim jedoch mit dem Ringzug über Villingen und Umstieg auf die Buslinie 7280 fahren, da beide Linien ein vollwertiges Angebot einschließlich Wochenendbedienung bieten und mit einer Monatskarte der günstigeren Preisstufe A genutzt werden können.

3.2.5 Stadtverkehre

Für die Stadtverkehre in Donaueschingen, St. Georgen und Villingen-Schwenningen wird eine eigene Kategorie „Stadtverkehre“ gebildet.

3.2.5.1 Linien 90, 91, 92 (Stadtverkehr Donaueschingen)

Im Stadtgebiet von Donaueschingen verkehren bis Oktober 2017 drei Stadtverkehrslinien im Stundentakt, die zu den Hauptverkehrszeiten durch schulisch notwendige Fahrten verdichtet werden. Das Fahrtenangebot deckt von Montag bis Freitag die Zeit zwischen 6:00 Uhr und 18:00 Uhr ab, an Samstagen zwischen 7:00 Uhr und 13:00 Uhr. Am Samstagnachmittag bis 15:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen 7:00 Uhr und 18:00 Uhr verkehren Rufbusse im Stundentakt.

Das Fahrtenangebot des Stadtverkehrs ist nicht eigenwirtschaftlich darstellbar. Infolge eines Konkurses des früheren Betreibers musste der Schwarzwald-Baar-Kreis als Aufgabenträger in Absprache mit der Stadt Donaueschingen mit einer Notvergabe den Verkehr vorübergehend übernehmen und hält bis zur Umsetzung des neuen Stadtbuskonzepts bis Ende 2017 das Verkehrsangebot im beschriebenen Umfang aufrecht. Die Stadt Donaueschingen hat über ein Planungsbüro ein neues Stadtbuskonzept erarbeiten lassen. Dieses geht ab Oktober 2017 in Betrieb und soll eine Verbesserung für die Fahrgäste bringen. Näheres hierzu siehe Ziffer 4.4.2 Teilnetz 5.

3.2.5.2 Linie 50 (Stadtverkehr St. Georgen)

In St. Georgen verkehrt der Stadtverkehr ohne zusätzliche öffentliche Zuschüsse. Die Stadtverkehrslinie 50 bietet den Fahrgästen etwa alle 30 Minuten Fahrtmöglichkeiten von der Seebauernhöhe über den Bahnhof/Alte Landstraße in das Stadtzentrum und weiter bis zur Halde. Eigenwirtschaftlich kann dieser relativ umfangreiche Verkehr nur deshalb angeboten werden, da Leistungen der im Takt verkehrenden Regionalbuslinie 7265, welche die Strecke Halde – Stadtmitte – Bahnhof ohnehin im Stundentakt bedient, den Stadtverkehr ergänzen und der Stadtbus dafür um 30 Minuten versetzt zwischen Halde, Stadtmitte und Seebauernhöhe verkehren kann.

Anstelle einer anschlussbedingten Standzeit am Bahnhof St. Georgen von etwa 20 Minuten verkehrt die SBG-Linie 7265 im Abschnitt Bahnhof – Seebauernhöhe als Linie 50 weiter als Stadtverkehr, so dass sich auf der West-Ost-Achse zwischen Halde und Seebauernhöhe unter Einschluss des Regionalverkehrs eine etwa halbstündliche Verfügbarkeit ergibt.

Die Firmen Fischer und SBG haben hierüber einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, der auf Basis eines Naturalienaustausches eine gegenseitige Beauftragung im beschriebenen Umfang ermöglicht. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen stützt sich das Stadtverkehrsangebot ausschließlich auf die Regionalbusleistungen und bietet acht vertaktete Fahrten zwischen 7:00 Uhr und 19:00 Uhr an. Während der Abendstunden am Wochenende existiert ein Rufbusangebot im Stundentakt zwischen 21:00 Uhr und 23:00 Uhr. Dieses Angebot wurde vor etwa 10 Jahren bei Inbetriebnahme der „neuen“ Schwarzwaldbahn an den Bahnhöfen Triberg, St. Georgen, Villingen und Donaueschingen eingerichtet, um für eine Anschlussmobili-

tät in den späten Abendstunden zu sorgen und kann von den Stadtverkehrskunden gleichermaßen genutzt werden.

3.2.5.3 Linien 1 bis 13 (Stadtverkehr Villingen-Schwenningen)

Das Stadtverkehrsangebot in Villingen-Schwenningen umfasst die Linien 1 bis 13, mit denen die Kernstädte Villingen und Schwenningen sowie der Bereich zwischen den beiden großen Stadtbezirken bedient wird. Das Verkehrsangebot wurde in den vergangenen Jahren hinsichtlich der Taktzeiten und der Siedlungerschließungsfunktion zwischen der Stadt und den Betreibern des Stadtverkehrs abgestimmt.

Montags bis freitags bis 20:00 Uhr sowie an Samstagen bis etwa 14:00 Uhr wird auf allen Linien grundsätzlich ein 30 Minuten-Takt mit Linienbussen angeboten. Am Abend, ab Samstagnachmittag sowie an Sonn- und Feiertagen wird auf allen Linien mindestens ein Stunden-takt angeboten. Durch Linienüberlagerung, insbesondere zwischen Villingen und Schwenningen, ergeben sich teilweise erheblich dichtere Bedienungen zwischen bestimmten Knotenpunkten.

So bedienen die Linien 1, 2 und 3 jeweils alle 30 Minuten auf unterschiedlichen Linienwegen den Verkehr zwischen den Kernstädten Villingen und Schwenningen. Durch Versatz der Linien um jeweils 10 Minuten ergibt sich damit alle 10 Minuten eine Fahrtmöglichkeit zwischen dem Bahnhof Villingen und dem Busbahnhof Schwenningen.

Über diese sehr gut miteinander verbundenen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs werden die nur innerörtlich verkehrenden Linien von Villingen (Linien 4 bis 9) und von Schwenningen (Linien 10 bis 13) miteinander verbunden, so dass flächendeckend innerhalb und zwischen den gesamten Kernstadtbereichen von Villingen und Schwenningen öffentliche Verkehrsverbindungen nutzbar sind.

Während der Schwachlastzeiten (abends ab 20:00 Uhr bis Mitternacht, ab Samstagnachmittag bis Mitternacht sowie an Sonn- und Feiertagen bis Mitternacht) wird ein Teil des Verkehrsangebots ausschließlich durch Rufbusse erbracht, die spätestens 30 Minuten vorher bei der Rufbuszentrale angemeldet werden müssen. Zwischen den Kernstädten Villingen und Schwenningen wird der 30-Minuten-Takt auch während der Schwachlastzeit mit Linienbussen aufrechterhalten.

Die Inbetriebnahme des neuen Schwarzwald-Baar-Klinikums im Zentralbereich erforderte größere Anpassungen im Angebot des Stadtverkehrs. Zwischen der Stadt und dem Landkreis wurde vereinbart, dass die Bedienung des Zentralklinikums durch den ÖPNV zwischen Villingen und Schwenningen ausschließlich durch die vertakteten Linien des Stadtverkehrs erfolgt, da die Platzverhältnisse beim Klinikum nicht dafür ausreichen, dieses auch mit Regionalbuslinien zu bedienen. Die Regionalbuslinien und der Schienenverkehr sind an den Bahnhöfen in Villingen und Schwenningen bzw. am Busbahnhof Schwenningen mit den Linien 1, 2 und 12 des Stadtverkehrs verknüpft. Außerdem bietet die Regionalbuslinie 36, die derzeit in Kombination mit der Stadtbuslinie 12 betrieben wird, eine Anbindung des Klinikums aus dem nordöstlichen Kreisgebiet.

Im Schwarzwald-Baar-Klinikum arbeiten über 2.500 Beschäftigte, deren Arbeitszeiten analysiert wurden. Dabei wurden über 200 verschiedene Arbeitszeitmodelle mit unterschiedlichen Zeiten beim Schichtanfang und Schichtende festgestellt. Um diese sinnvoll bedienen zu können, wird durchgängig ein 15-Minuten-Takt zwischen 5:45 Uhr bis etwa 20:00 Uhr angeboten. Dieser Takt entsteht durch die unterschiedlichen Linielängen der Linien 1 und 2 sowie durch den zeitlichen Versatz beider Linien um 10 Minuten. Die aufkommenstärksten Relationen aus den Bereichen Wöschhalde und Hammerhalde in Villingen sowie aus dem Bereich Rinelen/Deutenberg in Schwenningen wurden als Durchmesserlinien mit dieser Taktstruktur verknüpft, um möglichst viele umsteigefreie Direktverbindungen anbieten zu können.

Die Linie 3 verbindet ebenfalls Villingen mit Schwenningen, verkehrt jedoch nicht über das Schwarzwald-Baar-Klinikum, sondern im 30-Minuten-Takt über das Schwarzwald-Baar-Center, Neubaugebiet Strangen und den Deutenberg. Umlauftechnisch ist die Linie 2 in Schwenningen auf die Linie 3 durchgebunden (und umgekehrt), um unproduktive Standzeiten der Fahrzeuge zu vermeiden.

Das übrige Fahrtenangebot des Stadtverkehrs in Villingen besteht aus den Linien 4 bis 9, welche die Wohngebiete Wöschhalde, Haslach, Kurgebiet, Welvert, Hammerhalde, Südstadt, Warenberg, Kopsbühl und Steppach im 30-Minuten-Takt mit dem Knotenpunkt am Bahnhof Villingen verbinden. Einzige Ausnahme bildet die Linie 6 (Kurgebiet – Warenberg), die mit einem Kleinbus im 60-Minuten-Takt betrieben wird.

Im Stadtgebiet von Schwenningen werden die Linien 10 bis 13 angeboten. Schwerpunkte der Erschließung sind die Bereiche Kleines Eschle, Grabenäcker/Rieten, Waldfriedhof/Frühlingshalde, das Industriegebiet Ost/Hammerstatt, der Deutenberg und Rinelen sowie das Wohngebiet Strangen. Auch hier werden (mit Ausnahme der Linie 11 Waldfriedhof/Frühlingshalde: 60-Minuten-Takt) 30-Minuten-Takte angeboten. Bei der Stadtbuslinie 13 handelt es sich nicht um einen Linienerverkehr im eigentlichen Sinne, sondern um eine Zusammenfassung mehrerer Schülerverkehre innerhalb des Stadtgebiets.

Mit einer Fahrleistung von etwa 1,48 Millionen Kilometer pro Jahr ist das Fahrtenangebot des Stadtverkehrs umfangreich. Hinzu kommen noch Leistungen mit Rufbussen und teilweise erforderliche Verstärkerfahrten. Im Vergleich zu Schultagen reduziert sich das Fahrtenangebot an Ferientagen um etwa 20%. An Samstagen werden weitere 18% weniger an Fahrleistungen angeboten und an Sonn- und Feiertagen werden lediglich 27% des Angebots an Schultagen gefahren.

Die Produktion des Stadtverkehrs ist nicht kostendeckend möglich. Die Stadt Villingen-Schwenningen wendet hierzu etwa 1,8 Mio. Euro pro Jahr auf.

3.2.6 Infrastruktur



Die über 1.300 Bushaltestellen im Schwarzwald-Baar-Kreis wurden seit dem Jahre 1999 mit einem kreiseinheitlichen Fahrgastinfo-System ausgestattet. Dies war eine der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans 1999. Die Beschilderung zeigt neben dem gesetzlich vorgeschriebenen H-Zeichen den Haltestellennamen sowie jeweils mit Liniennummer und Endziel die Buslinien, die diese Haltestelle bedienen. Außerdem ist die jeweilige Tarifzone des VSB angegeben, in der sich die Haltestelle befindet. Alle Haltestellen wurden mit Info-Kästen für Fahrpläne und Tarifzonenpläne ausgestattet. Veränderungen bei Linienführungen, Erweiterungen des Fahrplanangebots, zusätzliche Haltestellen und teilweise auch Vandalismus erfordern hier jährlich laufende Anpassungen und Ersatzbeschaffungen. Hinzu kommen Ersatzinvestitionen für die inzwischen in die Jahre gekommene Erstausrüstung der Haltestellen mit den entsprechenden Beschilderungen.

Behindertengerecht ausgestattete Haltestellen (Kassler Sonderbord) sind im Kreisgebiet bislang noch selten. Diese Haltestellen müssen über eine erhöhte Kante zwischen Fahrbahn und Wartefläche von 18 cm verfügen, von welcher stufenlos in Niederflurbusse ein- und ausgestiegen werden kann. Da in Deutschland etwa jeder achte Mensch durch ein Handicap in seiner Mobilität eingeschränkt ist, was im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises etwa 25.000 Personen betreffen dürfte, muss der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr große Aufmerksamkeit zukommen. So sind taktile (tastbare) Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen von sehr großem Nutzen, ebenso eine gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformation. Der Gesetzgeber verlangt mit dem Behindertengleichstellungsgesetz und dem Personenbeförderungsgesetz, dass bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit im Nahverkehr herzustellen ist. Wo möglich und sinnvoll, soll dies durch eine entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen erreicht werden. Da – insbesondere in den Außenbereichen – nicht alle Haltestellen im Landkreis behindertengerecht ausgestattet werden können, sind in Linienbussen an den Türen ausklappbare Rampen bzw. entsprechende Hebeeinrichtungen im Fahrzeug vorzuhalten, um auch in diesen Bereichen die ÖPNV-Nutzung durch Fahrgäste mit Handicap zu ermöglichen. Allerdings erhöht deren Benutzung in gewissem Umfang den Fahrzeitbedarf, so dass ggf. entsprechende Zeitpuffer eingeplant werden müssen.

Bund und Land versuchen mit Förderprogrammen, die Kommunen bei der notwendigen behindertengerechten Umgestaltung der Haltestellen zu unterstützen. Ein Überblick über die Zahl laufender Projekte im Schwarzwald-Baar-Kreis liegt nicht vor.

3.3.2 „flinc“ im Schwarzwald-Baar-Kreis

Seit 2015 wird im Schwarzwald-Baar-Kreis in Kooperation mit der Südbadenbus GmbH versuchsweise das Mobilitätsportal „flinc“ angeboten und vom Landkreis gefördert. „flinc“ funktioniert ähnlich wie andere Mitfahrzentralen, allerdings werden bei der Abfrage nach Mitfahrmöglichkeiten für die gewünschte Strecke grundsätzlich auch alle möglichen Bus- und Bahnverbindungen angezeigt. Durch die Kombination der Auskünfte nach Mitfahrmöglichkeiten mit dem ÖPNV-Angebot besteht die Erwartung, dass das gute ÖPNV-Angebot vor allem auf kürzeren Strecken weiteren Nutzerkreisen bekannt wird, die sich sonst vielleicht nicht über Fahrtmöglichkeiten mit dem ÖPNV informiert hätten.

Ein Erfahrungsbericht, aus welchem Erkenntnisse über hinzugewonnene ÖPNV-Kunden oder auch an den Individualverkehr verlorene Kunden entnommen werden könnte, liegt bislang nicht vor. Eine Evaluierung im Hinblick auf den ÖPNV wurde durch die Südbadenbus GmbH jedoch zugesagt.

3.3.3 Projekt „Spurwechsel“ in Niedereschach, Dauchingen und Deißlingen

Die Gemeinden Niedereschach und Dauchingen sowie die im Landkreis Rottweil gelegene Gemeinde Deißlingen engagieren sich beim Projekt „Spurwechsel“ für eine verstärkte Nutzung der Elektromobilität. Hierfür werden drei Elektrofahrzeuge bereitgestellt. In jeder Gemeinde kann ein Elektromobil gegen Kostenübernahme (Stundensatz) nach Voranmeldung ausgeliehen werden. Vorzugsweise sollen mit „Spurwechsel“ Fahrten in der näheren Umgebung ermöglicht werden. Für ältere Fahrgäste, die nicht (mehr) selbst fahren können, wird auf Spendenbasis ein Fahrdienst angeboten, um zum Beispiel zu Arztterminen gefahren werden zu können bzw. sonstige Besorgungen zu erledigen.

3.3.4 Car-Sharing und Elektrofahrzeuge

In Donaueschingen bietet der Car-Sharing-Verein „Mobile Baar e.V.“ insgesamt fünf Fahrzeuge (davon ein Elektrofahrzeug) an, wodurch das Mobilitätsangebot von Bus und Bahn sinnvoll ergänzt wird. Der Verein ist Teil der Stadtmobil Südbaden AG. Die Fahrzeuge haben ihre Standorte am Bahnhof, an der Schulstraße, in der Kardinal-Bea-Straße und in der Bühlinstraße. Das Elektrofahrzeug ist in der Prinz-Fritzi-Allee stationiert (Stand 08/2017). Im Jahr 2015 lag die Nachfrage bei etwa 1.200 Nutzern pro Jahr.

Weitere Elektrofahrzeuge des Car-Sharing Anbieters „Stadtmobil“ stehen in Villingen auf dem Parkplatz des Landratsamtes, in Furtwangen an der Hochschule, in Schwenningen an der Hochschule sowie in Königfeld beim Parkplatz der Minigolfanlage zur Verfügung, die nach vorheriger Registrierung genutzt werden können. Unter der Woche stehen diese Fahrzeuge auch Mitarbeitern des Landratsamts bzw. der Gemeindeverwaltung Königfeld für Dienstfahrten zur Verfügung. Die Fahrzeuge an den Hochschulen stellen bislang allerdings nur hochschulinternen Nutzern zur Verfügung. Ansonsten können die Fahrzeuge von Bürgern und Feriengästen genutzt werden.

Die Elektrofahrzeuge im Kreisgebiet sind ein erster Schritt zu einer klimaverträglichen und nachhaltigen Mobilität. Der Strom wird zu 100% aus erneuerbarer regionaler Wasserkraft

erzeugt. Mit verschiedenen Verkehrsmitteln, also beispielsweise mit dem Fahrrad zum Bahnhof, mit dem Zug zum Zielort und dort mit dem Elektrofahrzeug zum Fahrziel und zurück, soll eine intelligente Verknüpfung verschiedener Mobilitätssysteme erreicht werden.

3.3.5 Mobilitätskonzept „Junge Donau“

Im Süden des Landkreises beteiligt sich die Stadt Donaueschingen an dem Mobilitätskonzept für den Landschaftspark „Junge Donau“. Neben einer Stärkung der Donaubahn zwischen Donaueschingen und Sigmaringen soll für eine bessere Vernetzung der abseits gelegenen Orte mit privatem Car-Sharing, Bürgerbussen, Mama-Taxen, E-Bikes und Pedelecs gesorgt werden und das vorhandene öffentliche Mobilitätsangebot besser vermarktet werden. Beispielsweise wurde so bei der Stadtbibliothek Donaueschingen im Frühjahr 2017 eine neue Ladesäule für E-Bikes eingeweiht.

3.3.6 3mobil-Modellregion Schwarzwald-Baar-Heuberg für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum

Träger des Projekts „3mobil“ sind die drei Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Rottweil und Tuttlingen, die Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg und der Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg. Die Aktivitäten werden durch das Verkehrsministerium in Stuttgart gefördert. Zielsetzung ist die Entwicklung eines strategischen Leitfadens für eine nachhaltige (E-)Mobilität und die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements.

Im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises wurde das St. Georgener Gewerbegebiet Hagenmoos ausgewählt. Hier sollen nachhaltige Angebote dafür sorgen, dass für Berufspendler und den betrieblichen Verkehr bessere Voraussetzungen geschaffen werden. Als erstes Ergebnis konnten Fahrplanänderungen erreicht werden, die zu den wichtigsten Arbeitszeiten zeitgerechte Verbindungen mit Omnibussen ermöglichen. Hierfür wird auch die Infrastruktur (Haltestellen, Wendemöglichkeit im Gewerbegebiet) ertüchtigt.

Basis für die Entwicklung eines strategischen Leitfadens bildete zunächst im Sinne einer Bestandsaufnahme eine detaillierte Analyse der Projekte in der Region, dann folgten Interviews mit lokalen Akteuren und schließlich eine breit angelegte Befragung der Bevölkerung zu Mobilitätsthemen und deren Verhalten. Im Ergebnis wurden fünf Kernthemen herausgearbeitet (Mobilitätsangebote, Individualverkehr, Vernetzung der Angebote und Kooperation, Kommunikation und Bewusstseinsbildung sowie Standortfragen). Hieraus soll ein lokalspezifischer Leitfaden für die Erarbeitung einer nachhaltigen (E-)Mobilität erarbeitet werden.

3.4 Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln

Häufig ist es aufgrund der Siedlungsstrukturen im ländlichen Raum nicht möglich, eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung zu gewährleisten. Aus diesem Grund kommen „Park-and-Ride-Anlagen“ (P&R) sowie „Bike-and-Ride-Anlagen“ (B&R) wichtige Funktionen zu, da PKW und Fahrrad wichtige Verkehrsmittel zur Ergänzung des ÖPNV darstellen.

3.4.1 Fahrradverkehr

Der Radverkehr erhielt in den letzten Jahren, unter anderem auch durch die Einführung von E-Bikes und Pedelecs, einen deutlichen Aufschwung. In diesem Zusammenhang wurde zum 12.01.2016 vom Land Baden-Württemberg die RadSTRATEGIE als konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg verabschiedet. Daneben wurde zum gleichen Zeitpunkt das Landes-Programm RadNETZ eingeführt. Ziel ist die Umsetzung eines flächendeckenden, sicheren und alltagstauglichen Netzes an Radwegen entlang von Siedlungsachsen. Dieses Netz soll Verbindungen im Radverkehr zu den Mittel- oder Oberzentren herstellen. Auch die Fernradwege sind hier integriert.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis werden diese Funktionen bereits heute zu großen Teilen erfüllt, sodass die wichtigsten Orte - soweit topographisch möglich - miteinander gut verbunden sind. 2014 wurde der Radverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises erstellt. Neben dem Ausbau oder dem Neubau weiterer sicherer und direkter Verbindungen, insbesondere zu SPNV-Verknüpfungspunkten, wird angeregt, beispielsweise die Beschilderung der Radwege oder die Abstellanlagen an den Bahnhöfen auszubauen oder zu modernisieren. Neben den Alltags-Radwegen entlang der Siedlungsachsen spielen auch touristische Fahrradwege mit Erholungszweck eine große Rolle im Kreis.

Um den Radtourismus in der Region zu fördern wurde in Kooperation des Schwarzwald-Baar-Kreises mit dem Landkreis Rottweil das Tourismusprojekt Rad- und WanderParadies Schwarzwald und Alb ins Leben gerufen. So können über die Homepage des Projekts unter anderem kostenlose Broschüren mit Tourenvorschlägen angefordert oder heruntergeladen werden.

Gerade in topographisch anspruchsvollem Gebiet ist eine Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV wichtig, da beispielsweise in den bergigen Gegenden häufig nur eine Richtung mit dem Fahrrad gefahren wird und der Weg bergauf mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird.

Insbesondere im Alltag steht dem Radverkehr daher als Zu- und Abbringer zum ÖPNV eine wichtige Funktion zu. Auf diese Verknüpfung wird im Folgenden näher eingegangen.

Von besonderem Vorteil ist es im Schwarzwald-Baar-Kreis, dass seit vielen Jahren außerhalb der Verkehrsspitze am Morgen in allen Nahverkehrszügen Fahrräder und Pedelecs kostenlos mitgenommen werden dürfen. Dies ist möglich, weil der Schwarzwald-Baar-Kreis hierfür an die Schienenverkehrsunternehmen einen pauschalen Zuschuss leistet. Das Land Baden-Württemberg beabsichtigt, die kostenlose Fahrradmitnahme in absehbarer Zeit landesweit auf alle Züge des Regionalverkehrs auszudehnen, um den Kunden eine einheitliche Regelung anzubieten, wodurch der bisherige jährliche Kreiszuschuss entbehrlich wird.

Da die Schwarzwaldbahn eine touristisch sehr attraktive Verbindung zwischen dem dicht besiedelten Rheintal, dem Schwarzwald und dem Bodenseeraum herstellt, muss – insbesondere am Wochenende – mit einer sehr starken Frequenz von Radfahrern in den Zügen gerechnet werden. Die Doppelstockwagen der Schwarzwaldbahn sind mit Mehrzweckräumen ausgestattet, um dem Platzbedarf von Radtouristen möglichst gut zu entsprechen.

Auch der Ringzug bietet die kostenlose Fahrradmitnahme an. Eine Einschränkung gibt es kapazitätsbedingt lediglich auf manchen (im Fahrplan gekennzeichneten) Streckenabschnitten einzelner Fahrten in der Hauptverkehrszeit.

Beim Busverkehr ist wegen der geringeren Platzkapazität die Fahrradmitnahme weder kostenlos noch überall möglich. Es muss jeweils mit dem Busfahrer geklärt werden, ob Fahrräder mitgenommen werden können. Auf vielen Strecken im ländlichen Raum sind die Busse außerhalb der Verkehrsspitzen eher nur schwach nachgefragt, so dass es nicht sinnvoll wäre, die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen generell auszuschließen.

Die eingesetzten Busse weisen in der Regel entsprechende Bereiche auf, in welchen Fahrräder befördert werden können. Allerdings müssen die Fahrräder sicher befestigt werden und grundsätzlich gilt, dass Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren Vorrang vor einer Fahrradbeförderung haben. Aus den genannten Gründen kann eine Garantie für die Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen nicht gegeben werden. Im Bereich des Simonswälder Tals wurde vor einigen Jahren der Einsatz von Fahrradanhängern im Linienverkehr getestet.

Es hat sich gezeigt, dass die Busse mit Anhänger wegen des erhöhten Zeitbedarfs für das Be- und Entladen nicht in die normalen Taktfahrpläne integriert werden können und deshalb nur außerhalb des regulären Angebots als Zusatzangebot vorgesehen werden müssten.

3.4.2 Alternative Verkehrsmittel

Im Bereich der Vernetzung des ÖPNV mit alternativen Verkehrsmitteln bestehen derzeit Defizite. Während der Wechsel vom Zug auf den Bus organisiert ist, fehlt bislang die Verknüpfung mit alternativen Transportmitteln wie z.B. Car-Sharing, E-Bikes, E-Mobilität usw..

An den aufkommensstärksten Bahnhöfen (mit deutlich über 1.000 Fahrgästen täglich) in Villingen, Schwenningen, Donaueschingen und St. Georgen bestehen bislang keine entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten. In Zukunft sollen an den Bahnhöfen in gut erreichbarer Lage Car-Sharing-Fahrzeuge positioniert werden, um das Problem der „letzten Meile“ gut lösen zu können. Bis dato sind an den Bahnhöfen im Kreisgebiet keine Mietfahrräder erhältlich.

3.4.3 Taxi-Verkehre

An allen Bahnhöfen werden Taxen angeboten, die als individuelles öffentliches Verkehrsmittel während der üblichen Nutzungszeiten das ÖPNV-Angebot ergänzen. In den Nachtstunden sind an den Bahnhöfen in Villingen-Schwenningen und in Donaueschingen in der Regel Taxidienste verfügbar.

Taxen werden an folgenden Standorten angeboten:

Stadt/Gemeinde	Anzahl Taxen
Villingen-Schwenningen (Villingen 9, Schwenningen 3)	12
Donaueschingen	6
Bad Dürrenheim	2
St. Georgen	2
Triberg	2
Furtwangen	1
Königsfeld	1
Blumberg	1
Gütenbach	1
Vöhrenbach	1
Schwarzwald-Baar-Kreis	29

Tabelle 7: Standorte von Taxen im Schwarzwald-Baar-Kreis

3.5 Fahrgastinformation

Neben einem attraktiven Fahrplanangebot ist die Kundeninformation essentiell für die Nutzung des ÖPNVs.

An einigen Busbahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen gibt es inzwischen elektronische Anzeigetafeln, die chronologisch die nächsten Abfahrten auflisten. Die Investitionskosten für diese komfortablen Fahrgastinformationen sind jedoch beträchtlich (Größenordnung etwa 10.000 Euro pro Haltestelle) und sind daher nur bei aufkommensstarken Haltestellen zu rechtfertigen. Allerdings bestehen hier noch technische Schwierigkeiten: Die elektronischen Abfahrtsanzeigen an den Bushaltestellen Villingen Bahnhof, Villingen Riettor, Schwenningen Busbahnhof und Schwenningen Bahnhof zeigen derzeit lediglich die Fahrzeiten für die Busse des Stadtverkehrs in Echtzeit an. Die Abfahrtszeiten anderer Verkehrsträger werden nur mit den im Fahrplan angegebenen Sollzeiten dargestellt. Ziel muss es deshalb sein, künftig die Abfahrtszeiten aller Busse und Bahnen an den elektronischen Anzeigetafeln jeweils in Echtzeit anzuzeigen, so dass die Fahrgäste über Verspätungen vor Ort informiert werden.

Eine weitere dynamische Fahrgastinformation befindet sich in Villingen beim KundenCenter des Verkehrsverbunds. Sie liefert die gleichen Auskunftsdaten wie die Deutsche Bahn AG im Internet, allerdings sind dort nur der Schienenverkehr und die Busse der Südbadenbus GmbH in Echtzeit angegeben. Es fehlen bislang noch die Echtzeitdaten der Fahrten der privaten Busunternehmen. Ursache dieser derzeit unbefriedigenden Situation sind unterschiedliche EDV-Systeme der DB und der privaten Verkehrsunternehmen, deren Datenlieferung jedoch künftig über eine einheitliche Schnittstelle des Landes flächendeckend erfolgen soll.

Konventionell erfolgt die Fahrgastinformation weiterhin über gedruckte Fahrpläne (Fahrplanbuch bzw. Faltfahrpläne pro Linie) und Haltestellenaushänge bzw. über die elektronischen Fahrplanauskünfte www.efa-bw.de und www.bahn.de. In beiden Fahrplanauskunftssystemen sind flächendeckend alle aktuellen Fahrplandaten im Kreisgebiet integriert und abrufbar.

Der große Vorteil der elektronischen Fahrplanauskunft liegt auch darin, dass jeweils nur die tatsächlich verkehrenden Busse und Bahnen angezeigt werden. Das Übersehen von Fußnoten usw. oder irrtümliche Verwechslungen von Ferien- und Schultagen sind nicht möglich. Mit der Digitalisierung der Fahrplanauskunft erleichtert sich für einen großen Teil der Bevölkerung der Zugang zum öffentlichen Verkehr ungemein. Diese Chancen gilt es zu nutzen.

Auch die Fahrgastinformation in den Verkehrsmitteln wurde in den letzten Jahren erheblich verbessert. Die Ansagen der nächsten Haltestellen und Bahnhöfe erfolgt grundsätzlich akustisch über entsprechende Ansagen. Zusätzlich werden teilweise über Bildschirme die kommenden Haltestellen sowie der Linienverlauf angezeigt und über zu erreichende Anschlüsse informiert.

Weiter gibt es einige Apps für Smartphones und Tablets auf dem Markt, die verschiedene Funktionen bieten. Hauptsächlich können Nutzer so Fahrplanauskünfte erhalten oder teilweise besteht auch hier die Möglichkeit, Echtzeitdaten der Busse und deren aktuellen Standort einzusehen. In diesem Bereich sind weitere innovative Möglichkeiten zu erwarten.

3.6 Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar (VSB)

Alle Verkehrsunternehmen im Schwarzwald-Baar-Kreis sind im Verkehrsverbund VSB zusammengeschlossen bzw. assoziierte Mitglieder. Der Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar (VSB) wurde zum 01. September 2000 gegründet. Mit Verbundgründung wurden die früher vorhandenen Haustarife der 16 im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zu einem einheitlichen Tarifsystem (Flächenzonentarif) zusammenfasst. Gleichzeitig wurde das frühere Tarifniveau gegenüber den 16 verschiedenen Haustarifen um durchschnittlich 20% gesenkt. Wesentliches Merkmal der Verbundtarife ist neben den einheitlichen Fahrpreisen die gegenseitige Anerkennung der Verbundfahrtscheine aller im Verkehrsgebiet tätigen Busse und Bahnen. Das Tarifangebot des VSB wurde in den vergangenen Jahren ständig weiter ausgebaut und die Fahrpreise regelmäßig entsprechend der Kostenentwicklung im Verkehrsbereich angepasst.

Die Aufgabe des VSB geht weit über die tariflichen Aspekte hinaus. Kernaufgabe ist zwar nach wie vor die Aufteilung der Verbundtarifeinnahmen auf die Mitgliedsunternehmen, die Fortentwicklung des VSB-Tarifs sowie die Verwaltung der Schüler- und Erwachsenenabonnements. Sehr anspruchsvoll ist die Umwandlung der bisher auf Alteinnahmen basierenden Einnahmeaufteilung in eine nutzungsabhängige Zuschreibung der Fahrgelder auf die einzelnen Unternehmen. Beim VSB ist dies aufgrund der relativ hohen Anzahl von jetzt 15 Verkehrsträgern besonders schwierig. Dank des Engagements der VSB-Geschäftsführung und der Bereitschaft der Verkehrsunternehmen wird die Umstellung auf die nutzungsabhängige Zuschreibung der Einnahmen noch im Laufe des Jahres 2017 erfolgen.

Der Verkehrsverbund hat sich inzwischen zu einem Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr im Schwarzwald-Baar-Kreis fortentwickelt. Im Bahnhofsgebäude Villingen befindet sich das VSB-Kunden-Center, das den Fahrgästen bei tariflichen Fragen, bei Fahrplanauskünften und bei sonstigen Fragen rund um den ÖPNV zur Verfügung steht. In den beinahe 17 Jahren seines Bestehens hat sich der VSB zu einem unverzichtbaren Bestandteil des öffentlichen Verkehrs im Schwarzwald-Baar-Kreis entwickelt.

4 Ziele und Rahmenvorgaben für die künftige Gestaltung des ÖPNV

4.1 Allgemeines

Der öffentliche Personennahverkehr hat für den Schwarzwald-Baar-Kreis einen hohen Stellenwert. Seit Inkrafttreten des letzten Nahverkehrsplans im Jahre 1999 wurde der ÖPNV ständig ausgebaut und das Angebot laufend verbessert. Die Einführung eines einheitlichen Verbundtarifes erfolgte zum 1. September 2000 mit dem Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar, was angesichts der relativ hohen Zahl von 16 Verkehrsträgern eine große Herausforderung war. Im Herbst 2003 wurde gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen Rottweil und Tuttlingen das Ringzug-System Schwarzwald-Baar-Heuberg in Betrieb genommen und gleichzeitig mit der Einführung des 3er-Tarifs ein regionales Tarifangebot geschaffen, das es den Fahrgästen ermöglicht, mit einem Fahrschein alle Nahverkehrszüge und Linienbusse in der gesamten Region zu nutzen. Der Landkreis hat mit großem finanziellem Engagement in allen Teilräumen des Kreisgebiets das ÖPNV-Angebot weiter ausgebaut und verbessert. Zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage am Abend, am Wochenende und an Feiertagen wurde der ÖPNV mit Linienbussen durch ein kreisweites Rufbussystem ergänzt, das die Fahrgäste zum regulären Verbundtarif zuschlagsfrei nutzen können. In weiten Teilen des Kreisgebiets hat der Schwarzwald-Baar-Kreis für einen eher ländlich strukturierten Landkreis ein hohes Niveau bei der ÖPNV-Versorgung erreicht. Mit erheblichem finanziellen Engagement des Schwarzwald-Baar-Kreises wird gemeinsam mit dem Land und dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg die Schienenstrecke Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen (östliche Höllentalbahn) elektrifiziert, so dass ab Dezember 2019 umsteigefreie Verbindungen mit der Breisgau-S-Bahn zwischen den Oberzentren Freiburg und Villingen-Schwenningen angeboten werden können.

Allerdings muss sich der öffentliche Personennahverkehr in den kommenden Jahren neuen Herausforderungen stellen: Die demographische Entwicklung der Bevölkerungszahl in den einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises wird in den nächsten Jahren unterschiedlich verlaufen (vgl. Tabelle 2). Der Ausbildungsverkehr, der in ländlich strukturierten Landkreisen das Rückgrat des ÖPNVs bildet, wird in den kommenden Jahren zurückgehen. Der Anteil der älteren Einwohner wird – gemessen an der Gesamtbevölkerungszahl – ansteigen. Außerdem besteht seit einiger Zeit die Entwicklung, dass die Wege zu Arbeitsstätten und Schulen immer länger werden und sich bisher räumlich und zeitlich gebündelte Verkehrsströme immer mehr verzweigen. Deshalb wird es in Zukunft umso wichtiger, das Angebot des ÖPNVs in räumlicher und zeitlicher Hinsicht auszubauen und auch für die abseits der Hauptachsen liegenden kleineren Orte gut funktionierende Transportketten mit Umsteigebeziehungen und Zugangsmöglichkeiten zum Schienenverkehr zu schaffen.

Ein gutes ÖPNV-Angebot ist auch ein wichtiger Faktor für die Entscheidung junger Familien, in kleineren Ortschaften zuzuziehen bzw. dort wohnen zu bleiben. Insoweit stellt der ÖPNV für die weitere Entwicklung unserer Städte und Gemeinden einschließlich der Ortsteile einen wichtigen Standortfaktor dar, um ein weiteres Ausbluten des ländlichen Raumes zu vermeiden.

Wichtige allgemeine Zielsetzung des neuen Nahverkehrsplans ist daher die „Sicherstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebots für den gesamten Landkreis vor dem Hintergrund des demographischen Wandels“.

Durch den Schienenpersonennahverkehr, für den das Land Aufgabenträger ist, wird der Schwarzwald-Baar-Kreis in alle Richtungen an das überregionale Schienennetz angebunden:

- durch die Schwarzwaldbahn Richtung Offenburg – Karlsruhe bzw. Singen – Konstanz
- durch die Donaubahn Richtung Ulm – München
- durch den Ringzug Richtung Rottweil – Stuttgart und Richtung Tuttlingen – Ulm
- durch die Höllentalbahn (ab Ende 2019 umsteigefrei) Richtung Neustadt – Freiburg.

Mittelfristig verfolgt der Schwarzwald-Baar-Kreis gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen Rottweil und Tuttlingen das Ziel, derzeit noch bestehende Elektrifizierungslücken im regionalen Schienennetz zwischen Villingen-Schwenningen und Rottweil (27 km), Immendingen und Tuttlingen (10 km) sowie zwischen Bräunlingen und Hüfingen (3 km) zu schließen.

Grundsätzlich soll der Schienenverkehr – wie dies bei der Schwarzwaldbahn bereits der Fall ist – auf einen exakten Stundentakt gebracht werden. Die Breisgau-S-Bahn wird ebenfalls bis auf geringe Abweichungen im Frühverkehr einen exakten Stundentakt aufweisen. Beim Ringzugverkehr wird auf der Strecke Rottweil – Villingen – Donaueschingen – Bräunlingen ebenfalls ein Stundentakt angestrebt. Abweichungen, die insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr unvermeidbar sind, sind in möglichst geringem Umfang zu halten, da die Ringzüge größtenteils die einzige öffentliche Verbindung darstellen.

Der bisherige Zwei-Stunden-Takt der Ringzüge ab Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen soll nach dem Zielkonzept 2025 des Landes auf einen durchgängigen Stundentakt verdichtet werden, um im Schienenbereich einheitliche Angebotsstrukturen von Schwarzwaldbahn, Breisgau-S-Bahn und Ringzug zu bieten.

Dies gilt auch für die eventuelle Ringzugerweiterung von Villingen nach St. Georgen und den angestrebten Lückenschluss zwischen Donaueschingen und Immendingen. Allein auf der Wutachtalbahn Hintschingen – Zollhaus im Abschnitt Leipferdingen – Zollhaus wird dieses Ziel nicht verfolgt, da weder die Infrastruktur noch die Nachfrage von Fahrgästen entsprechende Aufstockungen beim Fahrtenangebot zulassen. Im Abschnitt Leipferdingen – Zollhaus werden deshalb Fahrlagen angestrebt, die insbesondere als Zu- und Abbringer zur „Sauschwänzlebahn“ geeignet sind.

Das Schienenverkehrsangebot, welches systematisch mit den Hauptachsen der Busverkehre an den Bahnhöfen und Ringzughaltstellen verknüpft wird, stellt das Rückgrat des regionalen Verkehrs dar. Taktlücken beim Schienenverkehr würden sonst zu Ineffizienz bei vertakteten Buslinien führen.

Die Schienenverkehrsangebote werden vom Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV organisiert und in jährlichen Abstimmungsgesprächen mit den Landkreisen angepasst. Basis für die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs im Land Baden-Württemberg ist das Zielkonzept 2025 des Landes.

Mit Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn im Abschnitt Freiburg – Villingen mit einer mindestens stündlichen Bedienung müssen die Buslinien des Südbaar-Bereichs in Donaueschingen, Hüfingen und Döggingen mit der Breisgau-S-Bahn verknüpft werden.

Bei den Buslinien, für die der Landkreis Aufgabenträger ist, soll als allgemeines Ziel eine „verlässliche Bedienung aller Städte und Gemeinden des Kreises sowie eine gute Anbindung aller Gemeinden an das regionale Schienennetz mit maximal einem Umstieg“ erreicht werden.

4.1.1 Einordnung der Buslinien in verschiedene Kategorien

Um die allgemeinen Zielsetzungen für den ÖPNV zu erreichen, werden alle Buslinien im Kreisgebiet (Schienenstrecken sind generell Hauptachsen) entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion in verschiedene Kategorien eingestuft, für die jeweils entsprechende Bedienungsstandards vorgesehen sind:

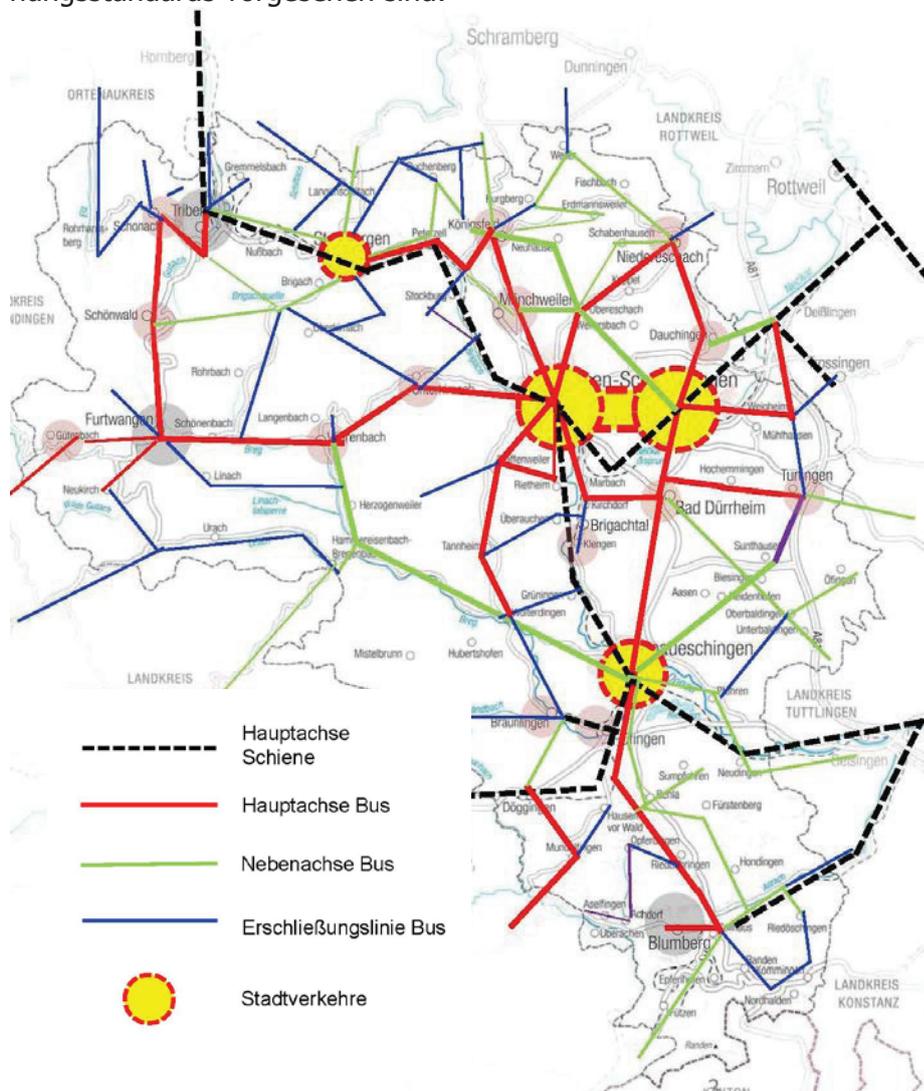


Abbildung 20: Schematische Darstellung der Einordnung der Buslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis (Hauptachsen, Nebenachsen, Erschließungslinien und Stadtverkehre)

- **Hauptachsen**

Die Hauptachsen haben die Aufgabe, alle Zentralorte der Städte und Gemeinden im Landkreis miteinander zu verknüpfen und an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr anzubinden.

Bei den Hauptachsen müssen die Linienführungen möglichst direkt, also ohne Umweg- und Stichfahrten erfolgen, um die Reisegeschwindigkeit dieser Linien, die auch Bündelungsfunktionen haben, zu erhöhen (>30 km/h).

Die Hauptachsen zeichnen sich durch eine hohe Bedienungsqualität aus. Die Bedienung erfolgt im Stundentakt mit Angebotsverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen, Mittag und späten Nachmittag, insbesondere für den Berufs- und Ausbildungsverkehr.

- **Nebenachsen**

Das Netz der Nebenachsen ergänzt das Hauptachsennetz mit der Zielsetzung, alle Ortsteile ab mindestens 500 Einwohnern mit ÖPNV-Leistungen zu versorgen.

Die Linienführung der Nebenachse kann zur Anbindung aller Fahrgastpotenziale teilweise flächenerschließend angelegt sein, ggf. auch durch Stichfahrten.

Auch die Nebenachsen werden im Stundentakt betrieben, ggf. mit einzelnen Ausdünnungen des Angebots zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage. Zur besseren zeitlichen Bedienung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs sind einzelne Taktabweichungen möglich.

- **Erschließungslinien**

Das Netz der Erschließungslinien vervollständigt das Liniennetz im Regionalbusverkehr und hat die Aufgabe, alle Teilorte und Wohnplätze ab etwa 50 Einwohnern mit ÖPNV-Leistungen zu versorgen. Das Fahrplanangebot orientiert sich an der konkreten Nachfrage, insbesondere werden die Bedürfnisse des Ausbildungsverkehrs berücksichtigt.

Außerhalb der nachgefragten Zeiten wird ein Grundangebot mit mehreren Fahrmöglichkeiten pro Tag mittels flexibler Angebotsformen (z. B. Rufbusse) angeboten.

- **Stadtverkehre**

Innerhalb der Kernstadtbereiche von Donaueschingen, Villingen-Schwenningen und St. Georgen bestehen Stadtverkehre. Diese erfüllen vorrangig die innerörtlichen Beförderungsbedürfnisse der Bevölkerung, stellen gleichzeitig jedoch an Verknüpfungspunkten (Bahnhöfe, Busbahnhöfe) auch die Vernetzung mit dem regionalen Busverkehr und dem Schienenverkehr sicher. Die Verantwortung für die Stadtverkehre liegt in gestalterischer und in finanzieller Hinsicht bei den jeweiligen Städten. Ortsteile werden grundsätzlich durch Regionalbuslinien bedient. Verdichtungen des Angebots für die Ortsteile über den Standard des Landkreises hinaus sind jederzeit möglich. Die Finanzierung solcher Zusatzleistungen ist im Einzelfall zwischen der Stadt und dem Landkreis zu klären.

Stadtverkehre werden grundsätzlich im Takt gefahren, in der Regel 30-Minuten-Takte, wobei auf bestimmten Strecken durch Linienüberlagerungen Verdichtungen möglich sind. Zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage sind auch flexible Angebotsformen (Rufbusse) zur Aufrechterhaltung eines Stundentakts möglich.

Die jeweilige Stadt kann den Bedienungsstandard in den Kernstadtbereichen selbst festlegen, da die Stadt diesen Verkehr auch selbst finanziell absichert.

Es ist auf jeden Fall sicherzustellen, dass die Stadtverkehre mit den Schienenverkehren und Regionalbuslinien so verknüpft sind, dass funktionierende Umsteigebeziehungen sichergestellt sind.

4.1.2 Räumliche Erschließung des Kreisgebietes

Auch für die räumliche Erschließung des Kreisgebiets gibt es eine allgemeine Zielsetzung: „Mindestens 95% der Einwohner des Landkreises sollen an den ÖPNV angeschlossen sein.“

Als erschlossen gilt eine Entfernung von etwa 1000 Metern um einen Bahnhof bzw. eine Bahnhaltestelle, etwa 500 Meter Umkreis um eine Regionalbushaltestelle und etwa 300 Meter Umkreis um eine Stadtbushaltestelle. Bei sehr geringen Einwohnerpotenzialen (50 bis 200 Einwohner) gilt eine Siedlung noch als erschlossen, wenn im Umkreis von etwa 1000 Meter eine Bushaltestelle erreichbar ist.

4.1.3 Festlegung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr der Aufgabenträger zuständig. Der Aufgabenträger definiert unter anderem die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots im Nahverkehrsplan. Für die nach Kapitel 4.1.1 definierte Kategorisierung von Buslinien in Hauptachsen, Nebenachsen, Erschließungslinien und Stadtverkehre wird folgendes Schema für die Bedienstungsstandards festgelegt:

Hauptachsen					Nebenachsen				Erschließungslinien				Stadtverkehre ^{*)}				
Zeitraum	Mo - Do	Fr	Sa	So	Zeitraum	Mo - Fr	Sa	So	Zeitraum	Mo - Fr	Sa	So	Zeitraum	Mo - Do	Fr	Sa	So
5 - 6	60	60			5 - 6				5 - 6				5 - 6	30	30		
6 - 7	30	30	60		6 - 7	60	60		6 - 7	X			6 - 7	30	30	30	
7 - 8	30	30	60		7 - 8	60	60		7 - 8	X	X		7 - 8	30	30	30	
8 - 9	60	60	60	60	8 - 9	60	60	60	8 - 9				8 - 9	30	30	30	60
9 - 10	60	60	60		9 - 10				9 - 10	X	X	X	9 - 10	30	30	30	60
10 - 11	60	60	60	60	10 - 11	60	60	60	10 - 11				10 - 11	30	30	30	60
11 - 12	60	60	60		11 - 12	60	60		11 - 12	X	X	X	11 - 12	30	30	30	60
12 - 13	30	30	60	60	12 - 13	60	60	60	12 - 13	X			12 - 13	30	30	30	60
13 - 14	30	30	60		13 - 14	60			13 - 14				13 - 14	30	30	30	60
14 - 15	60	60	60	60	14 - 15		60	60	14 - 15	X	X	X	14 - 15	30	30	30	60
15 - 16	60	60	60		15 - 16	60			15 - 16				15 - 16	30	30	30	60
16 - 17	30	30	60	60	16 - 17	60	60	60	16 - 17	X	X	X	16 - 17	30	30	60	60
17 - 18	30	30	60		17 - 18	60			17 - 18				17 - 18	30	30	60	60
18 - 19	30	30	60	60	18 - 19	60	60	60	18 - 19	X	X	X	18 - 19	30	30	60	60
19 - 20	60	60	60		19 - 20	60			19 - 20				19 - 20	30	30	60	60
20 - 21	60	60	60	60	20 - 21	60	60	60	20 - 21	X	X	X	20 - 21	60	60	60	60
21 - 22	60	60	60		21 - 22	60			21 - 22				21 - 22	60	60	60	60
22 - 23	60	60	60	60	22 - 23	60	60	60	22 - 23				22 - 23	60	60	60	60
23 - 24		60	60		23 - 24				23 - 24				23 - 24	60	60	60	60
24 - 01		60	60		24 - 1				24 - 1				24 - 1		60	60	

Rot = Bedienung durch flexible Bedienungsformen möglich

*) Bei den Stadtverkehren wird der Bedienungsstandard im Detail durch die Städte definiert.

Tabelle 9: Vorgesehene Bedienungsstandards bei den Buslinien

Bei den **Hauptachsen** wird ein konsequenter Taktverkehr ohne Abweichungen vorgegeben. Die Taktzeiten der Linien richten sich nach den zeitlichen Erfordernissen der Verknüpfungspunkte mit Schienenstrecken oder anderen Buslinien, damit funktionierende Transportketten entstehen. Taktabweichungen sind nur bei zusätzlichen Verdichtungsleistungen zu den Hauptverkehrszeiten und bei Verstärkerbussen zulässig. Am Abend sowie am Wochenende sind auch flexible Angebotsformen möglich.

Bei **Nebenachsen** sind die Taktzeiten ebenfalls grundsätzlich einheitlich zu gestalten. Taktlücken zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage sind möglich. Die Taktzeiten sind auf die Verknüpfungspunkte des Schienen- und Busverkehrs auszurichten. Taktabweichungen sind im Ausnahmefall zulässig, um ggf. Berufs- und Ausbildungsverkehre zeitgerecht zu bedienen. Flexible Angebotsformen sind tagsüber zu Schwachlastzeiten sowie am Abend und am Wochenende möglich.

Die Fahrpläne der **Erschließungslinien** sind bedarfsorientiert nach den Erfordernissen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs so zu gestalten, dass an den Verknüpfungspunkten zum Bus- und Schienenverkehr Transportketten entstehen. An schulfreien Tagen, am Abend sowie am Wochenende ist der Einsatz flexibler Angebotsformen vorzusehen. An diesen Tagen ist bei den Erschließungslinien ein Grundangebot zu bieten, das – über den Tag verteilt – mindestens acht Fahrmöglichkeiten mit flexiblen Verkehren bietet. Bei den **Stadtverkehren** ist Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr sowie an Samstagen zwischen 6:00 Uhr und 16:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt anzubieten, am Abend von 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr ein Stundentakt. Unter der Woche ab 20:00 Uhr, an Samstagen ab 16:00 Uhr sowie ganztägig an Sonn- und Feiertagen wird ein Stundentakt als ausreichend angesehen. Die Taktzeiten der Stadtverkehre sind so zu gestalten, dass an den Bahnhöfen bzw. Busbahnhöfen Verknüpfungen mit dem Schienenpersonennahverkehr und den regionalen Buslinien bestehen.

Städte, die entsprechend § 6 Abs. 2 ÖPNV-G Verkehrsleistungen der Stadtverkehre aus eigenen Mitteln fördern, können abweichende Regelungen über den Bedienungsumfang treffen. Soweit dies der Fall ist, wird der definierte Bedienungsumfang in den entsprechenden Kapiteln (Teilnetzen) der einzelnen Stadtverkehre dargestellt.

Bei allen Linienkategorien sind die unter den Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.1.3 definierten Umsteigezeiten zwischen den Stadtverkehrslinien und den Regionalbussen bzw. dem Schienenverkehr zu beachten.

Bei Rufbussen ist (entsprechend der verkehrlicher Situation) der Ausstieg auf Wunsch auch außerhalb bestehender Haltestellen im Rahmen des Linienwegs möglich.

4.2 Planungsgrundsätze

Der ÖPNV im Schwarzwald-Baar-Kreis besteht aus vielen Transportketten zwischen verschiedenen Buslinien sowie zwischen dem Schienenverkehr und Buslinien. Im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz, das ab 2022 auch Fahrgästen mit Handicap die uneingeschränkte Nutzung des ÖPNV ermöglichen soll, ist nicht nur bei der Infrastruktur, sondern

auch bei der Gestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen, dass Fahrgäste mit Handicap beim Ein- und Aussteigen, vor allem jedoch beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln einen erhöhten Zeitbedarf haben.

Der ÖPNV soll ein zuverlässiges öffentliches Verkehrsangebot sein, so dass an allen relevanten Punkten ausreichend Zeit einzuplanen ist, um die Fahrzeiten unter normalen Verkehrs- und Witterungsbedingungen einzuhalten und Anschlüsse zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Im Hinblick auf die steigende Zahl älterer ÖPNV-Benutzer und Personen mit Handicap ist es erforderlich, entsprechende Zeitpuffer einzuplanen, damit Anschlussverluste weitestgehend vermieden werden. Zu berücksichtigen ist auch die Tatsache, dass die Städte und Gemeinden in zunehmendem Maße innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchführen (Ausweisung von Zone 30-Bereichen, rechts vor links-Regelungen, Ausstattung der Straßen mit verkehrsberuhigenden Hindernissen, Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen usw.), wodurch der Zeitbedarf für die Linienbusse gegenüber heute weiter ansteigen wird.

Um die Zuverlässigkeit im Allgemeinen und die Nutzbarkeit des ÖPNV für Fahrgäste mit Handicap zu erhöhen, werden deshalb bei der Planung der ÖPNV-Konzepte folgende Eckwerte zugrunde gelegt:

4.2.1.1 Bemessung der Fahrzeiten

Die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Haltestellen sind so zu bemessen, dass diese bei normalem Verkehrsaufkommen unter Beachtung aller straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (zul. Höchstgeschwindigkeiten/rechts vor links-Regelungen usw.) eingehalten werden können. Bei Bussen zu Hauptverkehrszeiten mit zu erwartenden Stehplätzen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h außerorts bei der Fahrzeitbemessung zu beachten. Außerdem sind bei den Fahrzeiten des Fahrplans die Zu- und Ausstiegszeiten im erforderlichen Umfang zu berücksichtigen. Bei Haltestellen mit höherem Verkehrsaufkommen, z. B. an Schulen, Busbahnhöfen und stark frequentierten Innenstadthaltestellen, sind entsprechende Wartezeiten einzuplanen, damit auch dort ausreichend Zeit für den Zustieg und die Fahrkartenkontrolle vorhanden ist. Die notwendige Gesamtzeit einer Fahrt ist unter Berücksichtigung der tatsächlich erforderlichen Fahrzeit, der Anzahl der Haltestellen und der Frequentierung der Fahrt zu ermitteln. Damit die Fahrten zügig abgewickelt werden können, sollen Zeitpuffer jeweils zwischen der vorletzten und letzten Haltestelle der Fahrt einberechnet werden.

4.2.1.2 Umsteigezeiten zwischen verschiedenen Buslinien

Die Umsteigezeit zwischen verschiedenen Buslinien darf fünf Minuten nicht unterschreiten. Umsteigezeiten unter fünf Minuten sind keine sicheren Anschlüsse, da diese bereits bei kleineren Verkehrsstörungen nicht funktionieren. Soweit aufgrund örtlicher Gegebenheiten (z. B. an größeren Busbahnhöfen) beim Umstieg größere Wegstrecken zurückzulegen sind, sind entsprechend längere Umsteigezeiten einzuplanen.

4.2.1.3 Umsteigezeiten zwischen Schiene und Bus

Umsteigezeiten zwischen Schiene und Bus an den Bahnhöfen Donaueschingen, Hüfingen, Villingen, Schwenningen, St. Georgen und Triberg dürfen sieben Minuten nicht unterschreiten.

Nur so kann gewährleistet werden, dass im Regelfall das Umsteigen zwischen Bussen und Bahnen (teilweise müssen auch Unterführungen begangen werden) verlässlich funktioniert.

Bei Verknüpfungen zwischen Schiene und Bus an kleineren Ringzug- und S-Bahnhaltepunkten ist die Umsteigezeit auf mindestens fünf Minuten festzulegen.

4.2.1.4 Dienstplangestaltung

Bei der Gestaltung von Fahrzeugumläufen und Dienstplänen ist bei Dienstbeginn eine Rüstzeit von mindestens zehn Minuten einzuplanen. Ferner müssen die Busse mindestens zwei Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt am Startpunkt bereitstehen. Diese Zeiten sind erforderlich, um die EDV hochzufahren und die Fahrgäste vor Abfahrt des ersten Kurses zu bedienen (Fahrscheinverkauf / Fahrscheinkontrolle).

Nach gesetzlichen Pausen des Fahrpersonals während des Dienstes ist vor Abfahrt der ersten Fahrt nach der Pause eine Stellzeit von zwei Minuten einzuplanen. Diese Zeit ist erforderlich, um den Fahrgästen Fahrscheine zu verkaufen bzw. die Einstiegskontrolle vorzunehmen, damit die Fahrt dann pünktlich abfahren kann. Bei Fahrten mit hohem Fahrgastaufkommen ist dieser Umstand bei der Bemessung der Stellzeiten entsprechend zu berücksichtigen.

Es muss sichergestellt sein, dass ausreichend Zeit besteht, die Fahrscheinkontrollen (Chip-Karten, Handy-Tickets) ordnungsgemäß vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit durchzuführen. Unkontrollierte Zustiege müssen die absolute Ausnahme sein (z. B. bei erheblichen Verspätungen).

4.2.1.5 Taktverkehre

Bei Taktverkehren sind die oben genannten Punkte ebenfalls zu berücksichtigen. Angegebene Taktzeiten im Fahrplan nutzen den Fahrgästen wenig, wenn diese in der Realität – insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten – nicht eingehalten werden können. Bei zusätzlichen Verdichter-Fahrten (z. B. aus Gründen der Schülerbeförderung) sollen die Fahrzeiten auf jeden Fall so bemessen werden, dass auch die Fahrscheinkontrollen ordnungsgemäß erfolgen können.

4.2.1.6 Fahrzeugmehrbedarf

Durch die Anwendung der o.g. Eckpunkte kann gegenüber heute Fahrzeugmehrbedarf entstehen. Dies muss ggf. im Einzelfall in Kauf genommen werden, da die Verlässlichkeit des ÖPNV sowie die Sicherung der Fahrgeldeinnahmen oberste Priorität haben. Auch ältere Fahrgäste und Personen mit Handicap müssen den ÖPNV ohne Probleme nutzen können.

4.2.2 Linienbündelung

4.2.2.1 Rechtliche Ausgangslage

Am 3. Dezember 2009 ist die EU-Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) in Kraft getreten. Diese Verordnung regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung. Zum 1. Januar 2013 wurde in Deutschland das Personenbeförderungsgesetz überarbeitet und den Regelungen der EU-Verordnung 1370/2007 angepasst.

Die EU-Verordnung sieht verschiedene Auswahlmechanismen für Verkehrsleistungen vor, die aus öffentlichen Kassen bezuschusst werden:

- a) Wettbewerbliches Verfahren, z. B. durch Ausschreibung oder Genehmigungswettbewerb
- b) Direktvergabe an einen internen Betreiber, z. B. bei kommunalen Verkehrsunternehmen
- c) Direktvergabe an ein Unternehmen, wenn gewisse Schwellenwerte unterschritten werden:
 - a) jährlicher Leistungsumfang 300.000 km oder 1.000.000 Euro
 - b) jährlicher Leistungsumfang 600.000 km oder 2.000.000 Euro, soweit das Verkehrsunternehmen über nicht mehr als 23 Fahrzeuge verfügt.

Nach dem deutschen Recht ist es weiterhin grundsätzlich möglich, dass Verkehrsleistungen durch Unternehmen auch eigenwirtschaftlich erbracht werden können, also ohne öffentliche Zuschüsse und ohne konkrete Leistungsbestellung durch die öffentliche Hand. Eigenwirtschaftlich gestellte Genehmigungsanträge genießen im Genehmigungsverfahren Vorrang. Da im Landkreis ein Tarifverbund besteht, dessen einheitlichen Fahrpreise auch in Zukunft kreisweit in allen öffentlichen Verkehrsmitteln Anwendung finden sollen, ist durch den Aufgabenträger als Satzung eine „Allgemeine Vorschrift für Tarifvorgaben“ zu erlassen, durch die allen Verkehrsträgern unternehmensneutral entsprechende Ausgleichsleistungen im Tarifbereich gewährt werden.

4.2.2.2 Linienbündelungskonzept des Schwarzwald-Baar-Kreises

Der öffentliche Personennahverkehr wird im Schwarzwald-Baar-Kreis (einschl. kreisgebietsüberschreitender Linien) derzeit mit 56 Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG erbracht. Die Genehmigungen umfassen im Regelfall einzelne Linien. Würde man diese Struktur bei den Genehmigungen auch in Zukunft beibehalten, würde dies aufgrund der im vorherigen Kapitel dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen mit der Möglichkeit von eigenwirtschaftlichen Anträgen und wettbewerblichen Vergabeverfahren mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass ertragsstarke Linien von Unternehmen isoliert eigenwirtschaftlich beantragt werden und nicht zur Mitfinanzierung ertragsschwächerer Linien genutzt werden. Eine solche Splittung von Liniengenehmigungen in eigenwirtschaftliche und zuschussbedürftige Teile mit ggf. sogar unterschiedlichen Betreibern wäre für eine effiziente Produktion der Verkehrsleistungen und eine effektive Nutzung von betrieblichen Synergien hinderlich. Deshalb ist vorgesehen, von der Möglichkeit des § 9 Abs. 2 PBefG Gebrauch zu machen und in verschiedenen Teilräumen des Kreisgebiets, die in den folgenden Kapiteln detailliert beschrieben werden, verkehrlich und produktionstechnisch zusammenhängende Linien zu

Teilnetzen zu bündeln. Hierdurch wird auch mittelfristig eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten erreicht und gleichzeitig die Möglichkeit eröffnet, durch unterschiedliche Ablaufdaten von Linienbündeln die Vergabeverfahren zeitlich zu staffeln. Folgende Teilnetze werden gebildet:

Teilnetz	Linie Nr.	Strecke	Laufzeit Genehmigung
1	277	Donaueschingen Bf – Hüfingen – Riedböhringen – Blg.–Zollhaus – Blumberg (Schnellbuslinie)	14.12.2019
	278	Donaueschingen Bf – Hüfingen – Hausen v. Wald Schule – Behla – Sumpfohren – Fürstenberg – Hondingen – Blumberg – Blg.–Vogelherd – Blumberg–Zollhaus Bf	14.12.2019
	338	(Blumberg Schulzentr. –) Zollhaus Bf – Randen – Epfenhofen – Fützen (– Stühlingen)	15.10.2019
	339	(Blumberg Schulzentr. –) Zollhaus Bf – Randen – Kommingen – Nordhalden – Neuhaus	14.12.2019
	340	Blumberg Schulzentrum – Zollhaus – Riedöschingen Bf – Riedöschingen Ortsmitte (– Leipferdingen Bf – Leipferdingen Rathaus)	14.12.2019
	341	Blumberg – Zollhaus – Riedböhringen – Opferdingen – Eschach – Achdorf – Aselfingen – Überachen – Wutachmühle (–Döggingen Bf)	14.12.2019
2	260	Döggingen Bf – Mundefingen (– Wutachmühle – Ewattungen – Münchingen – Bonndorf)	14.12.2019
3	282	Donaueschingen Bf – Siedlersteg – Realschule – Fürstenberg–Gymn. – Pfohren – Neudingen (– Gutmadingen – Geisingen Bf – Hausen Bf)	31.08.2019
4	95	Donaueschingen Bf – Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach	11.09.2019
	96	Döggingen Bf – Bräunlingen – Bruggen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn	11.09.2019
	97	Donaueschingen Bf – Wolterdingen – Hubertshofen	11.09.2019
	98	Bräunlingen Bf – Stadtmitte – Habsburger Ring – Waldhausen – Unterbränd	11.09.2019
5 (Stadt DS)	101	Stadtverkehr Donaueschingen: Bf – Rathaus – Klinikum – Siedlung	06.10.2027
	102	Stadtverkehr Donaueschingen: Bf – Talstraße – Berufliche Schulen – Siedlung	06.10.2027
	103	Stadtverkehr Donaueschingen: Bf – Rathausplatz – Äußere Röte – Moltkestraße – Bf	06.10.2027
6	275	Donaueschingen Bf – Bad Dürkheim – Schwenningen Eisstadion – Schwenningen Bf	11.12.2021
	279	Donaueschingen Bf – Aasen – Heidenhofen – Biesingen – Sunthausen – Tuningen / – Oberbaldingen – Unterbaldingen/Immenhöfe	11.12.2021
	280	Villingen Bf – Marbach – Bad Dürkheim – Hirschhalde – Sunthausen – Biesingen – Oberbaldingen – Öfingen	11.12.2021
	281	Villingen Bf – Bad Dürkheim – Hochemmingen – Tuningen	11.12.2021
	283	Schwenningen Bf – Eisstadion – Hochemmingen – Tuningen	11.12.2021
7	284	Wolterdingen Alter Bf – Tannheim – Überachen – Klengen – Kirchdorf – Marbach – Bad Dürkheim Busbf – Bad Dürkheim Realschule	31.08.2019
	285	Ortsverkehr Brigachtal: Klengen Bf – Überachen – Klengen Bf – Klengen Zielgass – Kirchdorf Bf – Kirchdorf Am Bildstöckle – Kirchdorf Bf	31.08.2019
8	200	Stadtverkehr Bad Dürkheim: Busbf – Zentrum – Wasserstein – Hüttenbühl – Hammerbühlstraße – Karlstraße – Busbf	neu
9	34	Schwenningen Bf – Mühlhausen – Weigheim – Trossingen Bf (– Dauchingen Lupfenweg)	neu
	35	Schwenningen Bf – Dauchingen Lupfenweg – Trossingen Bf (– Weigheim – Mühlhausen – Schwenningen)	neu
	37	Schwenningen Bf – Dauchingen – Niedereschach – Fischbach – Sinkingen	31.08.2019
	40	Horgen – Niedereschach – Schabenhäuser – Obereschach – Mönchweiler	31.08.2019
	41	Mönchweiler – Peterzell – Königsfeld – Erdmannsweiler – Neuhausen – Burgberg – Weiler – Fischbach/Mariazell	31.08.2019
10	36	Schwenningen Bf – Klinikum – Weilersbach – Kappel – Obereschach – Neuhausen – Königsfeld Busbf	30.09.2019
	38	Niedereschach – Kappel – Obereschach – Vockenhausen – Villingen Bf	02.12.2019
	39	Villingen Bf – Nordstetten – Weilersbach – Dauchingen Lupfenweg	02.12.2019
11	80	Villingen Bf – Niederwiesenstraße – Rietheim – Pfaffenweiler – Herzogenweiler – Tannheim	31.08.2018
	81	Villingen Bf – Vöhrenbacher Straße – Pfaffenweiler – Tannheim – Nachsorgeklinik	31.08.2018
12	61	Villingen Bf – Unterkirnach – Vöhrenbach – Furtwangen	10.12.2022
13	60	Ortslinie Unterkirnach: Unterkirnach – Groppertal / Unterkirnach – Schlegeltal	31.12.2023
	62	Unterkirnach – Oberkirnach – Brigach – St. Georgen Bf	10.12.2022
14/1* ohne Ringzug	265	a) Villingen Bf – Waldstraße – Kurgelbiet – Mönchweiler – Königsfeld Busbf – Hagenmoos – Peterzell – St. Georgen Bf – St. Georgen Stadtmitte b) (Schramberg –) Königsfeld – Mönchweiler – Villingen Bf (Schnellbus)	30.06.2019
	267	a) St. Georgen Bf – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Bf b) St. Georgen Bf – Langenschiltach – Reichenbacher Tal – Hornberg Bf	11.12.2021
14/2* ohne Ringzug	42	Königsfeld – Buchenberg – Peterzell – St. Georgen Bf – Schulzentrum	02.12.2019
	43	Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siedichfür – Hardtschmiede – Mühllehen – Königsfeld	02.12.2019
	44	Peterzell – Schoren – Groppertal – Stockburg	02.12.2019

Teilnetz	Linie Nr.	Strecke	Laufzeit Genehmigung
14/3* <i>ohne Ringzug</i>	55	St. Georgen Bf – Schulzentrum – Tennenbronn – Schramberg	31.05.2021
	56	St. Georgen Schulzentrum – Brogen/Tennenbronn – Hardt – Sulgen	31.05.2021
14/4*	7486	Schramberg – Hardt – Königsfeld (<i>zuständig Landkreis Rottweil</i>)	08.12.2018
14/5* <i>ohne Ringzug</i>	50	Stadtverkehr St. Georgen: Bf – Seebauernhöhe – Bf / Bf – Halde – Bf	
	51	St. Georgen Bf – Stockwald – Brigach – St. Georgen Bf	
14/1* <i>mit Ringzug</i>	265	Villingen Bf – Waldstraße – Kurgebiet – Mönchweiler – Königsfeld Busbf – Buchenberg – Peterzell Weißer – Peterzell Krone – St. Georgen Bf – St. Georgen Stadtmitte	30.06.2019
	267	a) St. Georgen Bf – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Bf b) St. Georgen Bf – Langenschiltach – Reichenbacher Tal – Hornberg Bf	11.12.2021
	7486	Schramberg – Hardt – Königsfeld (<i>zuständig Landkreis Rottweil</i>)	08.12.2018
14/2* <i>mit Ringzug</i>	43	Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siedichfür – Hardtschmiede – Mühllehen – Königsfeld	02.12.2019
	44	Peterzell – Schoren – Groppertal – Stockburg	02.12.2019
14/3* <i>mit Ringzug</i>	55	St. Georgen Bf – Schulzentrum – Tennenbronn – Schramberg	31.05.2021
	56	St. Georgen Schulzentrum – Brogen/Tennenbronn – Hardt – Sulgen	31.05.2021
14/4* <i>mit Ringzug</i>	50	Stadtverkehr St. Georgen: Bf – Seebauernhöhe – Bf / Bf – Halde – Bf	31.08.2019
	51	St. Georgen – Stockwald – Brigach – St. Georgen	31.08.2019
15 <i>(Stadt VS)</i>	1	Hammerhalde – Villingen Bf – Schilterhäusle – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Bf – Busbf – Deutenberg – Rinelen	02.12.2019
	2	Villingen Bf – Landratsamt – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Busbf	02.12.2019
	3	Villingen Bf – Habsburger Ring – Schwarzwald-Baar-Center – Strangen – Deutenberg – Schwenningen Busbf	02.12.2019
	4	Villingen Bf – Goldenbühl – Haslach – Wöschhalde	02.12.2019
	5	Villingen Bf – Vorderer Eckweg – Wöschhalde (– Haslach)	02.12.2019
	6	Kurgebiet – Welvert – Villingen Bf – Riettor – Warenberg	02.12.2019
	7	Villingen Bf – Riettor – Hotelfachschule – Südstadt (– Heidplatz)	02.12.2019
	8	Villingen Bf – Riettor – Heidplatz – Südstadt (– Hotelfachschule)	02.12.2019
	9	Steppach – Fürstenbergring – Villingen Bf – Kopsbühl	02.12.2019
	10	Schwenningen Busbf – Schwenningen Bf – Kleines Eschle	02.12.2019
	11	Schwenningen Busbf – Schwenningen Bf – Eisstadion – Messe – Waldfriedhof – Schwenningen Busbf	02.12.2019
	12	a) Schwarzwald-Baar-Klinikum – Grabenäcker – Rieten-Zentrum – Schwenningen Busbf – Steinkirchring – Hammerstatt b) Grabenäcker – Rieten-Zentrum – Schwenningen Busbf – Hammerstatt – Steinkirchring	02.12.2019
	13	a) Zollhaus Bf – Wasenstraße/Steinerschule – Strangen – Mühlweg b) Zollhaus Bf – Wasenstraße – Sturmbühlstraße – Deutenberg-Schulen c) Zollhaus Bf – Wasenstraße – Schwenningen Busbf d) Waldfriedhof – Schwenningen Bf – Zollhaus Bf e) Deutenberg-Schulen – Schwenningen Busbf – Steinerschule – Zollhaus Bf f) Deutenberg-Schulen – Schwenningen Busbf – Friedensschule – Strangen g) Waldfriedhof – Hammerstatt – Deutenberg – Rinelen	02.12.2019
16	263	Neukirch – Kalte Herberge – Urach – Hammereisenbach – Vöhrenbach	30.06.2019
	266	St. Georgen – Brigach – Fuchsfalle – Stöcklewald – Prisen – Schönwald	11.12.2021
	270	Triberg Bf – Marktplatz – Schonach – Schönwald – Escheck – Furtwangen – Neukirch – Gütenbach/Thurner	30.09.2021
	271	Furtwangen – Schönenbach – Vöhrenbach / Rohrbach – Brigach – St. Georgen	30.11.2019
	264/1	Furtwangen – Linach	02.12.2019
	264/2	Furtwangen – Katzensteig	02.12.2019
17	265	St. Georgen Bf – Nußbach – Triberg Marktplatz – Triberg Jugendherberge – Geutsche – Stöcklewald – Brigach – St. Georgen	30.06.2019
	269	Hornberg Bf – Niederwasser – Gremmelsbach – Triberg Bf – Triberg Marktplatz	30.06.2019
	274	Triberg - Schonach Schule – Obertal – Schonachblick – Wilhelmshöhe – Rohrhardsberg – Mühlebühlbrücke – Elzhof. Schleife – Wälderhaus – Forellenhof	30.06.2024
	276a	Schonach Schule – Obertal – Schonachblick – Wilhelmshöhe – Rohrhardsberg – Mühlebühlbrücke – Skilift Rohrhardsberg – Ochsenhof – Schänzlehof	02.12.2019
	276b	Schonach Schule – Obertal – Reinerhof – Laubeck – Rensberg – Niederwasser Schöne Aussicht	02.12.2019
	276c	Schonach Schule – Obertal – Reinerhof – Laubeck – Sieben Sturle Ecke	02.12.2019
	276d	Schonach Schule – Turntal – Wolfbauernhof – Vordere Vogte/Naturschutzgebiet Blindensee	02.12.2019
	276e	Schonach Schule – Freiheit – Vogeleck – Paradies – Holz	02.12.2019
18	7272	Furtwangen – Gütenbach – Simonswald – Bleibach (<i>zuständig ZRF/Lkr. EM</i>)	07.12.2028

* Mit Stern gekennzeichnete Teilnetze gelten alternativ ohne bzw. mit Ringzugerweiterung Villingen – St. Georgen.

Bei der Gestaltung der Teilnetze waren verkehrliche Verflechtungen und betriebliche bzw. produktionstechnische Zusammenhänge ausschlaggebend. Außerdem waren für die Größe des Leistungsumfanges der einzelnen Teilnetze auch die Belange von kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen, so dass einige Verkehrskonzepte in den Teilräumen mehrere Teilnetze umfassen. Der Vollständigkeit halber wurden auch Einzellinien in die Teilnetztafel aufgenommen.

4.2.3 Verkehrliche Teilräume im Kreisgebiet

Für die Definition der Ziele und Rahmenvorgaben und die Entwicklung der Verkehrskonzepte wurde das Kreisgebiet in verschiedene Teilräume unterteilt, die verkehrlich eng miteinander verflochten sind. Auf diese Weise entstehen im gesamten Landkreis sowie in die Nachbarlandkreise durch Umsteigebeziehungen Transportketten.

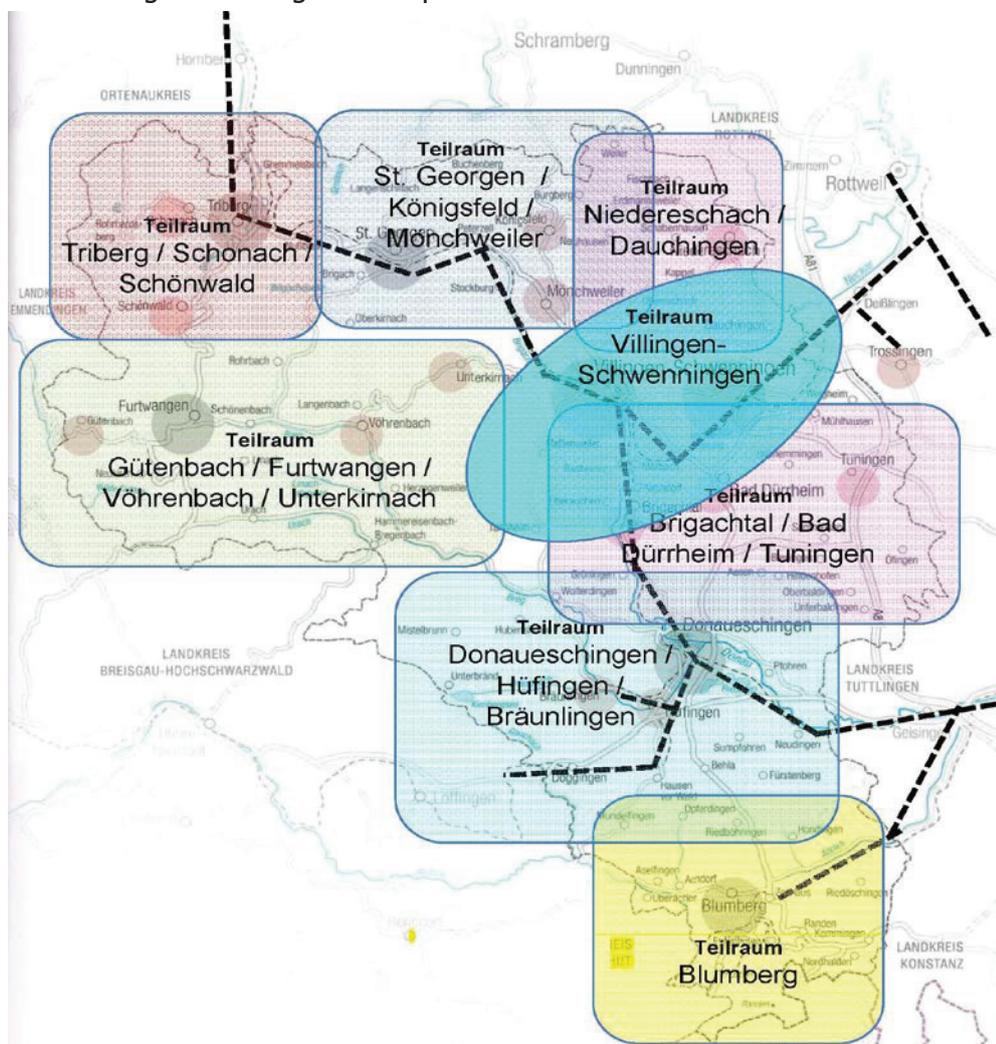


Abbildung 20:
Gliederung des Kreises in Teilräume

4.3 Teilraum Blumberg (Südbaar)

Der Teilraum Südbaar umfasst die heutigen Buslinien

- 7259 Donaueschingen – Hüfingen – Döggingen – Löffingen – Neustadt
- 7260 Donaueschingen – Hüfingen – Wutachmühle – Ewattungen – Bonndorf
- 7277 Donaueschingen – Hüfingen – Riedböhringen – Blumberg/Wutachmühle
- 7278 Blumberg – Randen/Hondingen – Riedöschingen – Leipferdingen
- 7282 Donaueschingen – Pfohren – Neudingen – Geisingen (– Immendingen)
- 7338 Blumberg – Randen – Epfenhofen – Fützen (– Stühlingen)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird in diesem Raum die Breisgau-S-Bahn täglich im Stundentakt zwischen 06:00 Uhr und 24:00 Uhr von Emdingen über Freiburg – Titisee–Neustadt – Döggingen – Donaueschingen bis Villingen verkehren.

Deshalb entfällt mit Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn die Buslinie 7259 zwischen Löffingen – Döggingen – Hüfingen und Donaueschingen. Hauptziel der Neukonzeption des ÖPNV im Teilraum Blumberg ist es, die Südbaar optimal über die Breisgau-S-Bahn an die beiden Oberzentren Villingen-Schwenningen und Freiburg anzubinden. Dafür ist das Busliniennetz in diesem Bereich neu zu strukturieren.

In der Südbaar werden drei Teilnetze vorgesehen, die betrieblich nicht miteinander zusammenhängen:

- Das Teilnetz 1 umfasst die Buslinien in den Städten Donaueschingen, Hüfingen mit allen Ortsteilen außer Mundelfingen sowie Blumberg mit allen Ortsteilen.
- Das Teilnetz 2 beinhaltet die Buslinie vom Bräunlinger Ortsteil Döggingen über den Hüfinger Ortsteil Mundelfingen in den Landkreis Waldshut nach Wutach – Bonndorf und ggf. weiter bis Titisee-Neustadt.
- Das Teilnetz 3 enthält die Buslinie von der Stadt Donaueschingen in die Ortsteile Pfohren und Neudingen und führt weiter nach Geisingen im Landkreis Tuttlingen.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
277	7277	Donaueschingen Busbf – Hüfingen Bf – Riedböhringen Kirche – Zollhaus Bf – Blumberg Schulzentrum – Blumberg Hauptstraße (Schnellbuslinie)	18,4 km
278	7277	Donaueschingen Busbf – Hüfingen Bf – Hausen vor Wald Schule – Behla – Sumpfohren – Fürstenberg – Hondingen – Blumberg Schulzentrum – Blg.-Vogelherd – Zollhaus Bf	35,0 km
338	7338	(Blumberg Schulzentr. –) Zollhaus Bf – Randen – Epfenhofen – Fützen (– Stühlingen)	10,0 km
339	7278	(Blumberg Schulzentr. –) Zollhaus Bf – Randen – Kommungen – Nordhalden – Neuhaus	8,7 km
340	7278	Blumberg Schulzentrum – Zollhaus – Riedöschingen Bf – Riedöschingen Ortsmitte (– Leipferdingen Bf – Leipferdingen Rathaus)	10,6 km
341	7277	Blumberg Schulzentrum – Zollhaus – Riedböhringen Kirche – Opferdingen – Eschach – Achdorf – Aselfingen – Überachen – Wutachmühle Wanderparkplatz (– Döggingen Bf)	19,0 km

Tabelle 10: Teilnetz 1 (Südbaar)

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
260	7260	Döggingen Bf – Mundelfingen (– Wutachmühle – Ewattungen – Münchingen – Bonndorf – Gündelwangen – Lenzkirch – Kappel – Neustadt/Schw. Bf)	7,0 km

Tabelle 11: Teilnetz 2 (Südbaar)

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
282	7282	Donaueschingen Busbf – Siedlersteg – Realschule – Fürstenberg-Gymn. – Pfohren – Neudingen (– Gutmadingen – Geisingen Bf – Hausen Bf)	15,2 km

Tabelle 12: Teilnetz 3 (Südbaar)

4.3.1 Teilnetz 1

Das Teilnetz 1 dient der schnellen Anbindung der Stadt Blumberg und ihrer Ortsteile mit etwa 10.000 Einwohnern (einschließlich Ortsteile) an das Mittelzentrum Donaueschingen sowie über die Breisgau-S-Bahn, die Schwarzwaldbahn und den Ringzug an das Oberzentrum Villingen-Schwenningen.

4.3.1.1 Linie 277 Donaueschingen – Hüfingen – Riedböhringen – Zollhaus – Blumberg [Hauptachse]

Der Linienverkehr ist so zu organisieren, damit in Donaueschingen sichere Zuganschlüsse von und zur Schwarzwaldbahn (aus/in Richtung Karlsruhe) hergestellt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Linie 277 als Schnellbuslinie über Hüfingen (hier Anschlüsse von der Breisgau-S-Bahn von Freiburg bzw. von den Ringzügen aus Bräunlingen) und die B 27 ohne Stichfahrten in kürzest möglicher Zeit nach Zollhaus Bahnhof und weiter in die Stadt Blumberg zu führen. Am Bahnhof Zollhaus wird ein Anschlussknoten auf die Busse in die Richtungen Randen – Kommingen – Nordhalden, Randen – Fützen (– Stühlingen) sowie Riedöschingen erreicht. In Riedböhringen werden an der Haltestelle Kirche Anschlüsse in/aus Richtung Achdorf – Wutachtal hergestellt.

Die Schnellbuslinie soll als Regiobus-Linie in festem Takt zwischen 06:00 Uhr und 24:00 Uhr verkehren. Soweit aus Richtung Tuttlingen Ringzüge nach Zollhaus fahren, stellt die Schnellbuslinie mit kurzen Umsteigezeiten Anschlussverbindungen in die Stadt Blumberg bzw. umgekehrt her.

Innerhalb von Blumberg, also westlich des Anschlussknotens Zollhaus Bf in Richtung Stadtmitte, bestehen keine zeitlichen Zwänge. Die Linie soll über das Gewerbegebiet und den Dienstleistungsbereich in der Leo-Wohleb-Straße zur Haltestelle Stadtbrunnen geführt werden.

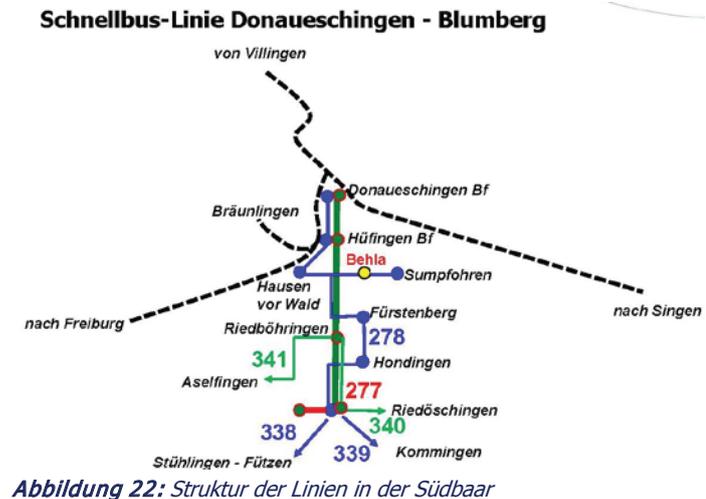


Abbildung 21: Liniennetz 277/278 im Raum Donaueschingen – Hüfingen

Es sollte eine zusätzliche Haltestelle auf Höhe der Pestalozzi-Straße (250 m Fußweg zur Weiherdamm-schule) eingerichtet werden. Das Schulzentrum soll im Bereich oberhalb des Schulgebäudes neue Haltestellen erhalten. Anschließend soll die Linie über die Steigäckerstraße und die Umlandstraße zur Hauptstraße geführt werden. Durch die zusätzlichen Haltestellen wird dieser etwa 1.000 Einwohner starke Bereich von Blumberg durch den öffentlichen Nahverkehr erheblich besser er-

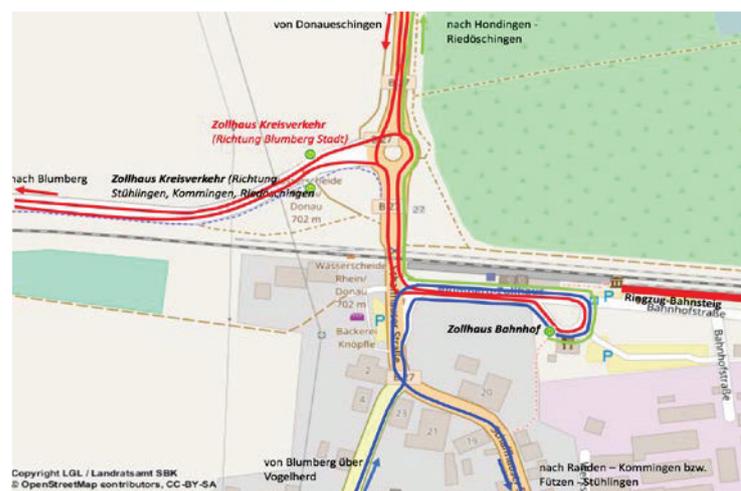
schlossen als bisher. Die gegenüber heute erweiterte Linienführung bietet eine deutlich bessere fußläufige Erschließung der Wohngebiete und Schulstandorte in Blumberg. Der Bereich Blumberg wird über die Schnellbuslinie künftig erheblich schneller mit Hüfingen und Donaueschingen sowie über die Schiene mit Villingen-Schwenningen verbunden sein.

Durch dieses Konzept können die Fahrzeiten von Villingen-Schwenningen über Donaueschingen nach Blumberg auf etwa 45 Minuten verkürzt werden. Über die Anschlussknoten in Zollhaus Bf und Riedböhringen Kirche werden die Ortsteile von Blumberg ebenfalls von den kurzen Reisezeiten profitieren. Durch die Schnellbuslinie 277 als Rückgrat kann der Raum Blumberg sehr gut mit dem Schienenverkehr verknüpft und die Verbindungen in die Kreisstadt Villingen-Schwenningen sowie an den überregionalen Verkehr sichergestellt werden.



Die von der Stadt Hüfingen gewünschte Einbeziehung von Behla in die Linie 277 kann aufgrund der Regiobus-Förderrichtlinien aus Fahrzeitgründen und wegen der bestehenden Anschlusszwängen (Schwarzwaldbahn in Donaueschingen und Anschlussknoten in Zollhaus) nicht zugesichert werden: Eine Stichfahrt von der B 27 in den Ort und zurück zur B 27 würde einschließlich des Zeitbedarfs für den Fahrgastein- und -ausstieg sowie das erforderliche Wenden etwa fünf Minuten dauern. Auch eine Variante, Behla mit der Linie 277 mit einer neuen Haltestelle am Ortseingang aus Richtung Hüfingen zu bedienen, scheidet gegebenenfalls wegen des erforderlichen zusätzlichen Zeitbedarfs von etwa drei Minuten aus, zumal der Bus anstelle einer zügigen Durchfahrt auf der B 27 vor der Abzweigung Behla abbremsen und nach der Bedienung von Behla wieder auf der B 27 beschleunigen müsste. Eine Anbindung der Blumberger Ortsteile Riedöschingen, Kommungen, Nordhalden, Neuhaus, Randen, Epfenhofen und Fützen an den Schnellbus wäre dann zeitlich nicht möglich.

Die Bedienung des Bahnhofs Zollhaus und die dort stattfindenden Umsteigevorgänge dienen auch der Sicherheit der Fahrgäste. Bislang müssen diese bei der unmittelbar am Kreisverkehr gelegenen Haltestelle Zollhaus die stark befahrene Fahrbahn der K 5747 queren, um die Anschlussbusse auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu erreichen. Die Linienführung über den Bahnhof Zoll-



haus verlängert zwar die Fahrstrecke um ca. 600 Meter, bietet jedoch neben der deutlich höheren Sicherheit auch attraktive Anschlüsse von den Ringzügen aus Richtung Tuttlingen (IC-Bahnhof) – Immendingen – Leipferdingen. Der Fußweg für Umsteiger vom Ringzug auf den Bus verkürzt sich von 330 Meter auf 80 Meter. Zugleich entfällt die Querung der stark befahrenen B 27 und K 5747 und wertet damit den Ringzugabschnitt durch das Aitrachtal Immendingen – Zollhaus entscheidend auf.

Es besteht die Möglichkeit, die Schnellbuslinie 277 für das Regiobus-Konzept des Landes anzumelden. Mit der direkten Linienführung und der Verknüpfung mit der Schiene in Donaueschingen, Hüfingen und Zollhaus erfüllt diese Linie die vom Land gesetzten Förderkriterien, wenn diese Linie ganztägig mindestens stündlich verkehrt. Das Land fördert Regiobusse mit 50% auf Mehrleistungen zur Erfüllung des Regiobus-Standards.

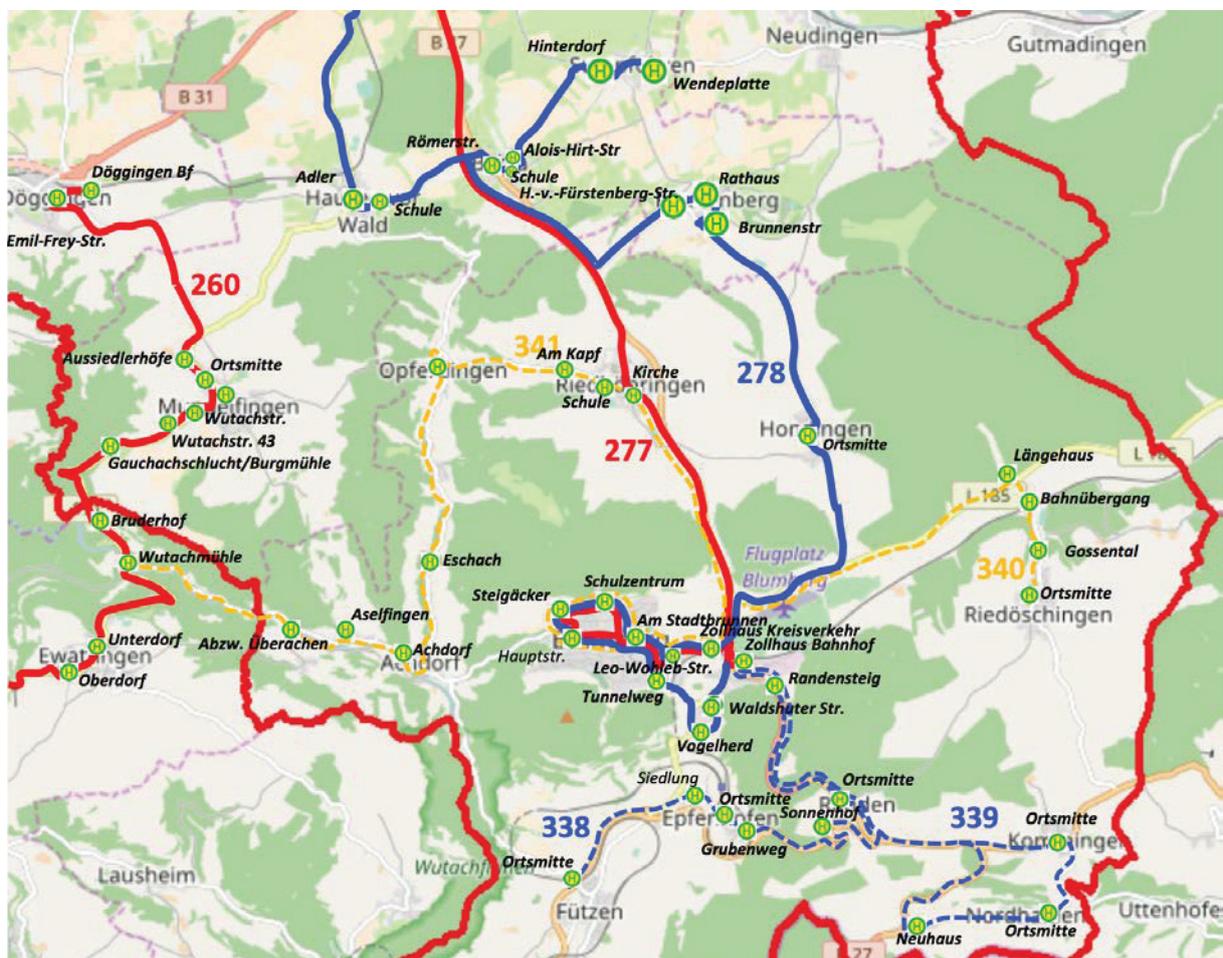


Abbildung 24: Liniennetz 277, 278, 338, 339, 340 und 341 im Raum Blumberg

4.3.1.2 Linie 278 Donaueschingen – Hüfingen – Hausen vor Wald – Behla – Sumpfohren – Behla – Fürstenberg – Hondingen – Zollhaus – Blumberg [Nebenachse]

Die Bedienung der nicht an der Schnellbuslinie 277 liegenden Hüfinger und Blumberger Ortsteile wird von der neuen Buslinie 278 übernommen. Diese Linie verkehrt ebenfalls im Stundentakt und fährt in Donaueschingen um etwa 30 Minuten versetzt zur Schwarzwaldbahn ab. Dadurch bietet sie Zuganschlüsse von den Ringzügen aus Richtung (Stuttgart-) Rottweil – Schwenningen – Villingen sowie in Hüfingen von der Breisgau-S-Bahn aus Villingen. Im Stre-

ckenabschnitt Donaueschingen – Hüfingen ergibt sich hierdurch ein stadtverkehrsähnlicher 30-Minuten-Takt.

Ab Hüfingen wird die Linie 278 über Hausen vor Wald geführt, um Behla, Sumpfohren und Fürstenberg an Hüfingen und Donaueschingen anzubinden. Die Weiterführung nach Blumberg erfolgt über den Blumberger Ortsteil Hondingen. Als Nebenachse erfüllt die Linie 278 zwischen Donaueschingen und Blumberg damit die Aufgabe, alle nicht von der Schnellbuslinie 277 bedienten Ortsteile von Hüfingen und Blumberg mit Donaueschingen, Hüfingen und Blumberg zu verknüpfen. Gegenüber heute erfolgt künftig eine klare Trennung der Linienführungsvarianten. Die Linie 277 verläuft ausschließlich über die B 27 in kürzest möglicher Zeit und bedient die Anschlussknoten. Die Linie 278 bedient die Fläche und wird in Donaueschingen und Hüfingen ebenfalls in die Anschlussknoten eingebunden.

In Behla wird vorgeschlagen, am östlichen Ortsende auf Höhe der Abzweigung des Neubaugebiets eine Haltestelle „Grundäcker“ einzurichten, um die Fußwege zu den Haltestellen in der Alois-Hirt-Straße bzw. in der Römerstraße deutlich zu verkürzen.

Im Falle einer späteren Realisierung eines zusätzlichen S-Bahn-Halts in Hausen vor Wald könnte die Buslinie 278 ohne Hausen vor Wald direkt nach Behla geführt werden, wodurch Behla auch in zeitlicher Hinsicht die gleichen Bedingungen nach Hüfingen und Donaueschingen hätte, wie bei einer Bedienung durch die Schnellbuslinie.

Unabhängig von den Taktverkehren ist der Schülerverkehr sicherzustellen, insbesondere der Schülerverkehr der Schellenberger Schule mit den drei Standorten Behla, Hausen vor Wald und Mundelfingen sowie zur Gemeinschaftsschule in Hüfingen und zurück. Die Linie 278 bedient daher im Rahmen des Schülerverkehrs der Schellenberger Schule auch Mundelfingen, welches ansonsten grundsätzlich über die Linie 260 an den Bahnhof Döggingen mit Umstieg auf die Breisgau-S-Bahn angebunden ist.

4.3.1.3 Linie 338 Blumberg – Randen – Epfenhofen – Fützen (– Stühlingen) [Nebenachse]

Für die Anbindung der Blumberger Ortsteile Randen, Epfenhofen und Fützen dient die Linie 338. Diese Linie stellt eine Verlängerung der Linie 278 von Donaueschingen nach Blumberg über Blumberg hinaus in Richtung Fützen dar und soll alle zwei Stunden bedient werden. Das Gewerbegebiet Blumberg Vogelherd soll in den Linienvverlauf von Blumberg nach Zollhaus Bf neu aufgenommen werden. Hierfür sollen am Tunnelweg, im Gewerbegebiet Vogelherd und in der Waldshuter Straße weitere Haltestellen eingerichtet werden.

Am Bahnhof Zollhaus bestehen Anschlüsse vom Schnellbus aus Donaueschingen und vom Ringzug aus Richtung Tuttlingen in Richtung Fützen (– Stühlingen).

Unabhängig von den Taktverkehren ist der Schülerverkehr zwischen Epfenhofen und Fützen sowie von Epfenhofen, Fützen und Randen nach Blumberg, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen-Schwenningen sicherzustellen. In der morgendlichen Verkehrsspitze ist ein Verstärkerbus ab Fützen zu fahren.

Da sich in Fützen bei zeitlich entspannten Fahrlagen eine längere Standzeit ergibt, soll in Abstimmung mit dem Landkreis Waldshut die Linie bis Stühlingen verlängert werden.

Dort bestehen ganztägig gute Anschlüsse an die Taktverkehre der SBG-Linie 7338 in Richtung Waldshut-Tiengen.

4.3.1.4 Linie 339 Blumberg – Blg.-Vogelherd – Zollhaus – Randen – Kommingen – Nordhalden – Neuhaus [Erschließungslinie]

Die Linie 339 bindet die Blumberger Ortsteile Randen, Kommingen, Nordhalden und Neuhaus an Blumberg an und stellt eine Verlängerung der Linie 278 Donaueschingen – Blumberg in Richtung Kommingen dar. Die Linie soll alle zwei Stunden im Wechsel mit der Linie 338 bedient werden. Verdichtungen erfolgen entsprechend den Bedürfnissen des Schülerverkehrs. Das Gewerbegebiet Blumberg Vogelherd soll in den Linienverlauf von Blumberg nach Zollhaus Bf aufgenommen werden. Am Bahnhof Zollhaus bestehen Anschlüsse von der Schnellbuslinie 277 aus Donaueschingen. Mit der Linie 339 ist der Schülerverkehr zwischen Kommingen, Nordhalden, Neuhaus und Randen nach Blumberg, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen-Schwenningen sicherzustellen, ebenso zur Grundschule in Riedöschingen.

Durch die Anbindung am Bahnhof Zollhaus in/aus Richtung Donaueschingen werden die nahe der Grenze gelegenen Ortsteile Blumbergs aus dem heute bestehenden „Verkehrsschatten“ geholt. Sie erhalten künftig eine verlässliche Anbindung an Donaueschingen mit Anschlüssen an den Schienenverkehr.

Die Linien 338 und 339 befahren den Abschnitt Blumberg Schulzentrum – Vogelherd – Zollhaus Bf (Busanschlüsse) – Randen im Stundentakt. Südlich von Randen verkehrt die Linie 338 in der einen Stunde in Richtung Fützen (– Stühlingen) und in der anderen Stunde die Linie 339 in Richtung Kommingen – Nordhalden – Neuhaus (– Randen).

Mit dieser Linienführung werden das Gewerbegebiet Vogelherd, aber auch die Wohngebiete im Bereich des Tunnelwegs sehr gut an den kreisweiten öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Eine Befahrung der Direktstrecke L 214 nach Epfenhofen/Fützen kommt für Linienbusse aufgrund des starken Gefälles und der schmalen Fahrbahn nicht in Betracht.

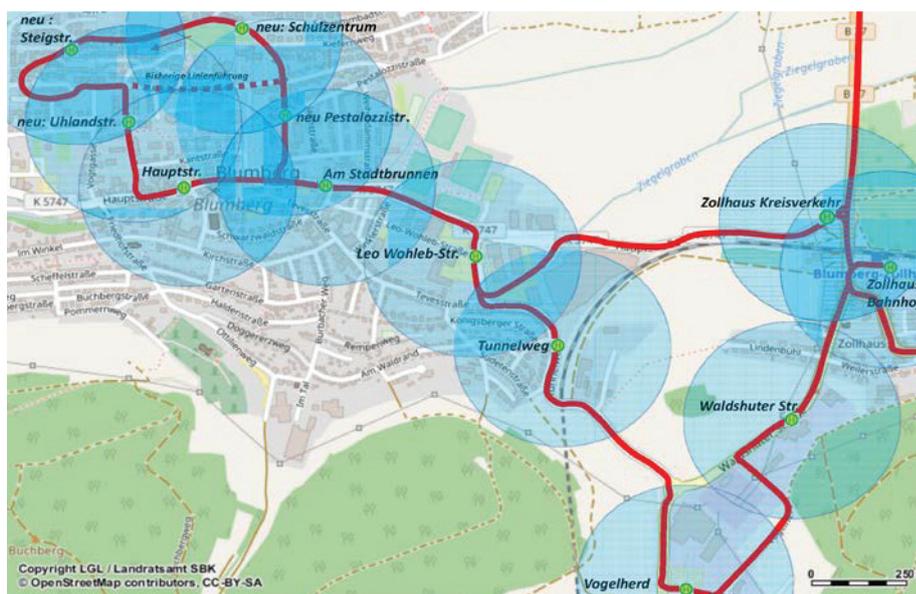


Abbildung 25:
Erschließung der Stadt Blumberg
einschl. des Gewerbegebiets
Vogelherd

4.3.1.5 Linie 340 Blumberg – Riedöschingen (– Leipferdingen) [Erschließungslinie]

Über die Linie 340 wird in erster Linie der Ortsteil Riedöschingen an die Stadt Blumberg und an die Schnellbuslinie 277 in Zollhaus Bf angebunden. Bei Hin- oder Rückfahrt kann der Ortsteil Hondingen, der ansonsten über die Linie 278 bedient wird, mitbedient werden, um den Schülerverkehr von Hondingen nach Riedöschingen sowie nach Blumberg und umgekehrt abzudecken. Einige wenige Fahrten bis/ab Leipferdingen Bahnhof ergänzen die Ringzugverbindung Immendingen – Leipferdingen – Zollhaus, um den Erfordernissen des Schülerverkehrs aus dem Aitrachtal in Richtung Blumberg gerecht zu werden. Ebenso wird ein Teil der Fahrten in Kombination mit der Linie 339 bedient, um den Schülerverkehr der Grundschule Riedöschingen in die Ortsteile Kommingen, Nordhalden, Neuhaus und ggf. Randen bedienen zu können.

4.3.1.6 Linie 341 Blumberg – Riedböhringen – Opferdingen – Eschach – Achdorf – Aselfingen [Erschließungslinie]

Die Linie 341 verkehrt zwischen Blumberg, Riedböhringen Kirche, Achdorf und der Abzweigung nach Überachen. Sie dient der Erschließung der Blumberger Ortsteile Opferdingen, Eschach, Achdorf, Aselfingen und Überachen. Für das Verkehrsaufkommen ist ein Kleinbus (18 Fahrgastplätze) ausreichend. Diese Linie stellt in Riedböhringen wechselseitig alle zwei Stunden Anschlüsse von und nach Donaueschingen auf die Busse der Schnellbuslinie 277 her. In der anderen Stunde wird der Kleinbus auf der ebenfalls alle zwei Stunden bedienten Strecke 340 Blumberg – Riedöschingen eingesetzt. Der Schülerverkehr aus dem Wutachtal zu den Blumberger Schulen sowie nach Riedböhringen, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen-Schwenningen ist ggf. durch zusätzliche Fahrten mit dem Kleinbus sicherzustellen. An der Abzweigung nach Überachen sollte nach Möglichkeit eine Wendeplatte für den Kleinbus geschaffen werden, damit nicht dauerhaft die ganze Strecke bis zur Wutachmühle (ca. 3 km einfach) zum Wenden gefahren werden muss. Außerdem sollte in Riedböhringen am westlichen Ortsrand eine weitere Bushaltestelle „Am Kapf“ eingerichtet werden, um die Fußwege bis zur zentralen Haltestelle „Kirche“ zu verkürzen. Da die Kapazität eines Kleinbuses im Schülerverkehr ausreichend ist, sollte die Direktstrecke Achdorf – Blumberg (K5747) mit dem Kleinbus entgegen der Lastrichtung im Schülerverkehr befahren werden, um günstigere Fahrzeugumläufe zu ermöglichen.

Für den Freizeitverkehr ist zudem angedacht, einzelne Fahrten von Blumberg über Achdorf bis zur Wutachmühle zu führen, um die Wutachschlucht auch aus der Stadt Blumberg zugänglich zu machen.

Da alle Linien des Teilnetzes 1 betrieblich und vom Fahrgastaufkommen her miteinander stark vernetzt sind, werden die Linien 277, 278, 338, 339, 340 und 341 gebündelt.

4.3.2 Teilnetz 2

4.3.2.1 Linie 260 Döggingen – Mundelfingen (– Wutach – Bonndorf) [Hauptachse]

Das Teilnetz 2 bedient den Bahnhof Döggingen, in dem sich stündlich die Züge der Breisgau-S-Bahn aus Richtung Freiburg – Neustadt und aus Richtung Villingen – Donaueschingen zur vollen Stunde begegnen (Nullknoten) und schafft damit Anschlüsse in beide Richtungen.

Für eine isolierte Bedienung der Strecke Döggingen – Bonndorf würden zwei Busse benötigt werden. Unter Umständen besteht jedoch die Möglichkeit, in Bonndorf die Linie 260 mit der Linie 7258 Bonndorf – Lenzkirch – Neustadt zu verknüpfen und damit durchzubinden, wodurch ein Fahrzeug weniger benötigt würde. Während die Breisgau-S-Bahn den Abschnitt Neustadt – Döggingen nördlich des Wutachtals in 30 Minuten befährt, würde eine durchgehende Buslinie Neustadt – Kappel – Lenzkirch – Bonndorf – Döggingen knapp 90 Minuten benötigen und damit die südlich des Wutachtals gelegenen Gemeinden sowohl in Neustadt als auch in Döggingen beidseitig an die Breisgau-S-Bahn anbinden.

Die heutige Buslinie 7260 Bonndorf – Wutach – Mundelfingen – Hausen vor Wald – Hüfingen – Donaueschingen wird deshalb in ihrer Linienführung geändert und von Mundelfingen nach Döggingen Bahnhof geführt. Es ergeben sich hierdurch kurze Fahrzeiten zwischen Bonndorf und Donaueschingen bzw. Villingen, was auch in schulischer Hinsicht von großer Bedeutung ist. Der Verkehr von Mundelfingen nach Hüfingen – Donaueschingen – Villingen wird ebenfalls über Döggingen Bf betrieben. Eine im Schülerverkehr erforderliche Verstärkerfahrt zwischen Bonndorf und Döggingen Bf am Morgen soll auf einen in Döggingen beginnenden Ringzug nach Donaueschingen abgestimmt werden, ebenso ein aus Kapazitätsgründen erforderlicher weiterer Verstärkerbus ab Mundelfingen.

Mit dem vorgesehenen Stundentakt zwischen Döggingen und den Gemeinden südlich des Wutachtals kann der bisherige Wutachtal-Wanderbus vollständig in dieses System integriert werden.

4.3.3 Teilnetz 3

4.3.3.1 Linie 282 Donaueschingen – Pfohren – Neudingen (– Gutmadingen – Geisingen – Hausen) [Nebenachse]

Das Teilnetz 3 bedient den Verkehr der Linie 282 von Donaueschingen über Pfohren – Neudingen – Gutmadingen – Geisingen nach Hausen Bahnhof. Der Bedienungsumfang entspricht in etwa dem heutigen Stand. Soweit unter Umständen weitere Zugleistungen mit Ringzügen zwischen Donaueschingen und Geisingen eingerichtet werden können oder die Stadt Geisingen auf der Schiene im Stundentakt bedient wird, könnte das Angebot der Buslinie 282 entsprechend reduziert werden. Der künftige Bedienungsumfang dieser Linie hängt daher vor allem von den weiteren Entwicklungen auf der Schiene ab. Es muss auf jeden Fall sichergestellt werden, dass die Schülerverkehre zum Schulstandort Donaueschingen und zur Grundschule in Pfohren zeitgerecht bedient werden. Darüber hinaus müssen Anschlussverkehre zu den Schulstandorten in Hüfingen und Villingen-Schwenningen möglich sein.

In Donaueschingen ist durch ein geplantes neues innerstädtisches Verkehrskonzept mit Veränderungen bei der Linienführung der Linie 282 innerhalb des Stadtgebiets zu rechnen.

Die drei Landkreise Rottweil, Tuttlingen und Schwarzwald-Baar-Kreis sowie das Land beabsichtigen, ein Gutachten zur längerfristigen Zukunft des Ringzugs in Auftrag zu geben, welches auch die Möglichkeiten weiterer Ringzughalte zwischen Donaueschingen und Immendingen untersuchen soll. Sollte es in der Zukunft in diesem Bereich zu Veränderungen des SPNV-Angebots kommen, müsste die Linie 282 neu konzipiert werden.

4.4 Teilraum Baar (Bräunlingen / Donaueschingen)

Der Teilraum Bräunlingen/Donaueschingen umfasst im Status Quo folgende Linien:

- Linie 95 Bräunlingen Bf – Bruggen – Wolterdingen
- Linie 96 Bräunlingen – Döggingen Bf
- Linie 97 Donaueschingen – Wolterdingen – Hubertshofen
- Linie 98 Hubertshofen – Mistelbrunn – Unterbränd – Waldhausen – Bräunlingen Bf
- Linie 7271 Donaueschingen – Wolterdingen (– Hammereisenbach – Vöhrenbach Busbf – Langenbach)
- sowie die Linien 101, 102 und 103 des Stadtverkehrs Donaueschingen

Ab Dezember 2019 wird die Achse Villingen – Donaueschingen alle 30 Minuten mit einem Zug der Schwarzwaldbahn bzw. einem Zug der Breisgau-S-Bahn ohne Zwischenhalte mit einer Fahrzeit von etwa zehn Minuten bedient. Außerdem verkehrt auf dieser Strecke mit allen Zwischenhalten der Ringzug. Das Land Baden-Württemberg plant ferner, die Achse Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen bis 2025 auf einen Stundentakt zu verdichten (Zielkonzept 2025 des Landes für den Schienenpersonennahverkehr).

Das Mittelzentrum Donaueschingen wird damit über hervorragende Schienenverbindungen in alle Richtungen verfügen. Ein Schwerpunkt der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans ist daher, die lokalen Buslinien sowie den Stadtverkehr Donaueschingen mit den überregionalen Verkehren bestmöglich miteinander zu vernetzen, indem ein „Linienstern“ Donaueschingen konzipiert wird. Dieser Linienstern besteht neben den Schienenstrecken nach Karlsruhe, Rottweil (– Stuttgart), Tuttlingen – Ulm, Singen – Konstanz, Neustadt – Freiburg – Endingen und Hüfingen – Bräunlingen aus allen Buslinien, die den Busbahnhof Donaueschingen bedienen:

- 97/95 (ehem. 7271) Donaueschingen – Wolterdingen – Hubertshofen / Hammereisenbach – Vöhrenbach (Teilraum Baar)
- 275 Schnellbus Donaueschingen – Bad Dürkheim – Schwenningen (Teilraum Ostbaar)
- 277 Schnellbus Donaueschingen – Hüfingen – Riedböhringen – Blumberg (Teilraum Südbaar)
- 278 Donaueschingen – Hüfingen – Behla – Sumpfohren – Fürstenberg – Hondingen – Blumberg (Teilraum Südbaar)

- 279 Donaueschingen – Aasen – Heidenhofen – Biesingen – Sunthausen – Oberbaldingen – Unterbaldingen/Immenhöfe (Teilraum Ostbaar)
- 282 Donaueschingen – Pfohren – Neudingen – Gutmadingen – Geisingen – Hausen (Teilraum Südbaar)
- 101, 102, 103 Stadtverkehr Donaueschingen (Teilraum Baar)

Im Teilraum Baar wird mit der Betriebsaufnahme der Breisgau-S-Bahn weiterhin keine zeitlich günstige Schienenanbindung der Stadt Bräunlingen in Hüfingen oder Donaueschingen an die Züge der Breisgau-S-Bahn möglich sein. In Richtung Hüfingen – Donaueschingen – Villingen bleibt es jedoch wie bisher bei der sehr gut eingeführten Anbindung mit dem Ringzug. Deshalb soll die Anbindung von Bräunlingen an die Breisgau-S-Bahn in Richtung Freiburg in Döggingen erfolgen. Hierfür ist die Buslinie 96 vorgesehen. Dies erfordert einen Umbau der Buslinien im Verkehrsraum Bräunlingen – Wolterdingen.

4.4.1 Teilnetz 4

Folgende Linienverläufe sind im Teilnetz 4 zukünftig vorgesehen:

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Linien-Länge
95	7271	Donaueschingen Busbf – Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach – Langenbach	24,8 km
96	96	Döggingen – Bräunlingen Stadtmitte – Bruggen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn	16,7 km
97	97	Donaueschingen Busbf – Wolterdingen – Hubertshofen	13,3 km
98	98	Bräunlingen Bf – Stadtmitte – Habsburger Ring – Waldhausen – Unterbränd	14,3 km

Tabelle 13: Teilnetz 4 in der Baar

4.4.1.1 Linie 95 Donaueschingen – Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach (– Furtwangen) [Nebenachse]

Zwischen Donaueschingen und Vöhrenbach verkehrt künftig die Linie 95. Sie ist vorrangig auf den Busknoten zur Minute 00 in Vöhrenbach Busbahnhof (Linie 61) ausgerichtet und ermöglicht die Anbindung von Langenbach. Während der Verkehrsspitzenzeiten am Morgen und am Nachmittag sollen weiterhin direkte umsteigefreie Busverbindungen zwischen Donaueschingen und Furtwangen bestehen, damit die hohe Zahl an Auszubildenden in Vöhrenbach nicht umsteigen muss. Eine Durchbindung zu Hauptverkehrszeiten ist im Abschnitt Vöhrenbach – Furtwangen auch aus Kapazitätsgründen sinnvoll.

Über den Nullknoten Vöhrenbach Busbahnhof können nahezu stündliche Verbindungen aus Furtwangen und aus Villingen – Unterkirnach in Richtung Hammereisenbach bzw. umgekehrt angeboten werden.

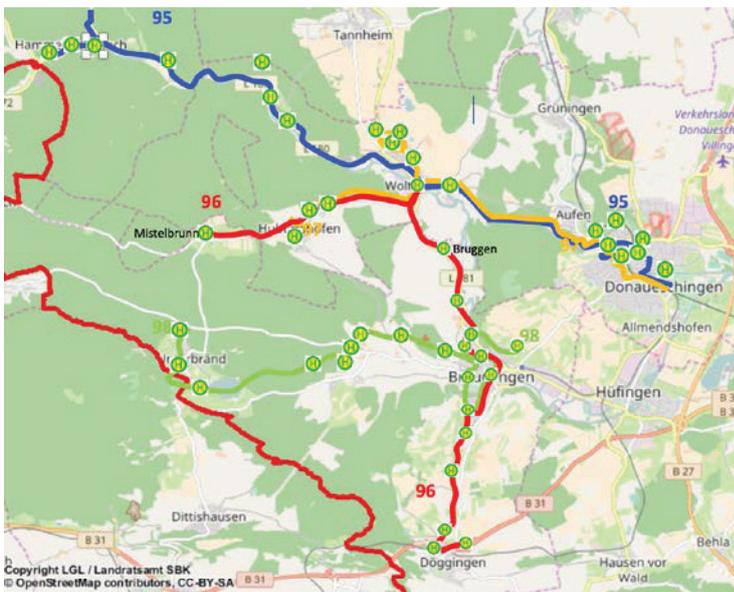
Außerdem können durch die vom Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) geplante Verlängerung der Linie 7262 von Neustadt über Eisenbach bis Hammereisenbach Anschlüsse in/aus Richtung Vöhrenbach hergestellt und gleichzeitig das Bregtal gut an Titisee-Neustadt angebunden werden.

Im Abschnitt Donaueschingen – Wolterdingen wird das Verkehrsangebot zusätzlich durch die Buslinie 97 verdichtet. In diesem Abschnitt ist der Schülerverkehr zu den Schulen in Donau-

eschingen von großer Bedeutung. Auch die zeitlichen Anforderungen der Beschäftigten des Heimes Fischerhof (Bruderhaus-Diakonie) in Hammereisenbach sind zu berücksichtigen. Zwischen Donaueschingen und Vöhrenbach soll das Verkehrsangebot mindestens den heutigen Umfang aufweisen. Die Linie 95 soll künftig in Wolterdingen die Haltestelle „Alter Bahnhof“ mitbedienen, um eine systematische Verknüpfung zur Buslinie 96 (Laufweg Mistelbrunn – Hubertshofen – Wolterdingen Alter Bahnhof – Bruggen – Bräunlingen Kirche – Döggingen Bf) zu ermöglichen. Damit kann sichergestellt werden, dass Fahrgäste aus dem Bregtal nach Bräunlingen oder umgekehrt fahren können, ohne den Umweg mit dem Ringzug über Donaueschingen nehmen zu müssen. Außerdem können Fahrgäste aus Wolterdingen so die Breisgau-S-Bahn in Döggingen erreichen.

4.4.1.2 Linie 96 Döggingen – Bräunlingen – Bruggen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn [Nebenachse]

Über die Linie 96 wird die Stadt Bräunlingen am Bahnhof Döggingen sehr gut an die Breisgau-S-Bahn angebunden. Der Nullknoten der Breisgau-S-Bahn in Döggingen eignet sich hierfür in besonderem Maße. Zugleich werden auch in die Richtung Mundelfingen – Wutachmühle – Wutach – Bonndorf gute Anschlüsse hergestellt (Umstieg in Döggingen auf Buslinie 260).



Die Linienführung verläuft von Döggingen auf der Direktstrecke über den Dögginger Buck (K 5739) nach Bräunlingen zur Stadtmitte sowie zum Wohngebiet Gupfen. Eine Bedienung des Bahnhofs Bräunlingen ist zu dieser Zeit nicht erforderlich, da zu diesen Zeiten keine Anschlüsse mit dem Ringzug bestehen. Die Linie führt von Bräunlingen über die L 181 nach Bruggen und Wolterdingen, Haltestelle Alter Bahnhof (dort besteht eine Verknüpfung mit den Buslinien 95 bzw. 97) und weiter nach

Hubertshofen und Mistelbrunn. Hierdurch wird auch für den Schülerverkehr eine Verbindung von Mistelbrunn und Bruggen zur Grundschule in Bräunlingen hergestellt. Für die Bedienung dieser Linie ist ein Kleinbus mit ca. 15 Fahrgastplätzen ausreichend, da sowohl zwischen Döggingen und Bräunlingen als auch zwischen Mistelbrunn, Bruggen und Bräunlingen nur relativ wenige Schüler zu befördern sind.

Der Abschnitt Bräunlingen – Mistelbrunn wird als Erschließungslinie bedient. In Mistelbrunn ist eine geeignete Wendemöglichkeit für den Kleinbus herzustellen. Mit der Buslinie 96 wird zugleich auch eine direkte Anbindung des Ortsteils Döggingen an die Kernstadt Bräunlingen verwirklicht.

4.4.1.3 Linie 97 Donaueschingen – Wolterdingen – Hubertshofen [Erschließungslinie]

Zwischen Donaueschingen und Hubertshofen soll die Linie 97 den Ortsteil Wolterdingen gut bedienen und deshalb auch das Wohngebiet Oberdorf anfahren. Wesentliche Aufgabe ist die Ergänzung der Linie 95 zu einem Stundentakt zwischen Donaueschingen und Wolterdingen. Außerdem bedient die Linie 97 den Schülerverkehr von Hubertshofen zur Grundschule Wolterdingen und zu den Schulen in Donaueschingen. Soweit eine Bedienung von Mistelbrunn erforderlich ist, wird diese Aufgabe durch den Kleinbus der Linie 96 übernommen. Die Linienbusse der Linie 97 können daher grundsätzlich in Hubertshofen wenden und müssen nicht mehr wie bisher wegen der fehlenden Wendemöglichkeit in Mistelbrunn über Unterbränd bis Bräunlingen durchgebunden werden.

Das Liniennetz im Bereich Bräunlingen wird durch die neue Kleinbuslinie 96 deutlich stärker als bisher strukturiert und auf die Bereiche mit Verkehrsaufkommen konzentriert.

4.4.1.4 Linie 98 Unterbränd – Waldhausen – Bräunlingen [Erschließungslinie]

Die Linie 98 hat die vorrangige Aufgabe, die Bräunlinger Ortsteile Unterbränd und Waldhausen sowie in Bräunlingen die Bereiche Habsburger Ring und Gupfen im Pendelverkehr an den Ringzugbahnhof Bräunlingen anzubinden. Der Bedienungsumfang entspricht dem einer Erschließungslinie. Zugleich bedient diese Linie den Schülerverkehr der Grundschule Bräunlingen. Die Wende in Unterbränd soll über den Ameisenweg – Am Bucksberg – Hirschmoosstraße erfolgen.

4.4.2 Teilnetz 5

4.4.2.1 Linien 101, 102 und 103 Stadtverkehr Donaueschingen

In Donaueschingen wird ab Oktober 2017 ein neues Stadtbussystem im 30-Minuten-Takt eingerichtet werden. Das neue Stadtbuskonzept wurde in Bezug auf den Bedienungsumfang, die Streckenführung, die Taktzeiten und tariflich zwischen der Stadt, dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro, dem Busunternehmen Verkehrsgesellschaft Bregtal und dem Landkreis als Aufgabenträger abgestimmt.

Die Verknüpfung der Stadtverkehrslinien mit dem Schienenverkehr und den regionalen Buslinien wird am Busbahnhof Donaueschingen sichergestellt.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
101	91	Bahnhof – Talstraße – Berufliche Schulen – Siedlung	3,5 km
102	92	Bahnhof – Rathaus – Klinikum – Siedlung	3,5 km
103	90	Bahnhof – Rathausplatz – Äußere Röte – Moltkestraße – Schulstraße – Bahnhof	3,7 km

Tabelle 14: Linien des Stadtverkehrs Donaueschingen

Die drei Linien verkehren ab dem Busbahnhof Donaueschingen jeweils alle 30 Minuten in die Wohngebiete „Äußere Röte“ bzw. in das westlich der Brigach gelegene große Wohngebiet „Siedlung“ und fahren jeweils in umgekehrter Richtung wieder zurück.

Die Bedienungszeit des halbstündigen Taktverkehrs im Linienverkehr reicht Montag bis Freitag von 6:30 Uhr bis 19:00 Uhr, an Samstagen von 7:00 Uhr bis 12:00 Uhr. Am Samstag-nachmittag verkehrt der Stadtbus bis 16:00 Uhr im Stundentakt. Ergänzend hierzu verkehren in den Randzeiten von Montag bis Freitag jeweils abends ab 18:30 Uhr bis 23:00 Uhr sowie samstags ab 16:00 Uhr bis 23:00 Uhr und sonn- und feiertags von 9:00 Uhr bis 21:00 Uhr Rufbusse.

Nach Einschätzung des von der Stadt Donaueschingen beauftragten Verkehrsplaners wird erwartet, dass durch das neue Verkehrsangebot in erheblichem Umfang neue Fahrgäste gewonnen werden können, die durch die Nutzung des Stadtbusses die Basis für eine Begrenzung des Defizits bilden. Der Stadtverkehr wird mit drei Niederfler-Linienbussen betrieben werden. Zeitweise ist ein vierter Linienbus zur Bedienung des Schülerverkehrs zur Erich Kästner-Schule und des Fürstenberg-Gymnasiums erforderlich, damit der Takt ohne Abweichungen auch zu den schulrelevanten Zeiten eingehalten werden kann.

Für den Betriebsstart im Oktober 2017 ist die zeitgerechte Einrichtung zahlreicher neuer Bushaltestellen im Donaueschinger Stadtgebiet Voraussetzung. Während der bisherige Stadtbus auf vielen Strecken ringförmig nur in einer Richtung verkehrte, bietet der neue Stadtbus grundsätzlich Hin- und Rückfahrmöglichkeiten auf jeder Strecke, so dass sich die Zahl der Haltestellen des Stadtverkehrs nahezu verdoppeln wird.

Der prognostizierte Erfolg des Stadtbusses Donaueschingen hängt nach Auffassung des Gutachters auch entscheidend vom Marketing der Stadt ab. Der neue Stadtbus soll sich sowohl bei der Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge als auch bei der Ausstattung der Haltestellen vom ÖPNV-Angebot der Regionalbusse deutlich abheben.

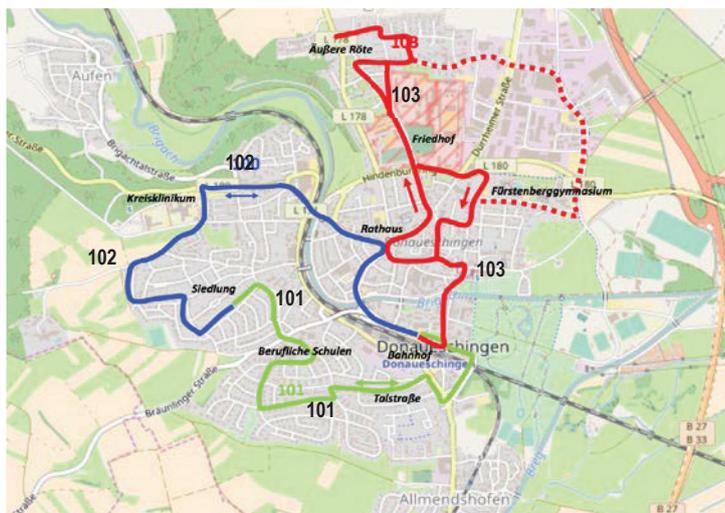


Abbildung 27: Stadtbus-Konzept ab Oktober 2017



Abbildung 28: Design der neuen Bushaltestellen und Stadtbusse in Donaueschingen



Das neue Stadtbuskonzept wurde über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit einem Zuschuss der Stadt Donaueschingen an ein Verkehrsunternehmen vergeben. Die Umsetzung erfolgte Anfang Oktober 2017 und soll eine Verbesserung für die Fahrgäste mit sich bringen. Dieser Vertrag ist befristet auf drei Jahre und wird danach einer Evaluation unterzogen.

4.5 Teilraum Ostbaar / Brigachtal

Der unter Ziffer 4.4 im Teilraum Baar angesprochene „Linienstern“ Donaueschingen vervollständigt sich durch die beiden Ostbaar-Linien 275 Donaueschingen – Bad Dürkheim – Schweningen und 279 Donaueschingen – Aasen – Heidenhofen – Biesingen – Sunthausen – Oberbaldingen – Unterbaldingen/Immenhöfe.

Der Teilraum Ostbaar/Brigachtal besteht aus den folgenden Linienverkehren:

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
275	7275	Donaueschingen Busbf – Bad Dürkheim Busbf – Schweningen Eisstadion – Schweningen Bf	16,5 km
279	7279	Donaueschingen Busbf – Aasen – Heidenhofen – Biesingen – Sunthausen – Tuningen / – Oberbaldingen – Unterbaldingen/Immenhöfe	18,7 km
280	7280	Villingen Bf – Marbach – Bad Dürkheim Busbf – Hochemmingen – Tuningen	19,4 km
281	7280	Villingen Bf – Bad Dürkheim Busbf – Hirschhalde – Sunthausen – Biesingen – Oberbaldingen – Öfingen	24,9 km
283	7283	Swenningen Bf – Eisstadion – Hochemmingen – Tuningen – Sunthausen	15,0 km
284	7284	Wolterdingen Alter Bf – Tannheim – Überauchen – Klengen – Kirchdorf – Marbach – Bad Dürkheim Busbf – Bad Dürkheim Realschule	21,0 km
285	7282	Klengen Bf – Überauchen – Klengen Bf – Klengen Zielgass – Kirchdorf Bf – Kirchdorf Am Bildstöckle – Kirchdorf Bf (Ortsverkehr Brigachtal)	10,6 km

Tabelle 15: Liniennetz in der Ostbaar

4.5.1 Teilnetz 6

Die Linienverkehre der Ostbaar sind in Donaueschingen, in Villingen, in Schweningen und in Tuningen mit weiterführenden regionalen Bahn- und Buslinien verknüpft.

Vorrangiges Ziel der Linienstrukturen in der Ostbaar ist der Aufbau von stündlichen Taktverkehren mit guten Anschlussverbindungen an den genannten Schnittstellen Donaueschingen, Villingen, Schweningen und Tuningen in die benachbarten Teilräume.

4.5.1.1 Linie 275 Donaueschingen – Bad Dürkheim – Schweningen [Hauptachse]

Die direkte Buslinie zwischen Donaueschingen, Bad Dürkheim und Schweningen soll im Stundentakt befahren werden. Damit wird Bad Dürkheim in Donaueschingen über die Linie 275 stündlich in Donaueschingen unmittelbar an die Züge der Breisgau-S-Bahn in Richtung Titisee-Neustadt – Freiburg sowie in Schweningen an die Züge der Alemannenbahn in Richtung Trossingen – Rottweil (mit IC-Anschlüssen nach Stuttgart) angebunden. Diese beidseitige Anschlussherstellung in Donaueschingen und in Schweningen ist oberste Zielsetzung. Die Kernstadt Bad Dürkheim wird etwa zur halben Stunde in beide Richtungen durchfahren.

Bei Abfahrt in Donaueschingen am Busbahnhof ungefähr zur Minute 15 wird der stündliche Anschluss von der Breisgau-S-Bahn aus Richtung Freiburg aufgenommen. Bad Dürkheim wird etwa zur Minute 30 erreicht und Schweningen zur Minute 45. Dort besteht ebenfalls stünd-

lich Zuganschluss in Richtung Trossingen – Rottweil (– Stuttgart).

In umgekehrter Richtung kann mit einer Abfahrt etwa zur Minute 15 in Schwenningen der stündliche Zuganschluss aus Richtung Stuttgart – Rottweil hergestellt werden, Bad Dürkheim wird etwa zur Minute 30 bedient. Der Bus erreicht Donaueschingen zur Minute 45, womit sehr gute stündliche Anschlüsse an die Breisgau-S-Bahn in Richtung Freiburg angeboten werden können.

Da zu den Hauptverkehrszeiten auch starke Ausbildungs- und Berufsverkehre – insbesondere von und nach Schwenningen – zu bedienen sind, muss das Fahrtenangebot teilweise durch zeitgerechte Verstärkerbusse ergänzt werden. Zwischen den Haltestellen Bad Dürkheim Busbahnhof und Bad Dürkheim Gewerbegebiet erfüllt der Regionalbus 275 mit den Haltestellen Scheffelstraße, Schulstraße, Adlerplatz und Kur-Stift gleichzeitig auch innerstädtische Beförderungsaufgaben.

4.5.1.2 Linie 279 Donaueschingen – Ostbaar [Nebenachse]

Die Linie 279 ist im Zusammenhang mit der Linie 280 zu sehen: Wie bisher werden in Sunthausen bzw. Biesingen wechselseitig Umsteigebeziehungen zwischen den beiden von Villingen und Donaueschingen kommenden Buslinien hergestellt, um Transportketten in alle Ostbaar-Ortsteile von Bad Dürkheim herzustellen. Die Busse der Linie 280 fahren nach Öfingen und die Busse der Linie 279 nach Unterbaldingen weiter. Durch diese Verknüpfungen können die Reisezeiten in der Ostbaar für alle Orte verkürzt werden, da nicht jede Linie alle Ortsteile anfahren muss. Die Herstellung von Anschlüssen in Sunthausen bzw. in Biesingen ist deshalb eine vorrangige Aufgabe, da sonst die Verteilung der Fahrgäste in die einzelnen Linienäste nicht funktionieren würde.

Die Bedienung der aufkommensstarken Schüler- und Berufsverkehre nach Donaueschingen sowie der Zubringerverkehr nach Sunthausen in Richtung Bad Dürkheim – Villingen stellt die Hauptaufgabe dieser Linie dar. Zu Hauptverkehrszeiten müssen aus Kapazitätsgründen weitere Verstärkerbusse eingesetzt werden. Mit diesen Verstärkerbussen soll insbesondere auch die Relation Tuningen – Sunthausen – Immenhöfe - Pfohren – Donaueschingen umsteigefrei bedient werden.



Abbildung 29: Buslinienführungen im Bereich Bad Dür rheim (Linien 275, 280, 281, 283)

4.5.1.3 Linie 280 Villingen – Marbach – Bad Dür rheim [Hauptachse] – Ostbaar [Nebenachse]

Die Linie 280 beginnt in Villingen zur Minute 43 und fährt über Marbach – Bad Dür rheim Adlerplatz – Busbahnhof – Hirschhalde nach Sunthausen – Biesingen – Öfingen und zurück. In Villingen bestehen dadurch Anschlüsse von der Breisgau-S-Bahn und ggf. auch von Ringzügen aus St. Georgen, ferner bestehen Anschlüsse von mehreren Regionalbuslinien. In Sunthausen und in Biesingen werden wechselseitig Anschlüsse zwischen der Linie 279 und der Linie 280 hergestellt, so dass Verbindungen sowohl von Villingen nach Unterbaldingen als auch von Donaueschingen nach Öfingen (und umgekehrt) ermöglicht werden. Im Abschnitt Villingen – Bad Dür rheim verkehrt die Linie 280 mindestens stündlich und wird durch eine neue um 30 Minuten zeitversetzte Linie 281 ergänzt, die ebenfalls stündlich von Villingen auf direktem Wege über Bad Dür rheim Wasserstein bis zum Busbahnhof führt, anschließend jedoch über den Adlerplatz und das Gewerbegebiet in Richtung Tuningen weitergeführt wird.

Zwischen Villingen und Bad Dür rheim besteht dann ganztägig zu den Minuten 13 und 43 ein 30-Minuten-Takt, mit welchem von Fahrgästen aus Bad Dür rheim sämtliche Schienen- und Regionalbusanschlüsse in Villingen mit geeigneten Umsteigezeiten genutzt werden können.

Da sehr starke Schülerverkehre in Villingen und in Bad Dürkheim sowie die Grundschule in Oberbaldingen bedient werden müssen, werden aus Kapazitäts- und Zeitgründen verschiedene zusätzliche Verstärkerbusse benötigt, um im Bereich der Stadt Bad Dürkheim eine zufriedenstellende Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherstellen zu können.

Zwischen Villingen und Marbach ergeben sich mit Abfahrten des Ringzugs etwa zur Minute 25 und der Buslinie 280 etwa zur Minute 43 unterschiedliche Abfahrtszeiten. Vom Ringzug aus Richtung Donaueschingen kann am Haltepunkt Marbach-West jede Stunde auf den Bus nach Bad Dürkheim umgestiegen werden, sofern der Fußweg vom Haltepunkt Marbach-West bis zur Bushaltestelle Marbach Linde in Kauf genommen wird (ca. 350 Meter; 5 Minuten Gehzeit). Zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt zusätzlich die Buslinie 284 aus dem Brigachtal umsteigefrei nach Bad Dürkheim bis zur Realschule.

4.5.1.4 Linie 281 Villingen – Bad Dürkheim – Hochemmingen – Tuningen [Hauptachse]

Zusätzlich zur zuvor beschriebenen Buslinie 280 sollen stündlich ab Villingen zur Minute 13 (mit Anschluss von der Schwarzwaldbahn aus Richtung Karlsruhe) Direktbusse als Linie 281 [Hauptachse] nach Bad Dürkheim verkehren, die in Bad Dürkheim am Busbahnhof den Busknoten zur Minute 30 erreichen. Vom Busbahnhof Bad Dürkheim aus wird diese Linie 281 anschließend über das Gewerbegebiet und Hochemmingen bis Tuningen fahren. In Tuningen ist vorgesehen, durch innerörtliche zusätzliche Haltestellen und einer geänderten Linienführung eine deutlich bessere Erschließung des Ortes zu erreichen.

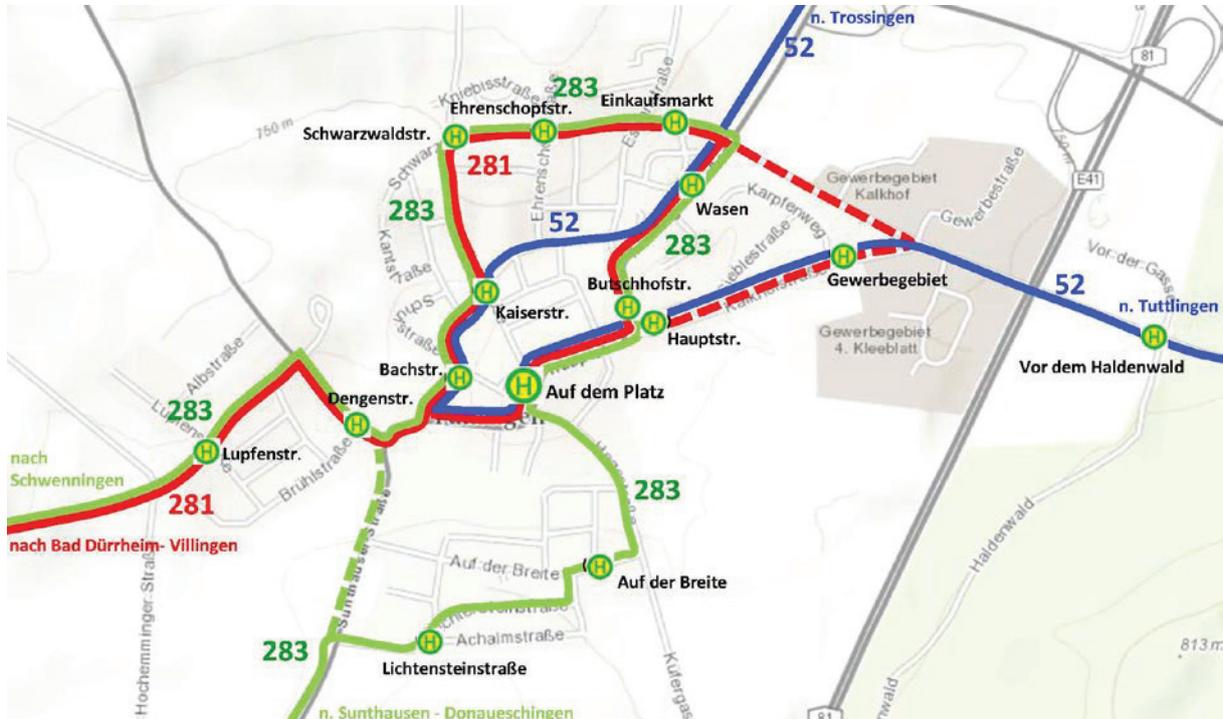


Abbildung 30: Neue Linienführung und zusätzliche Bushaltestellen in Tuningen zur besseren Erschließung der Gemeinde.

Durch die neuen Linienführungen soll das Wohngebiet im Bereich der Schwarzwaldstraße besser an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden werden, da der Fußweg bis zur zentralen Haltestelle „Auf dem Platz“ bis zu 700 Meter lang ist. Auch die Wohngebiete im Bereich der Lichtensteinstraße und im Bereich der Lupfenstraße sollen besser erschlossen

werden. Ein Teil der Busse der Linie 283 werden das Wohngebiet befahren und dort zwei neue Haltestellen bedienen. Außerdem soll für die Linie 280 im Zuge der K 5700 im Bereich Abzweigung Lupfenstraße eine weitere Bushaltestelle eingerichtet werden.

Neben der besseren Erschließung des Ortes mit ÖPNV-Leistungen sollen künftig alle Buslinien in Tuningen die zentral gelegene Haltestelle „Auf dem Platz“ bedienen, damit dort zwischen Linien 280 und 283 des Schwarzwald-Baar-Kreises und der Buslinie 52 des Landkreises Tuttlingen nach Tuttlingen bzw. Trossingen umgestiegen werden kann. Bislang muss teilweise bis zu 350 Meter Fußweg für die Strecke zwischen den Haltestellen Bachstraße und Dengenstraße beim Umsteigen zurückgelegt werden.

4.5.1.5 Linie 283 Schwenningen – Hochemmingen – Tuningen [Hauptachse]

Die Buslinie 283 hat ihren Ausgangspunkt am Bahnhof Schwenningen (Abfahrt jeweils zur Minute 50) und stellt am Ringzughaltepunkt Eisstadion Anschlüsse von den Ringzügen aus Villingen (ggf. auch aus St. Georgen) in Richtung Hochemmingen – Tuningen her. Dadurch ergeben sich im Zusammenwirken mit der Buslinie 281 ganztägig alle 30 Minuten ÖPNV-Verbindungen zwischen Villingen und Tuningen. Die Busse wechseln in Tuningen dann auf die Linie 281 nach Villingen bzw. kommen mit der Linie 281 aus Villingen und fahren als Linie 283 nach Schwenningen. Eine direkte Verbindung der Gemeinde Tuningen und des Bad Dürrheimer Ortsteils Hochemmingen im Stundentakt mit Schwenningen ist besonders auch aus schulischen Gründen sinnvoll, da sowohl von Tuningen als auch von Hochemmingen starke Verflechtungen nach Schwenningen (Deutenberg-Schulzentrum, Feintechnikschule, Berufsschulen, Rudolf-Steiner-Schule, Georg-Müller-Schule) bestehen. Auch in umgekehrter Richtung nutzen Schüler aus Schwenningen die Busse zur Realschule in Bad Dürrheim.

Die Linien 275, 283, 281 und 280 lassen sich aufgrund der Takte sehr gut miteinander verknüpfen und werden teilweise auch linienübergreifend produziert. Aus diesem Grund ist es notwendig, diese Linien in einem Linienbündel als Teilnetz 6 zusammenzufassen. Die Linie 279 wird ebenfalls diesem Teilnetz zugeordnet, da sie in Biesingen bzw. Sunthausen systematisch mit der Linie 280 verknüpft wird.

4.5.2 Teilnetz 7

Das Brigachtal stellt im Teilraum Ostbaar/Brigachtal ein eigenständiges Teilnetz 7 dar. Aufgabe der beiden Buslinien des Teilnetzes 7 ist die Anbindung der Teilorte Klengen, Kirchdorf und Überauchen an die Ringzughaltepunkte in Klengen und Kirchdorf sowie die Sicherstellung des Schülerverkehrs aus Wolterdingen über Tannheim – Brigachtal – Marbach nach Bad Dürrheim und Villingen.

4.5.2.1 Linie 284 Wolterdingen – Tannheim – Brigachtal – Marbach – Bad Dürrheim [Erschließungslinie]

Zwischen Wolterdingen und Bad Dürrheim über Tannheim – Brigachtal – Marbach verkehren die Busse der Linie 284 vorwiegend wegen des Schülerverkehrs zu Schulen in Bad Dürrheim und Villingen. Die Buslinie ist daher vollständig auf den schulischen Bedarf abgestimmt.

Da über den Ringzug zusätzlich stündliche Umsteigeverbindungen von Brigachtal über Marbach-West nach Bad Dürkheim bestehen, besteht kein Bedarf, die Buslinie 284 durch zusätzliche Fahrten gegenüber heute zu erweitern. Soweit möglich, soll die Verknüpfung der Linie 284 aus Richtung Tannheim – Überauchen am Bahnhof Klengen mit den Ringzügen in/aus Richtung Donaueschingen zeitlich verbessert werden, um für Tannheim in Richtung Donaueschingen den Umweg über Villingen zu vermeiden.

4.5.2.2 Linie 285 Überauchen – Klengen – Kirchdorf (Ortslinie Brigachtal) [Nebenachse]

Zwischen Überauchen und dem Ringzugbahnhof Klengen, innerhalb von Klengen und innerhalb von Kirchdorf verkehrt seit Betriebsaufnahme des Ringzugs der Ortslinienverkehr Brigachtal, der die vorrangige Aufgabe hat, die peripher liegenden Wohngebiete der drei Teileorte Kirchdorf, Klengen und Überauchen an die im Tal liegenden Ringzughaltepunkte Kirchdorf und Klengen anzubinden. Außerdem ist dieser Bus auch nutzbar, um innerörtliche Verkehrsbedürfnisse zu bedienen. Der Ortslinienbus war notwendig geworden, nachdem die frühere Buslinie 7282 Donaueschingen – Brigachtal – Villingen mit Inbetriebnahme des Ringzugs entfallen ist.

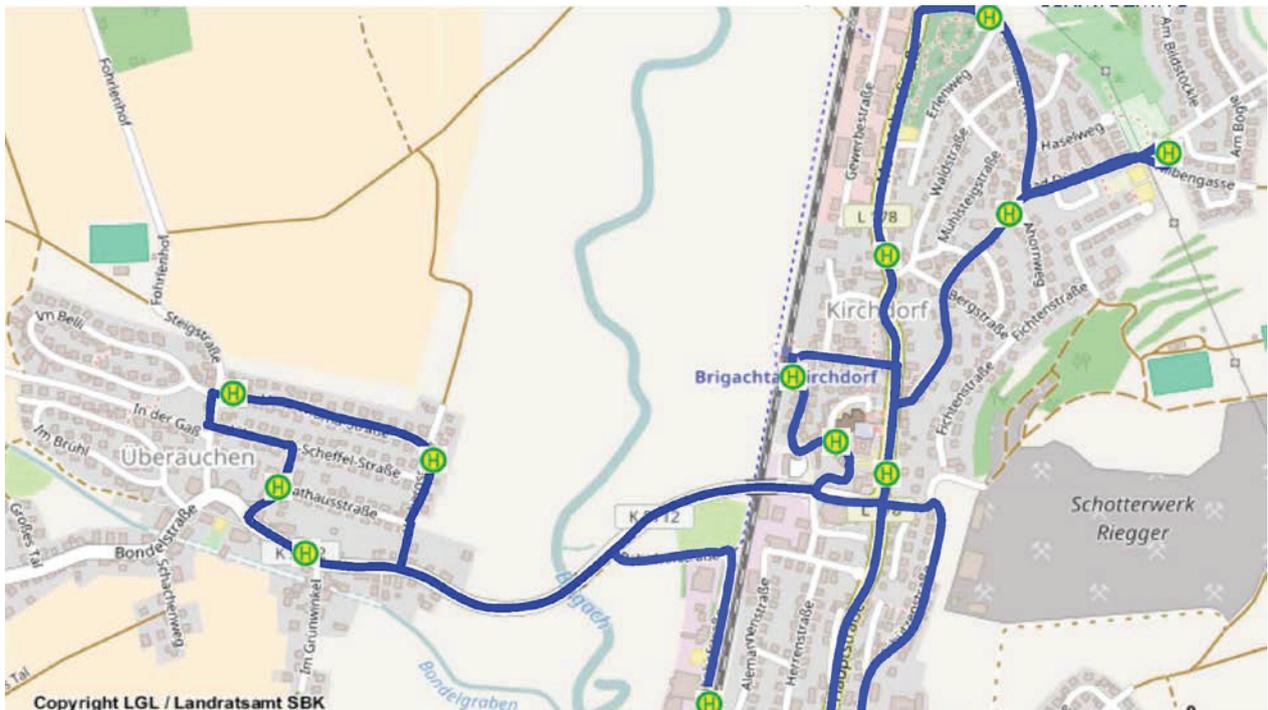
Die Linienführungen innerhalb der drei Teilorte ist so zu gestalten, dass sowohl in Klengen als auch in Kirchdorf gute Ringzuganschlüsse von und nach Villingen sowie von und nach Donaueschingen hergestellt werden. Dabei ist darauf Wert zu legen, dass in den Fahrplänen des Ortsbusses jeweils auch die entsprechenden Anschlüsse der Ringzüge für die Fahrgäste verständlich dargestellt werden.



Abbildung 31: Linienführung der Ortslinie Brigachtal in Klengen

In Überauchen wird das Bedienungsgebiet um zwei neue Haltestellen im Bereich der Hans-Thoma-Straße und in der Steigstraße erweitert, um die Neubaugebiete mit deutlich kürzeren Fußwegen an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden. In Klengen soll die Streckenführung von der Haltestelle Zielgass über die Straße „Ob der Wanne“ zur Mittelbergstraße geführt werden, damit das auf der Höhe gelegene Neubaugebiet Bromenäcker besser erschlossen werden kann.

In Kirchdorf kann die Linienführung mit Bedienung der Haltestelle Am Bildstöckle beibehalten werden.



Copyright LGL / Landratsamt SBK
Abbildung 32: Linienführung der Ortslinie Brigachtal in Kirchdorf und in Überauchen

Die beiden Linien 284 und 285 des Teilraums Brigachtal werden im Teilnetz 7 miteinander gebündelt.

4.5.3 Teilnetz 8

4.5.3.1 Linie 200 Stadtverkehr Bad Dürkheim

Die Buslinien 275 und 281 des Teilnetzes 6 begegnen sich etwa zur halben Stunde und die Linie 280 zur vollen Stunde am Busbahnhof Bad Dürkheim. Aus diesem Grund bietet sich an, vom Busbahnhof aus bestimmte innerstädtische Bereiche, die bislang nicht durch die ÖPNV-Linien direkt bedient wurden, besser zu erschließen. Zielgruppen einer solchen Stadtverkehrslinie sind Berufstätige, Kurgäste und Einwohner von Bad Dürkheim, die hierdurch deutlich verkürzte Zugangswege zum ÖPNV erhalten würden.

Die Stadt Bad Dürkheim prüft deshalb, ob und wie mit verschiedenen innerstädtischen Linienführungen periphere Bereiche wie Kurklinik Hüttenbühl, Hammerbühlstraße, Karlstraße oder das Wohngebiet Wasserstein mit einer Stadtbuslinie besser erschlossen und an den Busbahnhof Bad Dürkheim (dort Anschlüsse von/zu Regionalbuslinien) angebunden werden können. Die Stadt hat hierfür verschiedene Linienvarianten entwickelt, von denen eine Variante in der nachfolgenden Grafik dargestellt ist.

Aus Sicht der Nahverkehrsabteilung des Schwarzwald-Baar-Kreises sind diese Überlegungen der Stadt zu begrüßen, da eine Feinerschließung des Kernstadtbereichs von Bad Dürkheim durch Regionalbuslinien nicht möglich ist. Es würde sonst innerhalb der Kernstadt zu viel Zeit verloren gehen mit der Folge, dass die Anschluss-Verknüpfungen an den Endpunkten in Villingen, Schwenningen, Donaueschingen, Biesingen/Sunthausen und Tuningen mit dem Schienenverkehr und anderen Regionalbuslinien darunter leiden würden. Die Überlegungen der Stadt Bad Dürkheim für eine Stadtbuslinie sind deshalb eigenständig zu sehen und wären auch von einem entsprechenden finanziellen Engagement der Stadt abhängig.

Im Falle einer Umsetzung eines Stadtverkehrs in Bad Dürkheim wird dieser Verkehr als Teilnetz 8 geführt.

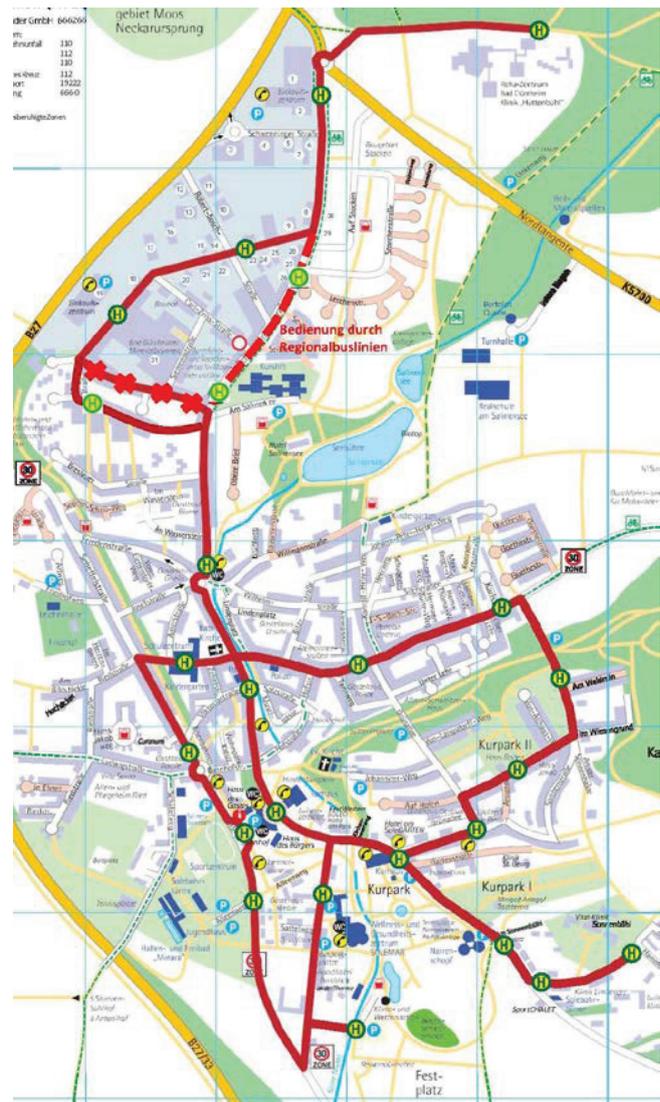


Abbildung 33: Linienvariante für den Stadtverkehr Bad Dürkheim

4.6 Teilraum Nordöstliches Kreisgebiet

Im Bereich des nordöstlichen Kreisgebiets soll das Verkehrsangebot vollständig neu strukturiert werden. Seit der Umsetzung des damaligen Verkehrskonzepts im Jahre 1998 und verschiedenen zwischenzeitlich erfolgten Anpassungen, zuletzt bei der Inbetriebnahme des Schwarzwald-Baar-Klinikums, haben sich in diesem Bereich sowohl in Bezug auf die Entwicklung der Gemeinden mit neuen Wohn- und Gewerbegebieten als auch beim Ausbildungsverkehr durch Veränderungen in der Schullandschaft in den vergangenen Jahren sehr viele Veränderungen ergeben, die eine Neustrukturierung dieses Verkehrsraumes notwendig machen. Auf den Hauptachsen sollen künftig Verkehrsangebote im Takt angeboten werden.

4.6.1 Teilnetz 9

4.6.1.1 Linie 37 Schwenningen – Dauchingen – Nidereschach – Fischbach – Sinkingen [Hauptachse]

Mit der Linie 37 wird die Gemeinde Nidereschach einschließlich der Ortsteile Fischbach und Sinkingen über Dauchingen an den Stadtbezirk Schwenningen angebunden. Wie bisher soll

diese Linie insbesondere bei Bedarf im Ausbildungsverkehr kreisgebietsüberschreitend in Mariazell beginnen und über Weiler nach Fischbach führen. Zwischen Fischbach und Niedereschach ist ebenfalls der lokale Bedarf zu bedienen, wobei bis Niedereschach der Standard einer Nebenachse ausreichend ist.

An der Haltestelle Niedereschach „Altes Rathaus“ sind Umsteigebeziehungen auf die Linie 38 über Kappel – Obereschach nach Villingen und auf die Linie 40 aus Horgen herzustellen.

Diese Linie wird in Dauchingen nicht mehr mit einer Stichfahrt die Haltestelle „Lupfenweg“ bedienen, sondern wird direkt über die Dauchinger Straße bis zum Bahnhof Schwenningen verkehren. Am Busbahnhof in Schwenningen sind Umsteigemöglichkeiten auf den Stadtverkehr gegeben. Zusammen mit der Linie 35 (Trossingen DB-Bahnhof – Dauchingen – Schwenningen) ergibt sich ein 30-Minuten-Takt zwischen Dauchingen und Schwenningen Bahnhof.

4.6.1.2 Linie 34 Schwenningen Bf – Deutenberg-Schulen – Mühlhausen – Weigheim – Trossingen DB und zurück [Hauptachse] und Linie 35 Schwenningen Bf – Dauchingen – Trossingen DB und zurück [Nebenachse]

Die neue Buslinie 34 verkehrt als Ersatz für die bisher nicht vertaktete Linie 7283 von Schwenningen Bahnhof über das Deutenberg-Schulzentrum nach Mühlhausen – Weigheim bis Trossingen DB-Bahnhof, dort besteht ein Schienenknoten mit Anschlüssen auf die Ringzüge nach Rottweil, Trossingen Stadt und Schwenningen. Von dort fahren die Busse (mit Ringzuganschluss aus Rottweil, Trossingen und Villingen) direkt weiter nach Dauchingen Lupfenweg. Die Busse verkehren im Stundentakt, wobei im Abschnitt Schwenningen – Weigheim für den Schülerverkehr Verstärkerleistungen erforderlich werden. Ab der Haltestelle Dauchingen Lupfenweg verkehrt die Linie 34 um 30 Minuten versetzt zur aus Niedereschach kommenden Linie 37, so dass ab Dauchingen ganztägig ein 30-Minuten-Takt nach Schwenningen besteht.

In Schwenningen soll durch diese Linie die Haltestelle „Lupfenstraße“ mitbedient werden, um die Nahversorgungsmöglichkeiten für die Stadtbezirke Mühlhausen und Weigheim besser zugänglich zu machen. Die Bedienung des Gewerbegebiets „In der Lache“ beschränkt sich auf die notwendigen Zeiten des Berufsverkehrs.

Das Schulzentrum Deutenberg wird über die Haltestellen „Deutenberg-Schulen“ bzw. „Spittelstraße“ bedient. Eine Führung der Busse der Linien 34 und 35 über den Brandenburger Ring ist nicht vorgesehen.

In der Gegenrichtung verkehrt die Linie 35 ab Schwenningen Bahnhof nach Dauchingen Lupfenweg und von dort nach Trossingen DB-Bahnhof. Dort bestehen ebenfalls Anschlüsse auf bzw. von Ringzügen in/aus Richtung Rottweil, Trossingen-Stadt und Villingen. Für die Relation Dauchingen – Schwenningen ergibt sich durch Überlagerung mit der Linie 37 Niedereschach – Schwenningen in beiden Richtungen ein 30-Minuten-Takt.

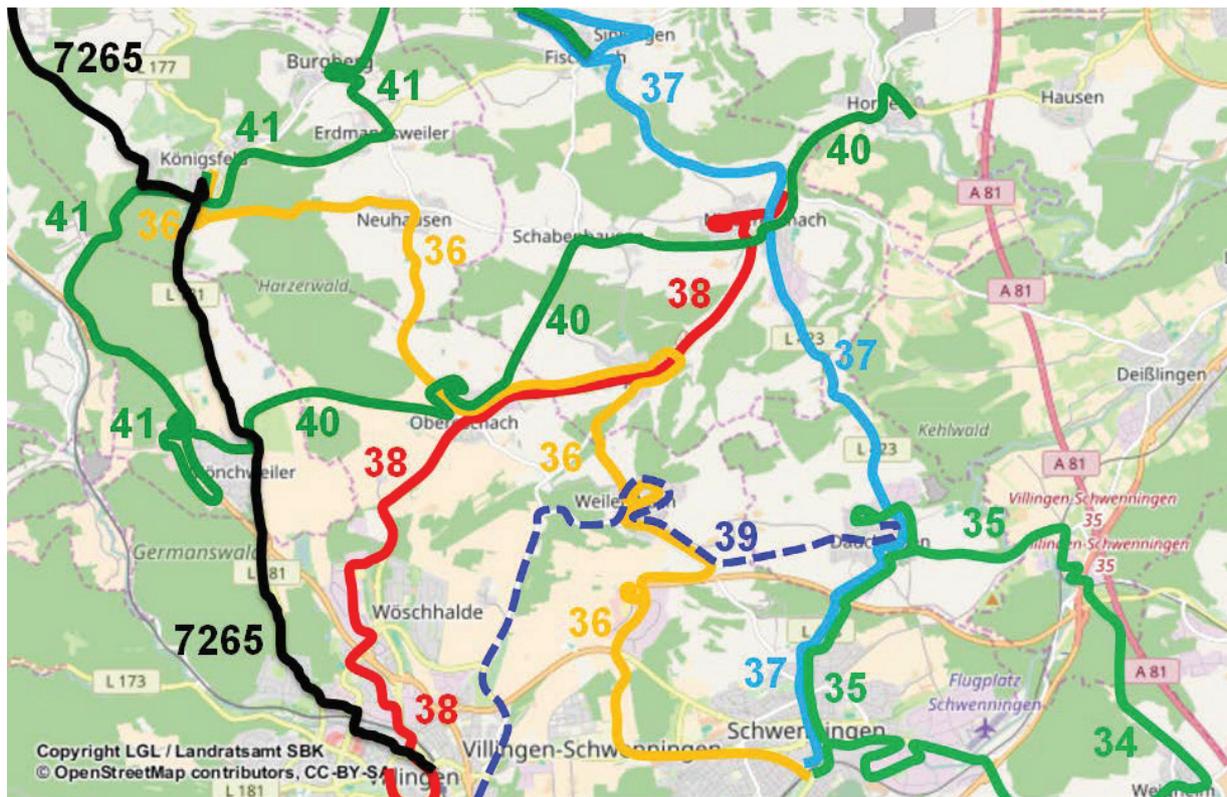


Abbildung 34: Übersicht über die neue Struktur der Buslinien im Bereich „Nordöstliches Kreisgebiet“

4.6.1.3 Linie 40 Horgen – Niederereschach – Schabenhäuser – Obereschach – Mönchweiler [Nebenachse]

Die Buslinie 40 dient unter anderem der Anbindung von Gemeinden des Landkreises Rottweil über die Schnittstelle in Horgen. Die Busse verkehren von Horgen nach Niederereschach Altes Rathaus, wo Anschlüsse nach Schweningen (Linie 37) und Villingen (Linie 38) hergestellt werden. Anschließend fahren die Busse der Linie 40 über Schabenhäuser nach Obereschach, wo an der Haltestelle Obereschach Niederereschacher Straße Anschlüsse auf die Busse der Linie 38 nach Villingen und der Linie 36 nach Königsfeld hergestellt werden. Die Busse der Linie 40 wenden in Obereschach in der Oskar-Joos-Straße (Grundschule) und fahren über Obereschach Rathaus (mit Anschlüssen von Linie 36 aus Neuhausen und Linie 36 aus Schweningen) weiter nach Mönchweiler. Diese Linie soll bis in das Industriegebiet Mönchweiler westlich der B 33 geführt werden.

Aufgaben der Linie sind die Einbeziehung von Horgen in das Taktnetz des nordöstlichen Kreisgebiets, die Bedienung von Schabenhäuser nach Villingen und über Niederereschach nach Schweningen sowie die Anbindung von Mönchweiler für die Gemeinschaftsschule und den Berufsverkehr. Die Bedienung von Schabenhäuser wird vollständig von der heutigen Linie 38 auf die Linie 40 verlagert.

Zu wesentlichen Bedarfszeiten des Schülerverkehrs kann die Linie 40 alternativ auch ab Schabenhäuser über Oberes Loh – Neuhausen nach Obereschach – Mönchweiler geführt werden.

4.6.1.4 Linie 41 Mönchweiler – Peterzell – Königsfeld – Erdmannsweiler – Burgberg – Weiler – Mariazell – Fischbach [Nebenachse]

Die Linie 41 beginnt in Mönchweiler und führt über das Industriegebiet westlich der B 33 nach Peterzell Schoren und von dort über das Gewerbegebiet Hagenmoos nach Königsfeld Busbahnhof und weiter über Erdmannsweiler – Burgberg – Weiler – Mariazell nach Fischbach.

Aufgabe der Linie 41 ist im Falle einer Erweiterung des Ringzugs von Villingen bis nach St. Georgen die Anschlussherstellung in Peterzell (Schoren) in/aus Richtung Gewerbegebiet Hagenmoos – Königsfeld. Außerdem bedient diese Linie die Relationen zwischen Königsfeld und seinen Ortsteilen Erdmannsweiler, Burgberg und Weiler sowie Mariazell (Lkr. Rottweil). In Königsfeld Busbahnhof (Knoten zur Minute 30) sollen in die Richtungen St. Georgen und Villingen Anschlüsse hergestellt werden.

Die Linien 34, 35, 37, 40 und 41 werden als Teilnetz 9 gebündelt. Alle vier Linien enthalten kreisgebietsüberschreitende Verbindungen in den Nachbarlandkreis Rottweil.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
34	--	Schwenningen Bf – Mühlhausen – Weigheim – Trossingen DB	10,9 km
35	--	Schwenningen – Dauchingen Lupfenweg – Trossingen DB	10,9 km
37	37	Schwenningen Bf – Dauchingen – Niedereschach – Fischbach - Sinkingen	17,2 km
40	40	Horgen - Niedereschach – Schabenhäuser – Obereschach – Mönchweiler	17,4 km
41	41	Mönchweiler – Peterzell – Königsfeld – Erdmannsweiler – Neuhausen – Burgberg – Weiler – Fischbach/Mariazell	23,5 km

Tabelle 16: Linien des Teilnetzes 9 im nordöstlichen Kreisgebiet

Die außerhalb des ÖPNVs verkehrenden Schulbusse zwischen Niedereschach – Deißlingen und Dauchingen, die den schulischen Bedarf der Gemeinschaftsschule Eschach/Neckar mit den beiden Standorten Niedereschach und Deißlingen bedienen, wurden nicht in die Planung einbezogen. Eine Umfrage in den Gemeinden hat ergeben, dass es keine über den Schülerverkehr hinausgehende Nachfrage für Verbindungen zwischen den drei Gemeinden gibt.

4.6.2 Teilnetz 10

4.6.2.1 Linie 38 Niedereschach – Kappel – Obereschach – Villingen [Hauptachse]

Die Linie 38 hat ihren Ausgangspunkt in Niedereschach an der Haltestelle Rottweiler Straße und nimmt an der Haltestelle Altes Rathaus Anschlüsse von der Linie 37 aus Fischbach bzw. von der Linie 40 aus Horgen auf. Die Linie 38 wird in Niedereschach grundsätzlich über die Steigstraße / Graneggstraße geführt, um das große Wohngebiet (Bereich Merowinger Ring) mit etwa 800 Einwohnern im Norden der Gemeinde möglichst gut an den ÖPNV anzubinden. Von Niedereschach fahren die Busse ausschließlich über Kappel und Obereschach (dort Anschluss von Linie 40 aus Schabenhäuser) und über das Industriegebiet Vockenhausen nach Villingen Bahnhof. Als Regionalbuslinie fährt die Linie 38 in Villingen über die direkte Strecke Ifänge – Vockenhauser Straße – An der Schelmengass (Albert-Schweitzer-Schule) – Schwenninger Straße zum Bahnhof. Eine Bedienung des Innenstadtrings (Benediktinerring, Riettor, Romäus-Gymnasium, Neue Tonhalle – Bahnhof) erfolgt nur zu schulrelevanten Zei-

ten, ansonsten stehen ab Villingen Bahnhof Verbindungen mit dem Stadtverkehr zur Verfügung.

Als Hauptachse verkehrt die Linie 38 im Stundentakt mit Verdichtungen ab Obereschach zu den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt. Aus Kapazitätsgründen sind zu den Hauptzeiten des Schülerverkehrs wie heute Verstärkerbusse vorzusehen. Durch die Linie 38 wird das große Industrie- und Gewerbegebiet Vockenhausen gut an den Bahnhof Villingen (dort Verknüpfung mit Bus- und Schienenverkehr) angebunden werden.

4.6.2.2 Linie 39 Villingen – Nordstetten – Weilersbach - Dauchingen [Erschließungslinie]

Die Linie 39 verkehrt ab Dauchingen über Weilersbach – Nordstetten zu den Schulen in Villingen. Da sowohl Dauchingen mit halbstündlichen Verbindungen nach Schwenningen (Linien 35 und 37) als auch Weilersbach (stündliche Verbindungen über Linie 36 zum Schwarzwald-Baar-Klinikum mit Anschluss nach Villingen) gut an das Oberzentrum angebunden sind, ist für die Linie 39 der Status einer Erschließungslinie ausreichend, um zu den Hauptverkehrszeiten die Schüler direkt befördern zu können und Umstiege großer Schülergruppen zu vermeiden. Zugleich wird für den kleinen Weiler Nordstetten durch die Linie 39 eine Basisverbindung geschaffen.

4.6.2.3 Linie 36 Schwenningen – Weilersbach – Kappel – Obereschach – Neuhausen – Königsfeld [Hauptachse]

Die Linie 36 beginnt am Bahnhof in Schwenningen und führt über die Feintechnikschule – Hochschule Polizei – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Weilersbach – Kappel – Obereschach – Neuhausen bis Königsfeld Busbahnhof. Die bisherige Führung der Linie von Obereschach nach Mönchweiler wird aufgegeben und diese Funktion auf die Linie 40 übertragen.

Im Abschnitt Schwenningen Bahnhof – Schwarzwald-Baar-Klinikum verkehrt die Linie 36, damit Fahrgäste des Schienenverkehrs und der Regionalbuslinien ab Bahnhof Schwenningen das Schwarzwald-Baar-Klinikum schnell erreichen können. Die heutige Durchbindung der Linie 36 ab Schwarzwald-Baar-Klinikum auf die Stadtbuslinie 12 entfällt künftig.

Über die Linie 36 werden die Stadtbezirke Weilersbach und Obereschach sowie der Nidereschacher Ortsteil Kappel sowie Königsfeld mit seinem Ortsteil Neuhausen an den Stadtbezirk Schwenningen angeschlossen. Da zwischen Schwenningen und Königsfeld vor allem auch im Schülerverkehr starke Verkehrsströme bestehen, sollen mit dieser Linienführung die zu Hauptverkehrszeiten sehr vollen Busse des Stadtverkehrs zwischen Schwenningen und Villingen und die Busse der Regionalbuslinie 265 Villingen – Königsfeld entlastet werden.

Am Schwarzwald-Baar-Klinikum und am Schwarzwald-Baar-Center bestehen Umsteigemöglichkeiten auf den Stadtverkehr von und nach Villingen und Schwenningen, die insbesondere für Weilersbach und Kappel von Interesse sind.

In Obereschach besteht jeweils Anschluss an die Linie 40 nach Mönchweiler, außerdem wird der Anschluss aus Richtung Villingen (Linie 38) nach Neuhausen bedient. Am Busbahnhof

Königsfeld wird die Linie 36 in den zur Minute 30 bestehenden Knoten aller Buslinien mit eingebunden.

Die Linien 36, 38 und 39 werden in einem Teilnetz 10 gebündelt.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
36	36	Schwenningen Bf – Klinikum – Weilersbach – Kappel – Obereschach – Neuhausen – Königsfeld Busbf	23,4 km
38	38	Niedereschach – Kappel – Obereschach – Vockenhausen – Villingen Bf	15,1 km
39	39	Villingen Bf – Nordstetten – Weilersbach – Dauchingen Lupfenweg	13,4 km

Tabelle 17: Linien des Teilnetzes 10 im nordöstlichen Kreisgebiet

4.7 Teilraum Umland Villingen-Schwenningen

Alle Ortsteile von Villingen-Schwenningen liegen im Umlandbereich. Während der Ortsteil Marbach im Linienbündel Baar mit drei stündlichen Verkehren bedient wird (Hauptachse Linie 280, Ringzüge nach Schwenningen – Rottweil, Ringzüge nach Villingen – Bräunlingen), werden die Ortsteile Mühlhausen und Weigheim ebenfalls als Hauptachse Linie 34 in Richtung Trossingen DB-Bf bzw. umgekehrt bedient. Dies bedeutet, dass beide Ortsteile grundsätzlich stündlich, zu Hauptverkehrszeiten ggf. halbstündlich, bedient werden. Damit wird auch einer Zielsetzung der Stadt Villingen-Schwenningen entsprochen, die Ortsteile mindestens im Stundentakt zu bedienen.

4.7.1 Teilnetz 11

Die Ortsteile Rietheim (ca. 1.050 EW), Pfaffenweiler (ca. 2.260 EW), Tannheim (ca. 1.300 EW) und Herzogenweiler (ca. 170 EW) werden von den Buslinien 80 und 81 bedient. Der Verkehrsraum wurde zum 1. Juni 2015 vollständig überarbeitet und sieht für alle Ortsteile (mit Ausnahme von Herzogenweiler) eine Bedienung im Stundentakt vor. Für den großen Ortsteil Pfaffenweiler ergibt sich aufgrund der Überlagerung der zwei Buslinien 80 und 81 nahezu ein 30-Minuten-Takt.

Der Ortsteil Rietheim wird im Stundentakt direkt über die Niederwiesenstraße von und nach Villingen bedient. Zusätzliche Verbindungen bestehen über Pfaffenweiler nach Villingen, so dass durch Überlagerung der Linien 80 und 81 zu vielen Tageszeiten alle 30 Minuten Verbindungen von und nach Villingen bestehen.

Der Ortsteil Tannheim wird im Stundentakt bedient. Zusätzlich verkehren für den Schülerverkehr zwischen Herzogenweiler und Tannheim außer Takt weitere Busse der Linie 80.

Herzogenweiler, der mit Abstand kleinste Ortsteil des Oberzentrums, wird überwiegend mit Kleinbussen mit jeweiligem Umstieg in Pfaffenweiler angebunden.

4.7.1.1 Linie 80 Villingen – Rietheim – Pfaffenweiler – Herzogenweiler – Tannheim [Hauptachse]

Die Linie 80 führt von Villingen Bahnhof über die Niederwiesenstraße nach Rietheim und weiter nach Pfaffenweiler. Eine Änderung der Linienführung der Linie 80 über das Wohngebiet Villingen Warenberg kann nicht erfolgen, da sich in diesem Fall die Fahrzeit der Regionalbuslinie deutlich verlängern würde. Die Linie 80 dient auch der Erreichbarkeit der Dienstleistungseinrichtungen und des Einzelhandels im Bereich der Niederwiesenstraße.

Die Linienführung im Ortsteil Rietheim wurde mit dem Ortschaftsrat abgestimmt. Längere Fußwege vom nördlichen Bereich der Höchtenstraße zur Bushaltestelle werden in Kauf genommen, um den Charakter von Wohnstraßen durch Linienbusse nicht zu beeinträchtigen.

In Pfaffenweiler wird die zentrale Bushaltestelle Kirche bedient, anschließend fährt der Bus über das Wohngebiet Tannhörnle wieder zurück in Richtung Villingen. Die Linie 80 wird in beiden Fahrtrichtungen bedient.

Die Busse verkehren teilweise von Pfaffenweiler weiter nach Herzogenweiler und von dort zu schulisch notwendigen Zeiten nach Tannheim, da die Grundschüler aus Herzogenweiler die Grundschule Tannheim besuchen. Die Direktstrecke zwischen Herzogenweiler und Tannheim ist für das Befahren mit großen Linienbussen aufgrund ihrer Breite und des baulichen Zustands ungeeignet, weshalb künftig unter Inkaufnahme eines höheren Zeitbedarfs über die K 5734 und die L 181 gefahren werden soll. Für das Verkehrsaufkommen in Herzogenweiler reicht grundsätzlich ein Kleinbus aus. Größere Busse kommen deshalb nur zum Einsatz, wenn dies aus Fahrzeugumlaufgründen erforderlich ist.

Das aktuelle Verkehrsangebot der Linie 80 wird als ausreichend angesehen.

4.7.1.2 Linie 81 Villingen – Pfaffenweiler – Tannheim [Hauptachse]

Die Buslinie 81 führt von Villingen Bahnhof über die Vöhrenbacher Straße direkt nach Pfaffenweiler, wobei in Pfaffenweiler die Haltestellen „Tannhörnle I und II“ in Fahrtrichtung Tannheim nur zum Ausstieg bedient werden. Über die zentrale Haltestelle „Pfaffenweiler Kirche“ verkehren die Busse weiter bis Tannheim und enden an der Nachsorgeklinik. Als Hauptachse verkehren diese Busse grundsätzlich stündlich. Eine weitere Verdichtung des Stundentakts wäre wirtschaftlich nicht darstellbar.

Da die beiden Linien 80 und 81 betrieblich eng miteinander verflochten sind, werden die beiden Linien im Teilnetz 11 gebündelt.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
80	80	Villingen Bf – Niederwiesenstraße – Rietheim – Pfaffenweiler – Herzogenweiler – Tannheim	17,2 km
81	81	Villingen Bf – Vöhrenbacher Straße – Pfaffenweiler – Tannheim – Nachsorgeklinik	14,8 km

Tabelle 18: Linien des Teilnetzes 11

4.7.2 Teilnetz 12

4.7.2.1 Linie 61 Villingen – Unterkirnach – Vöhrenbach – Furtwangen [Hauptachse]

Die Gemeinde Unterkirnach liegt an der Hauptachse der Linie 61 Villingen – Unterkirnach – Vöhrenbach Busbf – Furtwangen. Bereits vor einigen Jahren wurde durch eine Kooperation der Südbadenbus GmbH und der Firma Merz aus den früheren Linien Furtwangen – Vöhrenbach – Donaueschingen und Vöhrenbach – Villingen eine weitgehend durchgängige und damit umsteigefreie Linie von Furtwangen über Vöhrenbach nach Villingen geschaffen. Die Umsteigefreiheit zwischen Furtwangen und Villingen hat sich sehr bewährt, das Fahrgastaufkommen ist seither kontinuierlich gestiegen. In Richtung Donaueschingen muss in Vöhrenbach Busbahnhof auf die neue Linie 95 umgestiegen werden.

Der Verkehr der Linie 61 ist so zu planen, dass die Busse am Bahnhof Villingen (Verkehrsknoten zur Minute 30) beginnen und in Vöhrenbach den Busbahnhof (Verkehrsknoten zur Minute 00) zeitgerecht erreichen. Die Busse der Linie 61 treffen in Furtwangen etwa zur Minute 20 ein und fahren etwa zur Minute 40 wieder in umgekehrter Richtung nach Villingen zurück.

Dieses Konzept erlaubt am Busbahnhof Vöhrenbach zur vollen Stunde eine gute Verknüpfung mit der Linie 95 in/aus Richtung Hammereisenbach – Wolterdingen – Donaueschingen sowie eine Bedienung des Vöhrenbacher Ortsteils Langenbach. Eine Einbeziehung von Langenbach in den Linienweg der Linie 61 ist aus Zeitgründen und aus Attraktivitätsgründen für die zahlreichen durchfahrenden Reisenden zwischen Villingen und Furtwangen nicht sinnvoll. Die Verlängerung von Fahrten der Linie 95 bis/ab Langenbach ergänzt das Angebot für Langenbach zum Umsteigeknoten am Busbahnhof Vöhrenbach. Da aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zwischen Vöhrenbach und Furtwangen aus Kapazitätsgründen zu den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Busse eingesetzt werden müssen, können zu diesen Zeiten in der Regel Fahrten ab Langenbach in Richtung Furtwangen angeboten werden.

In Furtwangen ist ab etwa 5:40 Uhr bis etwa ca. 19:40 Uhr ein Stundentakt vorzusehen, der zur Hauptverkehrszeit auf den Abschnitten Furtwangen – Vöhrenbach bzw. Unterkirnach – Villingen bei Bedarf durch zusätzliche Busse verdichtet wird. Zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage (an Werktagen am Abend ab etwa 20:00 Uhr, an Samstagen ab etwa 17:00 Uhr und ganztägig an Sonn- und Feiertagen) können anstelle der Linienbusse auch Rufbusse zum Einsatz kommen.

Die Linie 61 soll auch in Zukunft durchgehend und umsteigefrei betrieben werden, so dass künftig anstelle der bisher praktizierten Kooperation mit mehreren Genehmigungen nur noch eine personenbeförderungsrechtliche Genehmigung erteilt werden soll.

In Furtwangen bestehen zwischen den Bussen der Linie 61 und den Bussen der Linie 270 Anschlüsse in/aus Richtung Schönwald – Schonach – Triberg und Anschlüsse zur Linie 7272 nach Gütenbach – Simonswald – Bleibach (dort Anschluss mit Breisgau-S-Bahn nach Freiburg).

In der Gegenrichtung von Freiburg nach Furtwangen kann aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen des benachbarten Aufgabenträgers Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg voraussichtlich kein symmetrischer Fahrplan angeboten werden, weshalb bei Anschlüssen von der Linie 7272 auf die Busse der Linie 61 in Richtung Villingen unattraktive Wartezeiten von etwa 45 Minuten entstehen. Es ist deshalb vorgesehen, die im Abschnitt Furtwangen – Vöhrenbach aus Kapazitätsgründen notwendigen zusätzlichen Busse der Linie 271 bzw. im Rahmen der Linie 270 ab Gütenbach mit zusätzlichen Bussen zwischen dem Takt der Linie 7272 aus Bleibach die Relation Gütenbach – Furtwangen – Vöhrenbach dennoch nutzerfreundlich zu gestalten. Dies ist auch deshalb möglich, da starke gegenläufige Schülerverkehrsbeziehungen (nach Furtwangen zur Robert-Gerwig-Schule und nach Villingen zu den weiterführenden Schulen) bestehen, die zu Hauptverkehrszeiten nur durch Zusatzleistungen abgedeckt werden können.

Die Fahrzeiten der Linie 61 sollen so gewählt werden, dass diese in Villingen auf die Züge in/aus Richtung Rottweil und dort auf Intercity-Züge nach bzw. von Stuttgart passen, was durch den Knoten zur Minute 30 in Villingen erreicht wird.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
61	61	Villingen – Unterkirnach – Vöhrenbach Busbf – Furtwangen	27,7 km
61	7271	(Donaueschingen –) Vöhrenbach – Furtwangen	10,0 km

Tabelle 19: Linie 61 (Teilraum 12) Villingen – Vöhrenbach – Furtwangen

In Unterkirnach bestehen zwischen der Linie 61 Anschlüsse auf die Busse der Linie 60 (Ortslinienverkehr Unterkirnach) und die Busse der Linie 62 Unterkirnach – Oberkirnach – St. Georgen. Beide Linien werden im Teilnetz 13 zusammengefasst.

4.7.3 Teilnetz 13

4.7.3.1 Linie 60 Ortslinie Unterkirnach [Erschließungslinie]

Die Linie 60 bedient im Schülerverkehr die um den Kernort von Unterkirnach angeordneten weitläufigen Außenbereiche bis in das Groppertal sowie in Richtung Friedrichshöhe. Diese Funktion wird die Linie auch weiterhin behalten. Seitens der Gemeinde Unterkirnach besteht der Wunsch, die am Hang liegenden Siedlungsgebiete und insbesondere das Ferienzentrums Hapimag besser an den ÖPNV anzubinden. Dies wäre außerhalb des Schülerverkehrs mit der Linie 60 möglich. Über den Umfang von erforderlichen Verkehrsleistungen muss zu gegebener Zeit mit der Gemeinde verhandelt werden.

Im Bereich des Groppertals besteht auf etwa 3 km Länge eine Parallelität zu den ebenfalls dem Schülerverkehr dienenden Linien 44 und 51. Während die Linie 60 den Verkehr zur Roggenbachschule in Unterkirnach sowie mit Umstieg auf die Linie 61 den Schülerverkehr Richtung Villingen-Schwenningen bedient, wird über die Linie 44 der Schülerverkehr nach Peterzell (– Königsfeld) bzw. – wie bei der Linie 51 – nach St. Georgen gewährleistet. Es ist hier für die Zukunft zu prüfen, ob im Groppertal, unter Umständen in Kombination mit der Linie 60, die Linien 44 und 51 zu einer Linie zusammengefasst werden können. Es ist zu prüfen, ob bei der Linie 51 die Haltestelle Krumpfenloch (Stichfahrt ab Dreihäusle) entfallen kann

und die dort aufkommenden Fahrgäste mit der Linie 60 bis zur Haltestelle Gropptalstraße befördert werden können. Dort wäre dann der Anschluss nach St. Georgen herzustellen.

4.7.3.2 Linie 62 Unterkirnach – Oberkirnach – St. Georgen [Erschließungslinie]

Die heutige Linie 62 Unterkirnach – Oberkirnach der Fa. Merz verkehrt seit einigen Jahren in Kooperation mit der Linie 7266 der SBG in der Regel durchgängig bis St. Georgen, nachdem die früher eigenständigen Linienäste aufeinander abgestimmt und umsteigefrei durchgebunden wurden. Seither hat sich auf dieser Achse das Verkehrsaufkommen im Ausbildungsverkehr zu den Schulen in St. Georgen gut entwickelt. Im Bereich der Einmündung der Talstraße / des Abendgrundwegs in Unterkirnach wird die Einrichtung einer weiteren Bushaltestelle für zweckmäßig erachtet, um die Erschließungsqualität zu verbessern.

Ziel der Neuplanung der Linie 62 ist die Schaffung einer grundsätzlich durchgehenden Buslinie zwischen Unterkirnach und St. Georgen, die als Erschließungslinie neben dem Schülerverkehr auch außerhalb der Schultage und am Wochenende mit Rufbussen ein Verkehrsangebot aufweisen soll. Hierfür sollen Rufbusverbindungen eingerichtet werden.

Nach Möglichkeit soll die Linie so verkehren, dass in Unterkirnach Anschlüsse aus/in Richtung Villingen bestehen, um auch von Oberkirnach aus mit Villingen verbunden zu sein.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
60	60	Ortslinie Unterkirnach	15,4 km
62	62	Unterkirnach – Oberkirnach – Brigach – St. Georgen	12,5 km

Tabelle 20: Linien des Teilnetzes 13

4.8 Teilraum Königsfeld / St. Georgen

Es bestehen politische Wünsche, das erfolgreiche Ringzug-System um den Streckenabschnitt Villingen – St. Georgen – Triberg zu erweitern. Der Landkreis hat deshalb zunächst ein Potenzialgutachten erstellen lassen, welches seit Ende 2016 vorliegt. Auf der Basis dieses Gutachtens werden in den nächsten Monaten Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg geführt, um festzustellen, ob und unter welchen Bedingungen sich die Erweiterung des Ringzugs für das Land und den Schwarzwald-Baar-Kreis wirtschaftlich darstellen lässt.

Das Gutachten, welches durch die Fa. SMA + Partner Zürich erstellt wurde, hat ergeben, dass die Fahrgastpotenziale für eine Verlängerung der Ringzugstrecke bis Triberg zu gering wären und diese Verlängerung in keinem akzeptablen Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen stehen würde. Nach den Ergebnissen der Potenzialanalyse wird eine Ausdehnung des Ringzugs nur bis St. Georgen als sinnvoll angesehen.

Im Streckenabschnitt von St. Georgen nach Triberg liegt die Schiene topographisch für einen Ringzugbetrieb sehr ungünstig. So müssten z. B. Fahrgäste von Nußbach etwa 80 Höhenmeter und in Gremmelsbach etwa 25 Höhenmeter überwinden, um zu einem Ringzughaltepunkt Nußbach oder Gremmelsbach zu gelangen. Außerdem liegt der Bahnhof Triberg dezentral, so

dass aus Sicht des Fahrgasts ohnehin eine Busverbindung benötigt würde. Außerdem ist die Schienenstrecke im Abschnitt St. Georgen – Triberg durch die zahlreichen Kurven zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Sommerau und dem Bahnhof Triberg im Vergleich zur tatsächlichen Entfernung extrem lang und würde die Gesamtstrecke im Vergleich zum Streckenabschnitt Villingen – St. Georgen mehr als verdoppeln. Das Gutachten der SMA ergab, dass bei einer Verlängerung des Ringzugs ab/bis Triberg in der Summe aller Züge täglich höchstens 100 Fahrgäste pro Tag gewonnen werden könnten. Aus diesem Grund wird von der SMA eine Erweiterung des Ringzugs bis Triberg nicht empfohlen, so dass sich die weiteren Überlegungen auf eine mögliche Erweiterung bis St. Georgen beziehen.

Allerdings ist derzeit noch keine eindeutige Tendenz erkennbar, ob es zu einer Erweiterung bis St. Georgen tatsächlich kommen wird, da zunächst mit dem Land grundsätzlich Fragen wegen möglicher Zuschüsse zu den notwendigen Investitionskosten und zu den laufenden Betriebskosten geklärt werden müssen. Hintergrund dafür ist auch, dass mit der im exakten Stundentakt verkehrenden Schwarzwaldbahn bereits ein attraktives Schienensystem für diesen Raum vorhanden ist. Ein wesentlicher Unterschied der Bedienung durch die Schwarzwaldbahn und den Ringzug liegt vor allem darin, dass bei einer zusätzlichen Bedienung mit dem Ringzug kürzere Haltestellenabstände und damit eine bessere räumliche Erschließung dieses Verkehrsraums erreicht würde.

Im Streckenabschnitt St. Georgen – Villingen werden drei neue Ringzughaltepunkte (Peterzell Ort, Peterzell Schoren und Villingen-West) vorgeschlagen. Während beim vorgesehenen Halt „Villingen-West“ ein sehr gutes Fahrgastpotenzial mit etwa 1.000 Fahrgästen pro Tag ermittelt wurde, hat die Untersuchung der SMA für den Bereich westlich von Villingen mit den zwei neuen Halten in Peterzell sowie am Bahnhof St. Georgen nur ein Potenzial von etwa 400 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag ergeben.

Die SMA hat als Fahrplankonstruktion vorgeschlagen, dass in Rottweil unmittelbar nach Ankunft der Intercity-Züge aus Stuttgart eine Doppeleinheit des Ringzugs in Richtung Villingen abfährt. In Villingen soll der vordere Zugteil in Richtung St. Georgen weiterfahren, der hintere Zugteil in Richtung Donaueschingen – Bräunlingen. Dadurch könnte der Raum St. Georgen sehr gut an die Landeshauptstadt Stuttgart und den Flughafen angebunden werden. Ein Umstieg wäre nur am Bahnhof Rottweil erforderlich. Gegenüber der heute bereits bestehenden Verbindung ab St. Georgen über Villingen – Rottweil nach Stuttgart wäre die neue Verbindung um etwa 30 Minuten schneller, da die Umsteigezeit bzw. Wartezeit in Villingen (Ankunft Minute 05 aus St. Georgen, Weiterfahrt Minute 39 nach Rottweil) entfällt.

Ferner ergibt sich in Villingen eine Umsteigeverbindung von der Breisgau-S-Bahn aus Freiburg (Minute 20 an) in Richtung St. Georgen bzw. umgekehrt.

Gleichzeitig würde der Ringzug von St. Georgen nach Rottweil für Villingen-Schwenningen eine schnelle innerstädtische Schienenverbindung zwischen dem vorgesehenen neuen Haltepunkt Villingen-West (Nähe Mangin-Gelände mit Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Wohnungsschwerpunkt) und Schwenningen Hammerstatt (Industrie- und Gewerbegebiet) mit

den Zwischenhalten Villingen Bf, Marbach-Ost, Zollhaus, Eisstadion und Schwenningen Bf. herstellen.

Die Fahrzeiten des Ringzugs zwischen Villingen und St. Georgen wären gegenüber der Schwarzwaldbahn um 30 Minuten versetzt, so dass im Abschnitt Villingen – St. Georgen alle 30 Minuten eine Zugverbindung zwischen St. Georgen und Villingen bestehen würde.

Ob die Ringzugerweiterung bis St. Georgen umgesetzt werden kann, ist von Gesprächen mit dem Verkehrsministerium in Bezug auf die notwendigen Investitions- und Betriebskosten und der Entscheidung der politischen Gremien des Landkreises abhängig. Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans muss deshalb mit zwei Varianten (mit und ohne Ringzugerweiterung bis St. Georgen), gearbeitet werden.

4.8.1 Teilnetze 14/1 bis 14/5 – Variante 1 (ohne Ringzugerweiterung)

4.8.1.1 Teilnetz 14/1

4.8.1.1.1 Linie 265 Villingen – Mönchweiler – Königsfeld – Peterzell - St. Georgen [Hauptachse]

Während die Schwarzwaldbahn die Strecke von 15 Kilometern ohne Halt bis St. Georgen in rund 10 Minuten zurücklegt, bedient die Buslinie 265 ab Bahnhof Villingen den westlichen Bereich von Villingen und fährt über das Kurgebiet nach Mönchweiler und Königsfeld Busbahnhof. Von dort fahren die Busse über Peterzell nach St. Georgen. Mit dem Bus wird für diese Strecke mit Bedienung aller Zwischenhalte eine Fahrzeit von etwa 30 Minuten benötigt. Die bisher vorgesehenen Fahrzeiten sind sehr knapp kalkuliert. Während in Peterzell das neue Gewerbegebiet Hagenmoos zusätzlich mit dem ÖPNV bedient werden soll, ist auch der Anschluss in St. Georgen auf die Schwarzwaldbahn, insbesondere für Fahrgäste aus der Kur- und Fremdenverkehrsgemeinde Königsfeld wichtig, damit diese an Züge in/Aus Richtung Norden angebunden werden.

Um diese vielfältigen Anforderungen zu erfüllen, soll der Busbahnhof Königsfeld künftig zu einem Busknoten zur Minute 30 entwickelt werden. In Königsfeld sollen damit Verknüpfungen mit den Buslinien aus den Richtungen Mariazell – Weiler – Burgberg und Erdmannsweiler (Linie 41) sowie aus Richtung Schwenningen über Obereschach – Neuhausen (Linie 36) und aus Richtung Schramberg (Linie 7486) hergestellt werden.

Die Festlegung eines Knotens zur Minute 30 ermöglicht in beiden Richtungen entspannte Fahrlagen. Im Einvernehmen mit der Gemeinde Mönchweiler soll die innerörtliche Linienführung ohne Erschließung des westlichen Wohngebiets beibehalten werden. Es gibt daher Siedlungsbereiche, von denen aus der fußläufige Zugang zu den Bushaltestellen deutlich länger als 5 Minuten dauert. Bislang nicht bedient und im Zuge der Buslinie 265 auch künftig nicht integrierbar ist das Gewerbegebiet mit vielen Arbeitsplätzen westlich der Bundesstraße 33. Dieses Gewerbegebiet soll künftig durch die Linie 41 aus Richtung Obereschach in Richtung Peterzell – Königsfeld mit ÖPNV-Leistungen versorgt werden.

Die Linie 265 soll – zusätzlich zum Stundentakt über Mönchweiler nach Villingen – im Abschnitt Königsfeld – Villingen zu den Hauptverkehrszeiten durch eine Schnellbuslinie ergänzt werden. Diese Linie soll auf dem kürzesten und schnellsten Weg die Umsteigepunkte Königsfeld Busbahnhof und Villingen Bahnhof miteinander verknüpfen. Als Zwischenhalte sind in Mönchweiler nur die Haltestelle Hindenburgstraße und in Villingen die Haltestelle bei der Albert-Schweitzer-Schule bzw. beim Landratsamt vorgesehen. Es wäre möglich, einige Fahrten der in Königsfeld beginnenden Schnellbuslinie in Absprache mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Rottweil und bei Bereitschaft des Landkreises Rottweil zur Mitfinanzierung ggf. ab/bis Schramberg verkehren zu lassen.

Neben einer schnellen Anbindung von Königsfeld an Villingen-Schwenningen hat die Schnellbuslinie gleichzeitig den Vorteil, dass in Villingen gute Zuganschlüsse in Richtung Rottweil / Stuttgart möglich werden. Heute entstehen in der Relation Königsfeld – Rottweil – Stuttgart in der Regel in Villingen längere Wartezeiten.

In St. Georgen soll die von Königsfeld kommende Linie 265 zunächst den Bahnhof St. Georgen (Zubringer auf die zeitgleich in beide Richtungen abfahrenden Züge der Schwarzwaldbahn) und anschließend sofort das Stadtzentrum bedienen. Vom Stadtzentrum aus fahren die Busse wieder zurück zum Bahnhof, um die dort angekommenen Fahrgäste der Schwarzwaldbahn wieder in Richtung Königsfeld und Mönchweiler aufzunehmen.

Die Linie 265 wird – wie bereits heute – als Hauptachse im Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten betrieben. Aufgrund des Verkehrsaufkommens soll grundsätzlich mit Linienbussen gefahren werden, Rufbusse sollen nur in zeitlichen Randlagen (Montag bis Freitag nach 22:00 Uhr, Samstag, Sonn- und Feiertage nach 20:00 Uhr) vorgesehen werden.

4.8.1.1.2 Linie 267 Langenschiltach – St. Georgen [Erschließungslinie]

Für die Bedienung des Ortsteils Langenschiltach verkehrt ab/bis St. Georgen ein Rundkurs gegen den Uhrzeigersinn. Entsprechend der Einstufung als Erschließungslinie soll die Abdeckung der schulischen Bedürfnisse die vorrangige Aufgabe darstellen, also die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Schulstandorte St. Georgen, Königsfeld, Villingen-Schwenningen und Furtwangen. Hierfür ist der Bahnhof St. Georgen in die Streckenführung einzubeziehen.

Auf die Bedienung der Bereiche Brogen und Kaltenbronn kann bei dieser Linie verzichtet werden, da die Linie 56 dort günstigere Direktverbindungen bietet und dadurch die Linie 267 zeitlich und entfernungsmäßig gestrafft werden kann.

Der in Langenschiltach abzweigende Linienast über das Reichenbacher Tal nach Hornberg soll in Absprache mit dem benachbarten Ortenaukreis im bestehenden Umfang weiter bedient werden.

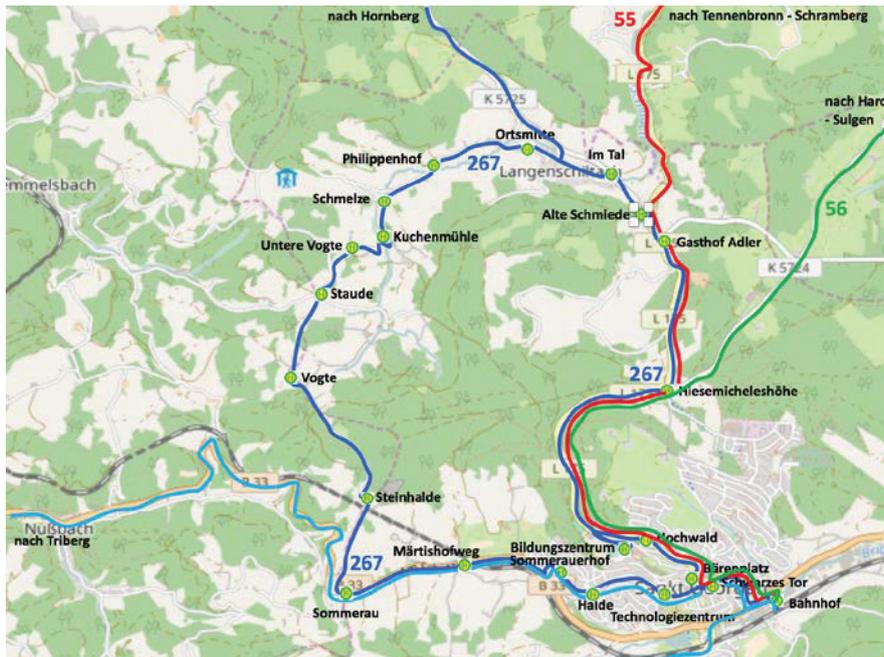


Abbildung 35: Streckenführung der Erschließungslinie 267

Die beiden Linien 265 und 267 werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
265	7265	a) Villingen Bahnhof – Waldstraße – Kurgebiet – Mönchweiler – Königsfeld Busbahnhof – Hagenmoos – Peterzell – St. Georgen Bahnhof – St. Georgen Stadtmitte b) (Schramberg –) Königsfeld – Mönchweiler – Villingen Bahnhof (Schnellbus)	22,3 km 10,8 km
267	7267	a) St. Georgen Bahnhof – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Bahnhof b) St. Georgen Bahnhof – Langenschiltach – Reichenbacher Tal – Hornberg Bahnhof	17,9 km 18,8 km

Tabelle 21: Teilnetz 14/1

4.8.1.2 Teilnetz 14/2

4.8.1.2.1 Linie 42 Königsfeld – Buchenberg – Peterzell – St. Georgen [Erschließungslinie]

Zwischen Königsfeld und St. Georgen verkehrt über den Königsfelder Ortsteil Buchenberg die Buslinie 42. Diese Linie ist sowohl für Buchenberg als auch für den größeren Teil von Peterzell die einzige Nahverkehrsverbindung nach Königsfeld und nach St. Georgen. Deshalb ist eine Beschränkung auf den Schülerverkehr, wie sie heute gegeben ist, nicht zielführend.

Die Linie ist daher künftig entsprechend ihrer Einstufung als Erschließungslinie auch während der schulfreien Zeit und am Wochenende zu bedienen. Soweit die schulischen Anforderungen es zulassen, soll die Linie in Königsfeld auf Anschlüsse von und nach Villingen bzw. Schwenningen ausgerichtet werden und nach Möglichkeit auch in St. Georgen den Bahnhof bedienen.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
42	42	Königsfeld – Buchenberg – Peterzell – St. Georgen Bahnhof – Schulzentrum	14,7 km
43	43	Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siehdichfür – Hardtschmiede – Mühlehen – Königsfeld	11,2 km
44	44	Peterzell – Schoren – Groppertal (– Stockburg)	10,5 km

Tabelle 22: Linien des Teilnetzes 14/2

Die drei Linien 42, 43 und 44 werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

4.8.1.3 Teilnetz 14/3

4.8.1.3.1 Linie 55 St. Georgen – Tennenbronn – Schramberg [Nebenachse]

Die Buslinie 55 von St. Georgen über Tennenbronn nach Schramberg bindet das Mittelzentrum Schramberg in St. Georgen günstig in beiden Richtungen an die Züge der Schwarzwaldbahn an. Es handelt sich um eine kreisüberschreitende Linie in den Landkreis Rottweil, so dass das Verkehrsangebot zwischen den beiden Aufgabenträgern abgestimmt werden muss.

Aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises soll das Angebot der Linie 55 als Nebenachse im Wesentlichen einen Stundentakt aufweisen, der zu verkehrsschwächeren Zeiten auch Bedienungslücken aufweisen kann.

Hauptaufgabe der Linie 55 ist die Bedienung des sehr starken Schülerverkehrs zwischen Tennenbronn und den Schulen in St. Georgen und in Villingen-Schwenningen. Dabei ist bei der Gestaltung des Fahrplanangebots darauf zu achten, dass die erforderlichen Kapazitäten während der Schülerverkehrszeiten bereitgestellt werden.

4.8.1.3.2 Linie 56 St. Georgen – Hardt – Sulgen [Erschließungslinie]

Bei der Linie 56 handelt es sich um eine kreisüberschreitende Buslinie. Sie bedient in Richtung St. Georgen im Wesentlichen den Schülerverkehr aus Hardt auf der Direktstrecke sowie in Richtung Sulgen den Verkehr aus Hardt und teilweise Tennenbronn nach Sulgen. Dort ist sie mit der Linie Schramberg – Sulgen – Rottweil verknüpft. Die Einrichtung der Linie 56 hat sich aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises bewährt. Entsprechend ihrer Aufgabe ist das gegenwärtige Angebot, welches nur Schultage umfasst, ausreichend.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
55	55	St. Georgen Bahnhof – Schulzentrum – Tennenbronn – Schramberg	11,4 km
56	56	St. Georgen Schulzentrum – Brogen/Tennenbronn – Hardt – Sulgen	13,1 km

Tabelle 23: Linien im Teilraum 14/3

4.8.1.4 Teilnetz 14/4: Linie 7486 Schramberg – Hardt – Königsfeld

Bei der Linie 7486 handelt es sich um eine kreisüberschreitende Linie, die ihren Schwerpunkt im Landkreis Rottweil hat. Aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises ist es zweckmäßig, die Linie am Busbahnhof Königsfeld in den künftigen Buslinienknoten zur Minute 30 einzubinden. Ebenso ist es denkbar, die Linie zu den Hauptverkehrszeiten über die vorgesehene Schnellbuslinie 7265 Königsfeld – Villingen durchzubinden.

Zuständig für diese Linie ist der Landkreis Rottweil. Im Schwarzwald-Baar-Kreis liegt die Linie 7486 im Teilraum 14/4.

4.8.1.5 Teilnetz 14/5: Linie 50 Stadtverkehr St. Georgen

Im Stadtgebiet St. Georgen bestehen erhebliche Höhenunterschiede von bis zu 100 Höhenmetern. Der Bereich Seebauernhöhe im Norden und der Bahnhof im Süden der Stadt liegen rund 2 Kilometer Luftlinie auseinander, zwischen den Industriegebieten im Osten und Sommerau im Westen beträgt die Entfernung vier Kilometer Luftlinie. Aufgrund dieser topographischen Gegebenheiten und der eher peripheren Lage des Bahnhofs und auch der Schulen ist eine Erschließung der verschiedenen Bereiche der Stadt durch öffentliche Verkehrsmittel sinnvoll.

Einen Stadtverkehr im eigentlichen Sinn gibt es bislang in St. Georgen nicht. Das heutige Fahrtenangebot, das teilweise im 30-Minuten-Takt verkehrt, wird überwiegend durch einbrechende regionale Buslinien und ohne Zuschüsse der Stadt St. Georgen produziert.

Folgende regionale Linienverkehre wird es im Raum St. Georgen geben:

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten
42	42	Königsfeld Busbf – Buchenberg – Peterzell – St. Georgen Bildungszentrum
51	51	St. Georgen Bildungszentrum – Bf – Stockwald – Brigach – St. Georgen Bf – Bildungszentrum
55	55	St. Georgen Bf – Bildungszentrum – Tennenbronn – Schramberg
56	56	St. Georgen Bildungszentrum – Brogen/Tennenbronn – Hardt – Sulgen
62	62	Unterkirnach – Oberkirnach – Brigach – St. Georgen Bf – Bildungszentrum
265	7265	St. Georgen Bf – Halde – Nußbach – Triberg Marktplatz – Geutsche – Fuchsfalle – Brigach – St. Georgen Bf
265	7265	Villingen – Mönchweiler – Königsfeld – Peterzell – St. Georgen Bf – Stadtmitte – Bildungszentrum
266	7266	Furtwangen – Schönenbach/Schönwald – Fuchsfalle – Brigach – St. Georgen
267	7267	St. Georgen Bf – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – Halde – St. Georgen Bf

Tabelle 24: Einbrechende Regionalbusverkehre nach St. Georgen



Abbildung 37: Erschließung von St. Georgen durch regionale Buslinien

Die regionalen Buslinien haben im Gegensatz zu innerstädtischen Linien die Aufgabe, das Umland mit wichtigen Knotenpunkten (z.B. am Bahnhof St. Georgen Zuganschlüsse der

Schwarzwaldbahn) und mit dem sonstigen Regionalbusverkehr zu verknüpfen sowie das Umland an das Stadtzentrum und an die Schulen anzubinden.

Auf der Ost–West–Achse wird dies wie bisher mit der Linie 265 aus Richtung Villingen und aus Richtung Triberg möglich sein. Die beiden Busse treffen zeitgerecht in St. Georgen kurz vor dem Schienenknoten am Bahnhof ein und verlassen diesen kurz danach wieder.

Auch mit der Linie 55 können Zuganschlüsse zeitgerecht bedient werden. Für das Stadtgebiet St. Georgen ergibt sich hierdurch jedoch nur eine geringe zusätzliche Erschließungsqualität im Bereich Hochwald.

Für die Linie 50 in/aus Richtung Seebauernhöhe, die gegenwärtig nicht zeitgerecht an die Schwarzwaldbahn angebunden werden kann, wird ein innerstädtisches Konzept benötigt. Dies wäre auch der Fall, wenn die bestehenden Erschließungsdefizite im Bereich Rupertsberg, Berliner Straße oder Im Beifang beseitigt werden sollen.

Insbesondere die von der Einwohnerzahl (ca. 1.600 EW) her gerechtfertigte Anbindung der Seebauernhöhe erfordert bei der Konzeption ohne Ringzugerweiterung einen eigenständigen Bus, da die vier Regionalbusse aus den Richtungen Triberg – Nußbach, Triberg – Geutsche – Brigach, Tennenbronn – St. Georgen Stadtmitte, Villingen – Königsfeld bereits auf den Schienenknoten der Schwarzwaldbahn ausgerichtet sind. Eine bessere Bedienung der schlecht erschlossenen Bereiche Rupertsberg, Berliner Straße oder Im Beifang würde deshalb ein entsprechendes finanzielles Engagement der Stadt St. Georgen erfordern.

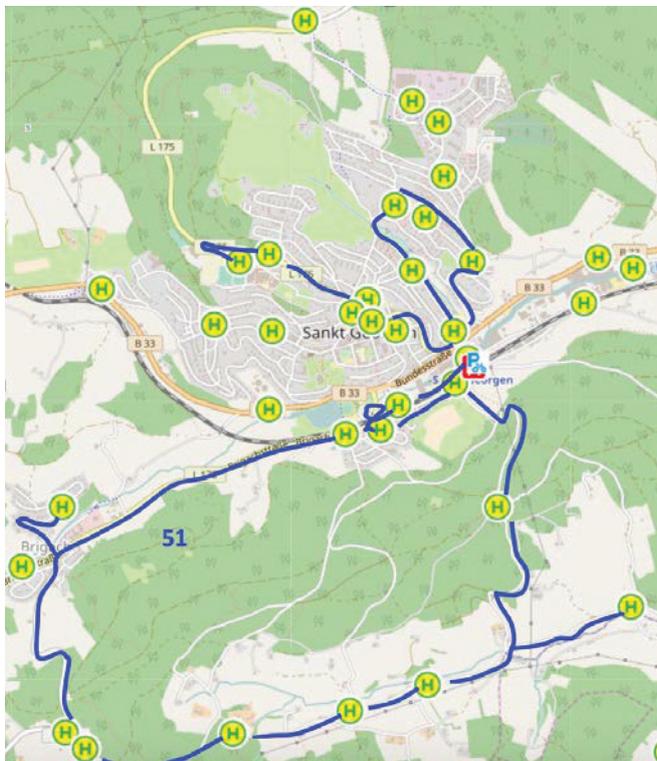


Abbildung 38: Linienführung der Linie 51 Stockwald – St. Georgen

Die aus Gründen des Schülerverkehrs erforderliche Linie 51 Stockwald – St. Georgen hat den Charakter einer Erschließungslinie und hat keine Stadtverkehrsfunktionen. Diese Linie bindet zeitweise ein Fahrzeug, welches jedoch außerhalb der Schulzeiten für Fahrten der Linie 50 eingesetzt werden könnte. Mit diesem Fahrzeug könnte zumindest während dessen Standzeiten relativ günstig ein auf den Schienenknoten ausgerichteter Stadtlinienverkehr von der Seebauernhöhe an den Bahnhof St. Georgen bedient werden. Da die Grundkosten des Fahrzeugs über die Linie 51 abgedeckt werden, wäre dies eine Möglichkeit, um zeitgerechte innerstädtische ÖPNV-Verbindungen von der Seebauernhöhe zum Bahnhof St. Georgen zu schaffen.

Aus diesem Grund wird die Linie 50 mit der Linie 51 gebündelt.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
50	50	St. Georgen Bahnhof – Seebauernhöhe	3,5 km
50	50	St. Georgen Bahnhof – Rupertsberg	1,5 km
50	neu	St. Georgen Berliner Ring – Schönblickstr.	3,3 km
51	51	St. Georgen Bf – Stockwald	6,6 km

Tabelle 25: Teilnetz 14/5

4.8.2 Teilnetze 14/1 bis 14/5 – Variante 2 (mit Ringzugerweiterung)

Sofern der Ringzug von Villingen bis St. Georgen verlängert werden sollte, ergibt sich für die Linienverkehre im westlichen Landkreis eine andere Ausgangslage. Da durch die Ringzugerweiterung mit Schwarzwaldbahn und Ringzug am Bahnhof St. Georgen alle 30 Minuten Zugverbindungen in/aus Richtung Villingen bestehen, bestehen für die Buslinien Verknüpfungsmöglichkeiten sowohl mit den Zügen der Schwarzwaldbahn zur Minute 00 als auch mit den Ringzügen zur Minute 30. Dies bedeutet, dass die Buslinien flexibler gestaltet werden könnten, da z. B. nach der Bedienung der Schwarzwaldbahn innerstädtische Strecken befahren werden können, die am Bahnhof St. Georgen an die Ringzüge angebunden werden und umgekehrt. Das von den Regionalbussen zu befahrende Streckennetz würde sich hierdurch ändern.

Der von Villingen kommende Regionalbus 265 kann den Nullknoten der Schwarzwaldbahn bedienen und ohne Abbringer-Funktion direkt zur Stadtmitte und in Richtung Bildungszentrum fahren, dabei gleichzeitig Fahrgäste aus dem Stadtbereich aufnehmen und über die Hiesemicheshöhe – Seebauernhöhe wieder zum Bahnhof auf den Ringzuganschluss fahren. Anschließend fahren die Busse vom Bahnhof als Abbringer vom Ringzug über die Seebauernhöhe zur Hiesemicheshöhe und weiter über das Bildungszentrum und die Stadtmitte zurück zum Bahnhof, um dort von der Schwarzwaldbahn Anschlüsse in Richtung Königfeld herzustellen. Damit wäre die Seebauernhöhe sehr gut in den Verkehr von und nach Villingen integrierbar, wobei die Zusatzleistungen im innerstädtischen Verkehr von der Stadt St. Georgen mitfinanziert werden müssten.

Der Bereich Rupertsberg könnte in die Linienführung der Linie 267 aus Langenschiltach integriert werden. Diese Linie käme rechtzeitig vor dem Nullknoten der Schwarzwaldbahn am Bahnhof an und würde dann eine Schleife über den Rupertsberg zum Bahnhof fahren, um nach der Anschlussaufnahme am Bahnhof über die Stadtmitte in Richtung Langenschiltach zu fahren. Fahrgäste mit Ziel Rupertsberg hätten dann zwar keine Schienenanbindung, jedoch direkte Busverbindungen in das Stadtzentrum. Für die Schienenanbindung müsste bis zum Jörglisberg zu Fuß gegangen werden, um dort in die Linie der Seebauernhöhe einzusteigen.

Die wesentlichen Veränderungen in der Konzeption mit Ringzug ab/bis St. Georgen werden nun nachfolgend beschrieben.

4.8.2.1 Teilnetz 14/1

4.8.2.1.1 Linie 265 Villingen – Mönchweiler – Königsfeld – St. Georgen [Hauptachse]

Die Linienführung der Linie 265 ändert sich im Bereich Königsfeld – St. Georgen, indem grundsätzlich ab Königsfeld über Buchenberg – Peterzell Weißer (Ortsmitte) – Peterzell Gasthaus Krone nach St. Georgen gefahren wird. Der Königsfelder Ortsteil Buchenberg und der St. Georgener Ortsteil Peterzell werden durch die Hauptachse 265 deutlich besser bedient werden, als bei der Variante ohne Ringzug. Es sind dann umsteigefreie Verbindungen im Stundentakt von Villingen über Königsfeld nach Buchenberg und Peterzell Weißer und von dort nach St. Georgen möglich, was im Vergleich zur Bedienung über die bisherige Linie 42 eine sehr starke Aufwertung bedeuten würde. Die Linie 42 würde dann vollständig entfallen.

Allerdings bedeutet die Änderung der Linienführung von Königsfeld über Buchenberg – Peterzell Ortsmitte nach St. Georgen eine Fahrzeitverlängerung um einige Minuten, die vor allem Fahrgäste aus Mönchweiler und Königsfeld nach St. Georgen betreffen würde. Bei Fahrgästen der Relation Villingen – St. Georgen ist davon auszugehen, dass es bei einem halbstündlichen Schienenverkehrsangebot zwischen St. Georgen und Villingen im Bus weniger Fahrgäste geben wird, die die Gesamtstrecke Villingen – St. Georgen befahren würden. Insofern erscheint dieser Nachteil im Vergleich zur viel besseren Feinerschließung und Einsparung der Linie 42 akzeptabel. Die Zuganschlüsse in St. Georgen (Schwarzwaldbahn) und der Buslinienknoten in Königsfeld zur Minute 30 könnten gehalten werden.

Die Bedienung des Gewerbegebiets Peterzell-Hagenmoos würde vollständig durch die Linie 41 erfolgen. Aus St. Georgen und aus Villingen muss dann am Ringzughalt Peterzell-Schoren auf die Buslinie 41 ins Gewerbegebiet Hagenmoos umgestiegen werden. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung.

4.8.2.1.2 Linie 267 St. Georgen – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen

Auf die Linie 267 St. Georgen – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen hat die Variante 2 mit Ringzugerweiterung keinen unmittelbaren Einfluss. Grundsätzlich könnte der Zuganschluss bei Bedarf anstelle auf die Schwarzwaldbahn auch auf den Ringzug ausgerichtet werden, allerdings mit dem Nachteil, dass dann nur Zuganschlüsse in/aus Richtung Villingen bestehen, nicht in/aus Richtung Triberg.

4.8.2.1.3 Linie 7486 Schramberg – Königsfeld

Auf die Linie 7486 besteht durch die Ringzugerweiterung bis St. Georgen ebenfalls kein unmittelbarer Einfluss. Allenfalls wäre es im Hinblick auf die Tatsache, dass bei halbstündlichem Zugverkehr zwischen St. Georgen und Villingen weniger durchreisende Fahrgäste die Buslinie 265 nutzen würden, denkbar, die Anbindung von Schramberg nach Villingen durch weitere Fahrten über Hardt – Königsfeld nach Villingen-Schwenningen aufzuwerten.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
265	7265	Villingen Bahnhof – Waldstraße – Kurgebiet – Mönchweiler – Königsfeld Busbahnhof – Buchenberg – Peterzell Weißer – Peterzell Krone – St. Georgen Bahnhof – St. Georgen Stadtmitte	25,2 km
267	7267	a) St. Georgen Bahnhof – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Bahnhof b) St. Georgen Bahnhof – Langenschiltach – Reichenbacher Tal – Hornberg Bahnhof	9,0 km 18,8 km
(7486)	(7486)	Schramberg – Hardt – Königsfeld (– Mönchweiler – Villingen)	7,0 km

Tabelle 26: Linienbündel 14/1 in der Variante 2 (mit Ringzugerweiterung bis St. Georgen)

Die Linie 7486 wird nicht in das Linienbündel aufgenommen, da für diese Linie der Landkreis Rottweil zuständig ist. Es wäre – ähnlich wie bei Variante 1 (ohne Ringzugerweiterung) – möglich, die Linie Schramberg – Königsfeld zu mehreren Tageszeiten bis Villingen durchzubinden.

4.8.2.2 Teilnetz 14/2

Im Teilnetz 14/2 entfällt die Linie 42 vollständig, da diese Strecke durch die über Buchenberg – Peterzell (Ort) verkehrende Linie 265 abgedeckt wird. Demzufolge würden nur noch die Erschließungslinie 43 (Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siehdichfür – Hardtschmiede – Mühllehen – Königsfeld) und die Schülerverkehrslinie 44 (Peterzell – Groppertal – Stockburg) verbleiben. Beide Linienverkehre könnten in diesem Fall mit Kleinbussen betrieben werden.

Das Teilnetz 14/2 besteht künftig aus den beiden Linien 43 und 44.

4.8.2.3 Teilnetz 14/3

Das Teilnetz 14/3 mit den Buslinien 55 und 56 wird durch die Ringzugerweiterung bis/ab St. Georgen nicht unmittelbar tangiert. Natürlich besteht jedoch auch hier die Option, Zuganschlüsse statt auf die Schwarzwaldbahn (in/aus den Richtungen Villingen und Triberg) auf den Ringzug (in/aus Richtung Villingen) herzustellen. Dies kann unter Umständen zu gewissen Schülerverkehrszeiten für günstigere Anschlüsse sorgen.

4.8.2.4 Teilnetz 14/4 Stadtverkehr St. Georgen

Beim Teilnetz 14/4 (Stadtverkehr St. Georgen) kommt es zu den größten Auswirkungen, da grundsätzlich zwei Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Schiene pro Stunde bestehen. Dies führt zu mehr Flexibilität gegenüber der Variante 1 (ohne Ringzugerweiterung), da alle weiterführenden Regionalbuslinien auf den Nullknoten der Schwarzwaldbahn auszurichten sind.

Es wäre bei Variante 2 anzustreben, die aus Richtung Sommerau kommende Linie 265 auf den Schwarzwaldbahn-Knoten auszurichten und die parallel im Stadtgebiet von St. Georgen verkehrende Linie 267 aus Langenschiltach über Vogte auf den Ringzug.

Für die Bedienung des Bereichs Seebauerhöhe bietet sich nach wie vor die Linie 265 aus Richtung Königsfeld an, um zunächst am Bahnhof St. Georgen die Schwarzwaldbahn zu bedienen, im Anschluss daran mit einer Schleife über die Seebauernhöhe den Anschluss auf den Ringzug herzustellen.

Für die Kernstadtbereiche Berliner Straße und Im Beifang sind auch bei Variante 2 keine Verbesserungen mit Regionalbuslinien möglich. Wie bei Variante 1 wäre eine Angebotsverbesserung nur durch eine zusätzliche innerstädtische Linie möglich, die durch die Stadt St. Georgen finanziert werden müsste (vgl. auch Ziff. 4.7.1.5).

Durch die Variante 2 (mit Ringzugerweiterung) können durch die verdoppelte Zugbedienung alle 30 Minuten in/aus Richtung Villingen mehr Zuganschlüsse hergestellt werden und damit eine bessere Flächenanbindung an die Schiene in/aus Richtung Villingen-Schwenningen erreicht werden. Gleichzeitig würde der Raum St. Georgen schneller den Bahnhof Rottweil erreichen, was bei Fahrten nach Stuttgart einen Zeitvorteil von 30 Minuten bringen würde.

4.9 Teilraum Stadtverkehr Villingen-Schwenningen

Im Bereich der Stadt Villingen-Schwenningen werden in den Kernstädten Villingen und Schwenningen sowie zwischen Villingen und Schwenningen die Stadtbuslinien 1 bis 13 betrieben:

Linien-Nr.	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten
1	Hammerhalde – Villingen Bf – Schilterhäusle – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Bf – Busbf – Deutenberg – Rinelen
2	Villingen Bf – Landratsamt – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Busbf
3	Villingen Bf – Habsburger Ring – Schwarzwald-Baar-Center – Strangen – Deutenberg – Schwenningen Busbf
4	Villingen Bf – Goldenbühl – Haslach – Wöschhalde
5	Villingen Bf – Vorderer Eckweg – Wöschhalde (– Haslach)
6	Kurgebiet – Welvert – Villingen Bf – Riettor – Warenberg
7	Villingen Bf – Riettor – Hotelfachschule – Südstadt (– Heidplatz)
8	Villingen Bf – Riettor – Heidplatz – Südstadt (– Hotelfachschule)
9	Steppach – Fürstenbergring – Villingen Bf – Kopsbühl
10	Schwenningen Busbf – Schwenningen Bf – Kleines Eschle
11	Schwenningen Busbf – Schwenningen Bf – Eisstadion – Messe – Waldfriedhof – Schwenningen Busbf
12	a) Schwarzwald-Baar-Klinikum – Grabenäcker – Rieten-Zentrum – Schwenningen Busbf – Steinkirchring – Hammerstatt b) Grabenäcker – Rieten-Zentrum – Schwenningen Busbf – Hammerstatt – Steinkirchring
13	a) Zollhaus Bf – Wasenstraße/Steinerschule – Strangen – Mühlweg b) Zollhaus Bf – Wasenstraße – Sturmbühlstraße – Deutenberg-Schulen c) Zollhaus Bf – Wasenstraße – Schwenningen Busbf d) Waldfriedhof – Schwenningen Bf – Zollhaus Bf e) Deutenberg-Schulen – Schwenningen Busbf – Steinerschule – Zollhaus Bf f) Deutenberg-Schulen – Schwenningen Busbf – Friedensschule – Strangen g) Waldfriedhof – Hammerstatt – Deutenberg – Rinelen
Gesamtfahrleistung derzeit: 1.578.287 km, davon 200.177 km Fahrplanangebot mit Rufbussen	

Tabelle 27: Stadtverkehrslinien in Villingen-Schwenningen (Teilnetz 15)

4.9.1 Anforderungen an den Stadtverkehr Villingen-Schwenningen

Die Stadt Villingen-Schwenningen fördert den Stadtverkehr Villingen-Schwenningen in erheblichem Maße und hat daher in Abstimmung mit dem Landkreis für die Linien des Stadtverkehrs die Funktion eines „örtlich zuständigen Aufgabenträgers“.

Die Anforderungen für die Stadtverkehrslinien 1 bis 13 werden daher durch die Stadt Villingen-Schwenningen festgelegt:

4.9.1.1 Linienweg/Haltestellen (Stadtverkehr Villingen-Schwenningen)

- a) 75% der Einwohner der Kernstädte Villingen und Schwenningen werden in einem Haltestellenradius von 300 m bedient.
- b) 95% der Einwohner der Kernstädte Villingen und Schwenningen werden in einem Haltestellenradius von 500 m bedient.
- c) Es sind alle weiterführenden allgemeinbildenden Schulen sowie Grundschulen mit einem Einzugsbereich der Schulbezirke >2,0 km in das Liniennetz einzubeziehen. Weiterhin sind freie Schulen, Hochschulen, Akademien und berufsbildende Schulen mit einer Mindestschüler- bzw. -studierendenzahl >200 in das Liniennetz einzubeziehen.
- d) Es sind Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen mit einer jährlichen Besucherzahl >10.000 zu ihren Veranstaltungs-/Öffnungszeiten in das Liniennetz einzubeziehen, wenn am jeweiligen Veranstaltungs-/Öffnungstag >200 Besucher zu erwarten sind.
- e) Es sind Industrie-/Gewerbegebiete mit mindestens 1.000 Beschäftigten anzubinden. Dabei ist mindestens die Hälfte der Beschäftigten mit Haltestelleneinzugsradien von 500 m (gemessen zum Betriebseingang) abzudecken.
- f) Der Einzelhandelsschwerpunkt des täglichen Bedarfs „Schwarzwald-Baar-Center“ ist zu bedienen, ebenso das Schwarzwald-Baar-Klinikum.
- g) Die Linien führen in Schwenningen zum Verknüpfungspunkt Busbahnhof und in Villingen zum Verknüpfungspunkt Bahnhof. Zudem ist der Bahnhof Schwenningen als Verknüpfungspunkt zum Schienenverkehr und zu Regionalbuslinien von mindestens zwei Linien zu bedienen.
- h) Die Linien sind als Radiallinien auf die Zentren zu führen. In Villingen ist dabei der Stadtring um die Altstadt mit mindestens 5 von 7 Haltestellen abzudecken. Die Maximalfahrzeit von jeder Haltestelle zu den Zentralhaltestellen Villingen Bf bzw. Schwenningen Busbf darf 25 Minuten nicht überschreiten. Schleifenfahrten sind nur an den Linienendpunkten zulässig. Sie dürfen maximal 10 Minuten umfassen.
- i) Die Bedienungen können in Absprache mit dem Landkreis auch Regionalbuslinien übernehmen, sofern diese mindestens im Stundentakt verkehren und an die Knotenpunkte angeschlossen sind.

4.9.1.2 Takt, Betriebszeiten, Bedienungsform (Stadtverkehr Villingen-Schwenningen)

Der Verkehr ist in strengem Takt durchzuführen. Taktwechsel sind nur zwischen Normal- und Schwachverkehrszeiten im Zusammenhang mit angepassten Linienführungen möglich.

Es gilt folgende Takthanforderung:

Zeitraum	Montag bis Freitag	Samstag an Werktagen	Sonn- und Feiertag
05 – 06 Uhr	60	–	–
06 – 08 Uhr	30	60	–
08 – 18 Uhr	30	30	60
18 – 20 Uhr	30	60	60
20 – 23 Uhr	60	60	60
23 – 01 Uhr	60 (Freitag)	60	–

Tabelle 28: Taktschema Stadtverkehr Villingen-Schwenningen

Für 50% der Einwohner im Einzugsbereich von 500 m ist von Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr ein Viertelstundentakt sicherzustellen.

Soweit der Verkehr nur stündlich erfolgt, können auf bis zu 2/3 des Liniennetzes Bedarfsverkehre (Rufbusse) vorgesehen werden.

Dies erfordert

- eine Anmeldezeit von maximal 30 Minuten
- die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen muss uneingeschränkt gewährleistet sein
- keine Zuschläge für Rufbusse, allenfalls für besondere Leistungen wie z. B. Haustürbedienung.

Die Linien sind fahrplantechnisch an den Knoten Villingen Bahnhof und Schwenningen Busbahnhof alle 15 Minuten zu verknüpfen, damit ein Umstieg innerhalb weniger Minuten möglich ist. Die Fahrplanknoten Villingen Bahnhof und Schwenningen Busbahnhof sind von Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr viertelstündlich, zu den übrigen Betriebszeiten halbstündlich über das Schwarzwald-Baar-Klinikum zu verbinden.

4.9.1.3 Fahrzeugstandards (Stadtverkehr Villingen-Schwenningen)

Für den Stadtbus Villingen-Schwenningen gelten folgende Standards:

- Bei Bussen (ab 25 Plätzen) sind mindestens zwei Ein-/Ausstiege sowie der Bereich zwischen diesen in Niederflurbauweise auszuführen. Weiterhin sind im Bereich zwischen den Ein-/Ausstiegen mindestens 8 Fahrgastsitze ohne Podeste anzubieten. Die Busse verfügen über mindestens eine Mehrzweckfläche, welche die gleichzeitige Unterbringung von mindestens einem Rollstuhl und einem Kinderwagen bzw. alternativ 2 Fahrrädern ermöglicht. Die Busse verfügen über Kneeling.
- Kleinbusse (bis 25 Plätze) können auch Fußbodenhöhen bis 65 cm aufweisen. Die Mitnahme von Rollstühlen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen (z.B. gesonderter Transport bei Anmeldung).
- Im Hinblick auf die längeren Fahrzeiten bieten Busse mit 12 m Länge mindestens 32 Sitzplätze, Busse mit 15 m Länge mindestens 46 Sitzplätze und Busse mit 18 m Länge mindestens 62 Sitzplätze (ohne Klappsitze).
- Die Busse besitzen ein einheitliches Erscheinungsbild. Werbung ist nur mit Zustimmung der Stadt zugelassen. Die Fenster müssen frei bleiben. Die Busse verfügen über eine Klimaanlage. Ausnahmen sind bei reinen Verstärkerfahrzeugen zulässig.

- Die Information über die nächsten Haltestellen (mindestens 3) erfolgt optisch im Bus, ab 2024 ausschließlich mit TFT-Monitoren. Die Außenbeschilderung der Fahrzeuge ist nur noch elektronisch zulässig.
- Die Busse verfügen über die im Stadtgebiet erforderliche LSA-Beeinflussung.
- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Busflotte beträgt maximal 8 Jahre, das Höchstalter der Taktbusse 12 Jahre, der Verstärkerbusse 18 Jahre.
- Die Umweltstandards der zu beschaffenden Fahrzeuge entsprechen den aktuell höchsten Anforderungen der EU-Abgasnormen (derzeit Euro-Norm VI), auch wenn diese noch nicht verbindlich sind.

4.9.1.4 Kundendienst, Kundeninformation, Anschlusssicherung, Störungsmanagement (Stadtverkehr Villingen-Schwenningen)

An den Haltestellen sind haltestellenbezogene Aushangfahrpläne mit Angabe der Taktminute und ggf. Fahrwegabweichungen zu verwenden und stets aktuell zu halten.

Umgebungspläne, Tarifinformationen, die Angabe eindeutiger Ansprechpartner, eine Telefonnummer für Auskünfte und gesonderte Telefonnummern für Betriebsstörungen sind an den Haltestellen vorzusehen.

Mit Ausnahme von nur an Schultagen verkehrenden Verstärkerbussen sind alle Fahrzeuge in das Echtzeitdatensystem des Landes Baden-Württemberg einzubinden.

Eine uneingeschränkte Nutzung durch die Stadt zum Zwecke der Kundeninformation und Verkehrsplanung ist zu gewährleisten.

An den Knoten Villingen Bahnhof und Schwenningen Busbahnhof ist an der Anschlusssicherung des Landes teilzunehmen. Dies bedingt, dass Umsteiger auf weitere Linien bei Verspätung vorgemeldet werden und auf verspätete Zubringer beim 30er-Takt bis zu 5, beim 60er-Takt bis zu 10 Minuten gewartet wird.

Die Betriebszentrale muss während der Betriebszeiten für Fahrgäste und die Stadt ununterbrochen erreichbar sein. Hierzu sind insbesondere Auskünfte bei Störungen zu erteilen. Die Betriebszentrale muss befugt sein, die erforderlichen Maßnahmen im Störfall zu ergreifen.

Hierbei gelten folgende Anforderungen:

- Ersatzstellung von Fahrzeugen bei Fahrzeugausfall oder Verspätungen >15 Minuten innerhalb von 30 Minuten.
- Eine Notbedienung per Taxi/Mietwagen bei absehbaren Verspätungen >15 Minuten oder drohenden Anschlussversäumnissen mit resultierender Ankunftsverspätung >30 Minuten.

4.9.1.5 Tarif, Vertrieb, Marketing (Stadtverkehr Villingen-Schwenningen)

Der Verkehr wird im Stadtbusfahrplan zusammen mit den für den Stadtverkehr relevanten Regionalbuslinien dargestellt und kommuniziert. Der Verkehr darf nur unter den von der Stadt Villingen-Schwenningen für den Stadtverkehr entwickelten Marken geführt und kommuniziert werden. Auf die Verbundzugehörigkeit muss hingewiesen werden.

Der Verkehr ist in den Tarifverbund (VSB) einzubeziehen, der den Schwarzwald-Baar-Kreis umfasst sowie in den regionalen 3er-Tarif, der die benachbarten Tarifräume der Landkreise Rottweil und Tuttlingen mitumfasst. Außerdem ist beim Landestarif Baden-Württemberg die Start- und Zielmobilität sicherzustellen.

Es gelten die gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des 3er-Tarifs des VSB, VVR und TUTicket sowie die Vertriebsvorgaben des VSB. Diese beinhalten den Einsatz kompatibler elektronischer Fahrscheindrucker. Ausnahmen sind nur bei Rufbussen möglich.

Werbe- und Marketingmaßnahmen des VSB sind zu unterstützen, an der Frontseite der Fahrzeuge ist das Logo des Verkehrsverbunds anzubringen.

Alle Stadtbezirke müssen von den Kernstadtbezirken Villingen und Schwenningen aus innerhalb der Preisstufe 1 in Zone 4 des VSB erreichbar sein. Hiervon unberührt sind besondere Kurzstreckenangebote.

4.10 Teilraum Nordwestliches Kreisgebiet

Der Teilraum Nordwest wird mit den Linien

- 270 Triberg – Schonach – Schönwald – Furtwangen (vgl. Teilnetz 16)
- 272 Furtwangen – Gütenbach – Simonswald – Bleibach [\leftrightarrow BSB FR] (vgl. Teilnetz 18) und
- 61 Furtwangen – Vöhrenbach – Unterkirnach – Villingen (in Teilnetz 12)

durch insgesamt drei Hauptachsen des ÖPNV erschlossen. Hierdurch wird die Tatsache, dass das Unterzentrum Furtwangen über keinen direkten Anschluss an den Schienenverkehr verfügt, in gewisser Weise ausgeglichen.

Die Hauptachsen 270 und 272 werden innerhalb der folgenden Kapitel in den Teilnetzen 16, und 18 erläutert. Die Hauptachse 61 wird im Teilraum „Umland Villingen-Schwenningen“ (Kapitel 4.6) als Teilnetz 12 erläutert.

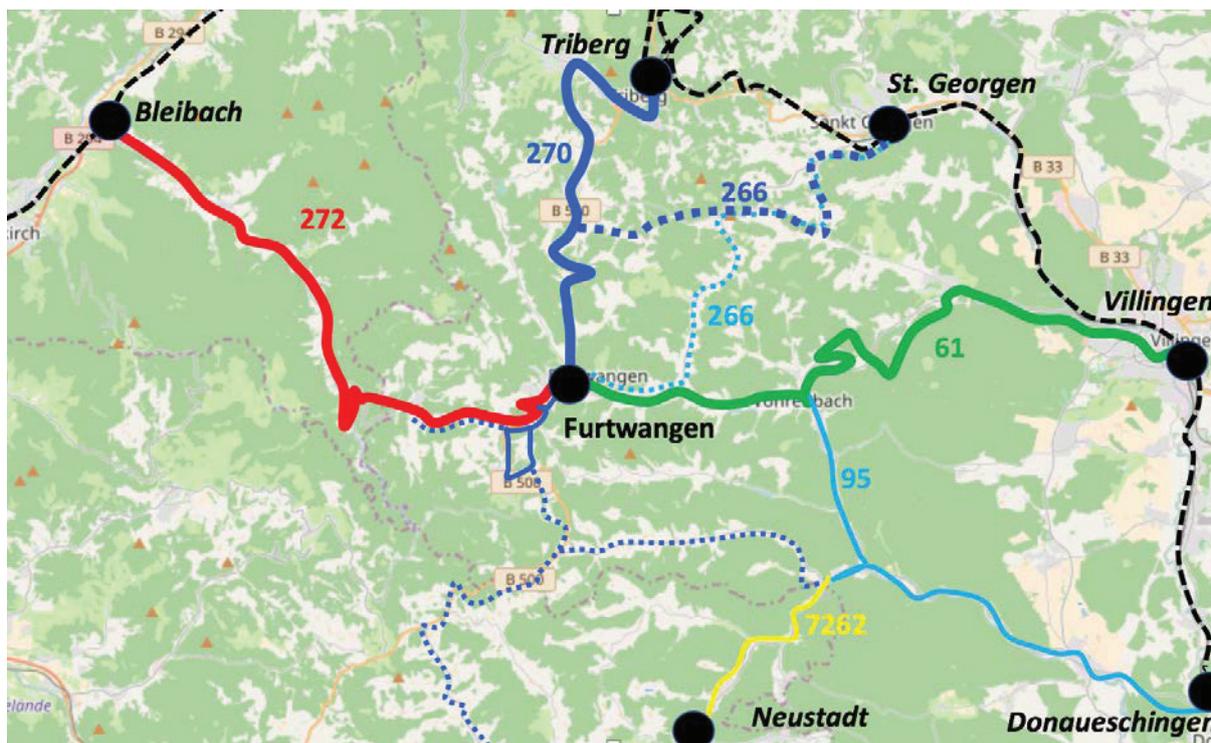


Abbildung 39: Liniennetz im Raum Furtwangen / Triberg / St. Georgen

4.10.1 Teilnetz 16

4.10.1.1 Linien 270 und 270/1 [Hauptachse]

Zwischen Triberg Bahnhof, Schonach, Schönwald und Furtwangen wird mit der Linie 270 ganztägig ein Stundentakt mit Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten angeboten, der in Triberg mit angemessener Umsteigezeit mit der im Stundentakt verkehrenden Schwarzwaldbahn in/aus Richtung Karlsruhe – Offenburg verknüpft ist. Hierdurch ergibt sich für Furtwangen eine sehr gute Anbindung in/aus Richtung Norden. Die Fahrzeiten dieser Linie werden gegenüber heute um einige Minuten verlängert, da sich der Zeitbedarf für die Zurücklegung der Strecke Triberg – Furtwangen in den letzten Jahren durch das Verkehrsaufkommen sowie durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Gemeinden verlängert hat. Da durch die Fahrzeitverlängerung die heute praktizierte zeitlich knappe Fahrzeugwende in Furtwangen nicht mehr möglich ist, die in der Gegenrichtung häufig zu Anschlussverlusten in Triberg geführt hat, wird die Linie 270 künftig über Furtwangen hinaus über Neukirch entweder bis Gütenbach oder in Richtung Kalte Herberge – Thurner (Anschluss nach Hinterzarten) geführt werden. Anzustreben sind landkreisüberschreitende, durchgehende Fahrten bis Titisee-Neustadt, was insbesondere für den Tourismus aber auch für Beziehungen der Hochschule Furtwangen wichtig wäre. Hierfür ist die Abstimmung mit dem ZRF erforderlich. Bedarf für derartige Verbindungen besteht an allen Betriebstagen, das Zeitfenster sollte sich ebenso auf den gesamten Tag erstrecken. Die Dichte des Angebots muss bei der konkreten Planung ermittelt werden. Eventuell ist in diesem Zusammenhang auch die Anbindung der Hexenlochmühle bei Neukirch zu prüfen.

Zu den Hauptverkehrszeiten wird der Stundentakt der Linie 270 – auch aus Kapazitätsgründen – um zusätzliche Fahrten ergänzt. In Furtwangen werden die Busse zu den Schulzeiten

über das Otto-Hahn-Gymnasium bzw. auch zur Robert-Gerwig-Schule geführt, um diese wichtigen Schulstandorte, die vom normalen Linienweg nicht erfasst werden, zu bedienen.

Die Direktstrecke zwischen Triberg und Schönwald über die B 500 (Wasserfall) wird von Taktbussen nicht befahren. Verstärkerbusse oder Fahrten zur Verdichtung des Takts können jedoch auch über die Direktstrecke geführt werden.

An der Haltestelle Escheck (1055 Meter ü. M.) wird die höchstgelegene Bushaltestelle im Schwarzwald-Baar-Kreis erreicht, während der Endpunkt der Linie am Bahnhof Triberg mit 615 Meter ü. M. 440 Meter tiefer liegt.

Im Streckenabschnitt zwischen Triberg Bahnhof und Schönwald (Haltestelle Bachwinkel) wird die Linie 270 durch Überlagerung mit einer zweiten Buslinie 270/1 zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Für die Gemeinden der Raumschaft Triberg ist die Verknüpfung mit den Zügen der Schwarzwaldbahn sowohl in/aus Richtung Konstanz – Villingen, als auch in/aus Richtung Karlsruhe – Offenburg sehr wichtig. Eine gute Anbindung der Raumschaft in beide Richtungen ist nur durch eine Taktverdichtung möglich, da am Bahnhof Triberg die Züge von Nord nach Süd um genau 30 Minuten zeitversetzt zu den Zügen von Süd nach Nord verkehren. Mit diesem Konstrukt können die Züge der Schwarzwaldbahn in/aus beiden Richtungen angeschlossen werden.

Die Linie 270/1 endet in Schönwald. Im Falle der Umsetzung der Ringzugerweiterung von Villingen bis St. Georgen würde die Linie 270/1 ab der Haltestelle Schönwald Bachwinkel in Richtung Prisen/Stöcklewald, Fuchsfalle – Sternenhöhe – Brigach bis St. Georgen Bahnhof weitergeführt werden. In St. Georgen bestünde dann Ringzuganschluss in Richtung Villingen – Schwenningen – Rottweil und dort IC-Anschluss in Richtung Stuttgart.

In diesem Fall ergibt sich auch von Furtwangen her mit der Linie 270 an der Haltestelle Schönwald Bachwinkel ein Anschluss auf den Bus 270/1 nach St. Georgen.

4.10.1.2 Linie 271 Furtwangen – Schönenbach – Vöhrenbach / Rohrbach – St. Georgen [Erschließungslinie]

Zwischen Furtwangen und Vöhrenbach verkehrt die durchgängige Linie 61 von Furtwangen über Vöhrenbach nach Unterkirnach – Villingen. Im Abschnitt Furtwangen – Vöhrenbach wird diese Linie durch weitere Fahrten verdichtet, die nach Möglichkeit in Zwischenfahrlage zum Stundentakt verkehren sollen. Ein Teil dieser Fahrten wird ab Schönenbach über Rohrbach – Fuchsfalle – Brigach nach St. Georgen und zurück geführt. Die Bedienung von Rohrbach wird den Umfang einer Erschließungslinie haben, also Sicherstellung des Schüler- und Berufsverkehrs zwischen Furtwangen und St. Georgen sowie außerhalb dieser Zeiten flexible Angebote (Rufbusse) an schulfreien Tagen und am Wochenende.

Da die Bedeutung des Schienenanschlusses am Bahnhof St. Georgen für Furtwangen wegen der direkten Buslinien nach Triberg bzw. nach Villingen eher gering ist, soll die Buslinie St. Georgen – Rohrbach – Furtwangen vorrangig dem Verkehr zwischen den beiden Städten dienen und möglichst auf die Busverbindung in Richtung Bleibach (Linie 7272) bzw. in Richtung Thurner ausgerichtet werden.

Für den Ortsteil Rohrbach (ca. 300 EW) stellt die Ergänzungslinie 271 die einzige Bedienung dar. Aufgrund des starken Schülerverkehrs zwischen St. Georgen und Furtwangen (insbesondere zur Robert-Gerwig-Schule) ist dafür Sorge zu tragen, dass die Beförderungskapazitäten für Rohrbach ausreichend bemessen sind.

4.10.1.3 Linie 263 Furtwangen – Neukirch – Kalte Herberge – Urach – Hammereisenbach – Vöhrenbach [Erschließungslinie]

Die von Triberg kommende Buslinie 270 wird künftig nach Neukirch und von dort

- a) bis Gütenbach oder
- b) in Richtung Kalte Herberge – Thurner (Anschluss nach Hinterzarten) oder
- c) als Linie 263 über Kalte Herberge nach Urach – Hammereisenbach geführt.

In Hammereisenbach ist die Einrichtung einer stündlichen Umsteigemöglichkeit zum Anschluss an den Bahnhof Neustadt und damit an das S-Bahn-Netz im Verbandsgebiet des ZRF gemeinsam mit dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald geprüft worden. Dieses soll vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald nach Ende des Ausbauvorhabens Breisgau S-Bahn 2020 eingerichtet werden. Als Folge besteht in Hammereisenbach stündlich Anschluss nach Eisenbach und Titisee-Neustadt. Von Hammereisenbach fährt der Bus weiter nach Vöhrenbach.

Die Linie hat die Funktion einer Erschließungslinie und muss vorrangig den Schülerverkehr aus dem Urachtal nach Vöhrenbach, nach Furtwangen sowie mit Umstieg in Hammereisenbach nach Donaueschingen bzw. mit Umstieg in Vöhrenbach nach Villingen-Schwenningen ermöglichen.

An schulfreien Tagen sowie am Wochenende soll diese Linie mit Rufbussen betrieben werden.

4.10.1.4 Linien 264/1 Furtwangen – Linach und 264/2 Furtwangen – Katzensteig [Erschließungslinien]

Die Linie 264/1 von Furtwangen nach Linach (ca. 200 EW) wird als Erschließungslinie eingestuft. Schwerpunktmäßig sollen die Verbindungen zu den Furtwangener Schulen sichergestellt werden. Darüber hinaus werden auf flexibler Basis an Ferientagen und am Wochenende entsprechende Verkehrsverbindungen von und nach Furtwangen eingerichtet werden.

Die Linie 264/2 von Furtwangen nach Katzensteig ist ebenfalls eine Erschließungslinie. Sie dient vorrangig dem Schülerverkehr zu den Schulen in Furtwangen. Im Einzugsgebiet der ca. vier km langen Stichstrecke wohnen rund 250 Einwohner. Die Linie soll als Erschließungslinie künftig auch an schulfreien Tagen und am Wochenende über flexible Verkehrsangebote verfügen.

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
263	7263	Neukirch – Kalte Herberge – Urach – Hammereisenbach – Vöhrenbach	17,2 km
264/1	7264	Furtwangen – Linach	10,2 km
264/2	7264	Furtwangen – Katzensteig	9,2 km

266	7266	St. Georgen – Brigach – Fuchsfalle – Stöcklewald – Prisen – Schönwald	13,1 km
270	7270 7268	Triberg Bf – Marktplatz – Schonach – Schönwald – Escheck – Furtwangen – Neukirch – Gütenbach/Thurner	37,8 km
271	7271	Furtwangen – Schönenbach – Vöhrenbach / Rohrbach – Brigach – St. Georgen	22,5 km

Tabelle 29: Liniennetz des Teilnetzes 16 im Raum Triberg – Furtwangen – Thurner – Hammereisenbach – Vöhrenbach – Rohrbach – St. Georgen

4.10.2 Teilnetz 17

4.10.2.1 Linie 265 St. Georgen Bf – Sommerau – Nußbach – Triberg Marktplatz – Triberg Jugendherberge – Geutsche – Stöcklewald – Fuchsfalle – Brigach – St. Georgen Bf [Nebenachse]

Da eine Verlängerung des Ringzugs von Villingen bis Triberg aufgrund der Topographie keine sinnvolle Alternative darstellt, sollen durch ein Neukonzept für die relativ schwach ausgelastete Buslinie St. Georgen – Sommerau – Triberg Marktplatz bessere Nutzungsmöglichkeiten für die Bewohner und Gäste in diesem Raum geschaffen werden.

Die Linie 265 beginnt in St. Georgen Bahnhof (mit Anschluss von der Schwarzwaldbahn) und führt über die Stadtmitte – Halde – Sommerau – Nußbach ohne Bedienung des Triburger Bahnhofs (keine Zuganschlüsse) zur Haltestelle Triberg Marktplatz. Ab Triberg Marktplatz wird die Linie neu über die Friedrichstraße (Klinik) und Rohrbacher Straße (Freibad, Sonnenhalde) bis zur Jugendherberge geführt. Dort fährt der Kleinbus weiter über die Geutsche – Stöcklewald – Fuchsfalle - Brigach zum Bahnhof St. Georgen und zurück.

Die Linie soll in beiden Richtungen befahren werden, zur Hauptverkehrszeit im Stundentakt, ansonsten im Zwei-Stunden-Takt. Aufgrund der Topographie dieser Strecke muss diese Linie durch zwei Kleinbusse mit Allradantrieb gefahren werden.

Innerhalb von Triberg überwindet der Bus etwa 225 Höhenmeter zwischen der Haltestelle Fréjus-Str/Abzw. Bf und der Haltestelle bei der Jugendherberge. Damit können die hochgelegenen Wohngebiete beidseits der Rohrbacher Straße (K 5727) mit rund 950 Einwohnern erheblich besser als bisher an das Regionalbusnetz angebunden werden. Die Strecke ist auch für Feriengäste und Wanderer (im Winter Langläufer) interessant. Auch der Aussichtsturm am Stöcklewald ist mit dieser Linie sowohl von Triberg als auch von St. Georgen sehr gut erreichbar. Da auf dieser Linie keine Schülerverkehre zu bedienen sind, ist der Einsatz von Kleinbussen mit Allradantrieb ausreichend.



Abbildung 40: Linie 265 St. Georgen – Nußbach – Triberg – Stöcklewald – St. Georgen

4.10.2.2 Linie 269 Hornberg – Niederwasser – Gremmelsbach – Triberg [Nebenachse]

Zwischen Hornberg, Niederwasser, Gremmelsbach und Triberg verkehren derzeit die beiden Buslinien 7150 und 7269. Da eine starke schulische Beziehung aus dem Raum Hornberg nach Triberg besteht, werden zu schulrelevanten Zeiten wie heute Linienbusse zwischen Hornberg und Triberg verkehren. Außerhalb dieser Zeiten ist vorgesehen, die Linie 269 in Hornberg zweistündlich mit der Ortenau-S-Bahn zu verknüpfen und als Kleinbuslinie über Niederwasser – Schonachbach – Gremmelsbach – Triberg Bahnhof bis Triberg Marktplatz zu führen. Damit soll der Bereich des unteren Kinzigtals mit Anbindung an die Ortenau-S-Bahn am Bahnhof Hornberg gut mit Triberg verknüpft werden. Für Gäste des Ferienlands sind dann Fahrten ins Gutachtal zu den Vogtsbauernhöfen oder über Hausach in Richtung Wolfach – Schiltach – Alpirsbach – Freudenstadt besser durchführbar.



Abbildung 41: Liniennetz im Raum Triberg / Hornberg

4.10.2.3 Linie 274 Triberg Bf – Schonach – Rohrhardsberg – Elzach Bf [Erschließungslinie]

Mit Inbetriebnahme der elektrifizierten Breisgau-S-Bahn auf der Elztalbahn zwischen Freiburg und Elzach wird (vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien des Landkreises Emmendingen

nach Ende des Ausbauvorhabens Breisgau-S-Bahn 2020) vom Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg und dem Landkreis Emmendingen ein auf die Breisgau-S-Bahn abgestimmter Pendelverkehr zwischen Elzach Bahnhof und den Oberprechtal Forellenhof eingerichtet. Es besteht die Möglichkeit, mit einem zusätzlichen Linienbus die Busse von Elzach bis Schonach und Triberg zu verlängern.

Folgende Potenziale werden für diese Buslinie, die heute bereits an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit je vier Fahrtenpaaren aus touristischen Gründen verkehrt, gesehen:

Für Wanderer und Gäste aus dem Raum Freiburg/Landkreis Emmendingen stellt das Elztal ein beliebtes Naherholungsgebiet dar, welches bislang nur am Wochenende bis nach Triberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist. Durch die Breisgau-S-Bahn und die vorgesehene Verknüpfung stellt die Verbindung durch das Elztal für den Raum Triberg, Schonach und Schönwald die schnellste Möglichkeit dar, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Freiburg zu kommen. Ab Triberg Marktplatz liegt die Fahrzeit bei etwa 45 Minuten bis Elzach Bahnhof, dazu nochmals mit der Breisgau-S-Bahn etwa 45 Minuten bis Freiburg Hauptbahnhof (einschließlich Umsteigezeit). Die Gesamtreisezeit liegt daher bei etwa 90 Minuten.

Über Offenburg beträgt die Fahrzeit ab Triberg Bahnhof etwa 100 Minuten mit dem Zug, für Fahrgäste ab Schonach und Schönwald ist die Fahrzeit bis Triberg Bahnhof hinzuzurechnen. Ab der Haltestelle Schonach Triberger Straße dauert beispielsweise die Fahrt über Elzach etwa 85 Minuten, über Triberg Bahnhof – Offenburg etwa 120 Minuten.

Als weitere Alternative käme ab Schonach die Fahrt mit der Linie 270 über Furtwangen in Betracht. Hier dauert die Fahrt ebenfalls etwa 120 Minuten bis Freiburg. Bei der Verbindung über Furtwangen kommt allerdings erschwerend hinzu, dass in Richtung Triberg in Furtwangen eine zusätzliche längere Wartezeit beim Umstieg entsteht. Für die Raumschaft Triberg ist damit die Verbindung durch das Elztal nach Freiburg um etwa 30 Minuten schneller als über Triberg – Offenburg bzw. über Furtwangen.

Da zwischen Schonach und dem Elzacher Ortsteil Oberprechtal auf etwa 15 km Länge entlang der Elz und über die Wilhelmshöhe nur rund 300 Einwohner erschlossen werden, ist für diese Linie kein durchgängiger Takt vorgesehen. Ab Oberprechtal Forellenhof in Richtung Elzach sowie ab der Haltestelle Schonach Elzhof in Richtung Schonach bestehen unter der Woche Schülerverkehre. Die Lücke zwischen Forellenhof und Elzhof beträgt 5,0 km. Hier verkehren heute nur die Wochenendfahrten.

In einem ersten Schritt wird angestrebt, an Werktagen früh morgens und am Abend je zwei Fahrtenpaare zwischen Triberg und Elzach mit Verknüpfung mit der Breisgau-S-Bahn einzurichten. Das eine Fahrzeug fährt von Triberg nach Elzach Bf und zurück, das zweite Fahrzeug von Elzach nach Triberg Bf und zurück. Hierdurch werden zwei Fahrtenpaare im Stundenabstand angeboten. Außerdem soll für touristische Zwecke im Laufe des Vormittags ein weiteres durchgängiges Fahrtenpaardoppel vorgesehen werden. Ggf. können auch Umsteigeverbindungen am Forellenhof mit der von Schonach kommenden Kleinbuslinie vorgesehen werden.

Über die direkte Linie Elzach – Schonach – Triberg hat der Großraum Freiburg einen sehr attraktiven Zugang ins Ferienland, etwa zum Triberger Wasserfall, im Winter zu den Skiliften usw.

Zugleich kann mit dieser Linie die Erschließung der Gemeinde Schonach deutlich verbessert werden: Für etwa 1.200 Einwohner entlang der Sommerbergstraße und der Obertalstraße wird die Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs mit heutigen Fußwegen zwischen einem und vier Kilometer durch die Bedienung der Haltestellen Sommerbergstraße, Obertal, Schonachblick, Wilhelmshöhe und Rohrhardsberg erheblich verkürzt.

4.10.2.4 Linie 276 Schonach – Schöne Aussicht / Rensberg / Sieben Sturle Ecke / Turntal – Vogte / Rohrhardsberg [Erschließungslinie]

Mit fünf von Schonach ausgehenden Kleinbuslinien muss der Schülerverkehr aus dem Außenbereich zur Werkrealschule Schonach sowie zu den weiterführenden Schulen in Triberg sichergestellt werden. Hierfür werden zwei Kleinbusse eingesetzt. Außerhalb der Schulzeiten und an schulfreien Tagen sowie am Wochenende soll in der Raumschaft Schonach mit diesen Fahrzeugen ein flexibles Angebot mit Rufbussen eingerichtet werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Strecken, die durch Kleinbusse bedient werden sollen:

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Streckenverlauf mit Verknüpfungspunkten	Länge
265	7265	a) St. Georgen Bf – Nußbach – Triberg Marktplatz	11,6 km
	7266	b) St. Georgen Bf – Brigach – Stöcklewald – Geutsche – Triberg Marktplatz	13,0 km
269	7269	Hornberg Bf – Niederwasser – Gremmelsbach – Triberg Bf – Triberg Marktplatz	15,7 km
274	7274	Schonach Schule – Obertal – Schonachblick – Wilhelmshöhe – Rohrhardsberg – Mühlebühl-Brücke – Elzhof Schleife – Wälderhaus – Forellenhof	11,7 km
276a	7276	Schonach Schule – Obertal – Schonachblick – Wilhelmshöhe – Rohrhardsberg – Mühlebühlbrücke – Skilift Rohrhardsberg – Ochsenhof – Schänzlehof	9,0 km
276b	7276	Schonach Schule – Obertal – Reinerhof – Laubeck – Rensberg – Niederwasser Schöne Aussicht	7,4 km
276c	7276	Schonach Schule – Obertal – Reinerhof – Laubeck – Sieben Sturle Ecke	5,0 km
276d	7276	Schonach Schule – Turntal – Wolfbauernhof – Vordere Vogte/Naturschutzgebiet Blindensee	3,0 km
276e	7276	Schonach Schule – Freiheit – Vogeleck – Paradies – Holz	3,5 km

Tabelle 30: Linien des Teilnetzes 17

Die Kleinbuslinien im Raum St. Georgen – Triberg – Schonach werden im Teilnetz 17 gebündelt.

4.10.3 Teilnetz 18

4.10.3.1 Linie 7272 Furtwangen – Gütenbach – Simonswald – Bleibach – Waldkirch [Hauptachse]

Die Linie 7272 stellt als Hauptachse für die Stadt Furtwangen und die Gemeinde Gütenbach die Verbindung ins Oberzentrum Freiburg im Stundentakt sicher. Die bisherige Ausrichtung der Linie auf die Breisgau-S-Bahn in Waldkirch kann voraussichtlich nach dem Ausbauvorhaben Breisgau-S-Bahn 2020 durch Umsteigeverbindungen im näher gelegenen Bleibach ersetzt werden, wodurch sich die Reisezeit wegen des höheren Schienenanteils verbessert. Die

Breisgau-S-Bahn wird von Freiburg aller Voraussicht nach im Stundentakt bis Elzach verkehren.

Im Abschnitt Freiburg – Bleibach wird der Stundentakt der Breisgau-S-Bahn durch eine zweite in Bleibach endende Linie ergänzt, so dass sich zwischen Bleibach und Freiburg ein 30-Minuten-Takt ergibt.

Zugleich besteht beim Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg die Überlegung, die Linie 7272 in zwei um 30 Minuten gegeneinander verschobene Stundentakte von Bleibach nach Furtwangen ohne Stichfahrt nach Wildgutach zu betreiben. Die Strecke Bleibach - Wildgutach soll getrennt von der Linie Bleibach – Furtwangen betrieben werden. Damit hat jede S-Bahn zwischen Freiburg und Bleibach stündlich Busanschluss nach Furtwangen und um 30 Minuten versetzt stündlich nach Wildgutach. Für Gütenbach und Furtwangen bietet diese Konstruktion den großen Vorteil, dass die Busse zwischen Bleibach und Furtwangen auf der schnellstmöglichen Strecke (ohne Stichfahrten nach Wildgutach oder Simonswald Eichhof) fahren. Um die Fahrzeiten möglichst attraktiv zu halten, wurde von Seiten des Schwarzwald-Baar-Kreises darauf verzichtet, die Busse der Linie 7272 mit einer Stichfahrt über Neukirch zu führen. Die Strecke Neukirch – Furtwangen wird künftig über die Linie 270 bzw. 268 bedient. Die Busfahrzeit zwischen Furtwangen und Bleibach Bahnhof verkürzt sich durch diese Maßnahmen auf etwa 45 Minuten. Eine kürzere Fahrzeit ist aus topographischen Gründen mit Linienbussen auf dieser Strecke nicht erreichbar. Die Gesamtreisezeit zwischen Furtwangen Rössleplatz und Freiburg Hauptbahnhof wird bei etwa 80 Minuten liegen.

Grundsätzlich wird die Linie 7272 im Stundentakt verkehren. Es ist allerdings möglich, dass einzelne Fahrten in Schwachlastzeiten auch Wildgutach und ggf. Neukirch mitbedienen, um den Aufwand von zusätzlichen Fahrzeugen zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage zu verringern.

Die Linie wird als Teilnetz 18 geführt. Da der verkehrliche Schwerpunkt dieser Linie im Landkreis Emmendingen liegt, wird der Umfang des zu realisierenden Fahrtenangebots nach Ende des Bauvorhabens Breisgau-S-Bahn 2020 durch diesen in enger Abstimmung mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis festgelegt.

Sofern Defizite im Abschnitt Gütenbach – Furtwangen entstehen sollten, besteht über die Linie 270 die Möglichkeit, diese mit einzelnen Fahrlagen anstatt in Richtung Kalte Herberge in Richtung Gütenbach zu verlängern.

4.10.3.2 Linie 61 Furtwangen – Villingen [Hauptachse]

Die Linie 61 zwischen Furtwangen und Villingen-Schwenningen bildet die dritte Hauptachse, welche die Stadt Furtwangen bedient. Das Linienkonzept der Linie 61 ist in Kapitel 4.6.2.1 (Umland Villingen-Schwenningen, Teilnetz 12) beschrieben. Über die Linie 61 wird Furtwangen sehr gut mit dem Ringzug in Richtung Schwenningen – Trossingen – Rottweil und dort an den IC in Richtung Stuttgart Flughafen und Hbf angebunden.

Im Streckenabschnitt Furtwangen – Vöhrenbach wird der Stundentakt durch kapazitätsbedingt erforderliche weitere Fahrten teilweise zum 30-Minuten-Takt verdichtet.

4.11 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Unter Kapitel 3.4 wurde der Status Quo in Bezug auf die Verknüpfung des ÖPNVs mit anderen Verkehrsmitteln bereits ausführlich beschrieben. Zukünftig soll diese Verknüpfung – im Rahmen der Möglichkeiten - weiter verstärkt werden.

Wichtig für die Nutzung einer B&R-Anlage ist die Zugänglichkeit für den Radverkehr. Auch hierfür müssen entsprechende barrierearme Zuwege und platzmäßig ausreichende Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Im Idealfall handelt es sich um Abstellanlagen mit Bügeln, damit die Räder angeschlossen werden können.

Das Aufkommen von Pedelecs und E-Bikes in den vergangenen Jahren erweitert die Möglichkeiten der Flächenerschließung auch in topographisch anspruchsvollem Gelände ungemein. Zugleich ist allerdings der Wert von Pedelecs oder E-Bikes ungleich höher als von gewöhnlichen Fahrrädern, weshalb bei B&R-Anlagen neben der Nutzerfreundlichkeit vor allem auch Sicherheitsaspekte von wesentlicher Bedeutung sind.

An aufkommensstarken Haltestellen sind daher überdachte und abschließbare Fahrradboxen am sinnvollsten.

Ein weiterer Aspekt bezüglich der Verknüpfung des SPNVs mit dem Radverkehr ist die Fahrradmitnahme im Zug. Hierfür muss eine adäquate Zugänglichkeit der Bahnsteige gewährleistet werden. Großräumige Aufzüge oder flach abfallende Rampen, wie sie in manchen Bahnhöfen des Landes vorhanden sind, bieten sowohl für Radfahrer als auch für mobilitätseingeschränkte Personen einen hohen Komfort. Neben der Zugänglichkeit sind die Einstiegsverhältnisse und die Ausstattung der Fahrzeuge höchst relevant für die Mitnahme des Rades. Breite Türen und große Mehrzweckabteile sind hierfür von Vorteil.

Zusätzlich zum Rad-Verkehr spielt, insbesondere für den Busverkehr, auch der Fußverkehr eine große Rolle als Zubringer zum ÖPNV. Für eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß ist es höchst relevant, dass die Wegeführung zur Haltestelle aus allen Richtungen nicht nur umwege- und barrierefrei sondern auch sicher und attraktiv gestaltet ist. Es sollten daher ausreichend Querungsstellen vorhanden und die Fußwege ausreichend dimensioniert sowie in gutem Zustand sein. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen können Sitzgelegenheiten auf dem Weg zur Haltestelle hilfreich sein. Zudem sollten Wegweiser das Auffinden der ÖPNV-Zugangsstellen erleichtern. Weiter muss auf eine gute Aufenthaltsqualität an der Haltestelle Wert gelegt werden. Dies kann beispielsweise durch Beleuchtung, komfortable Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz und Informationsmöglichkeiten erreicht werden. Die Ausstattung von Bushaltestellen wird in Kapitel 6 noch detailliert beschrieben.

4.12 Fahrgastinformation

Die bisherigen Standards und Angebote im Bereich Fahrgastinformation sind bereits sehr gut und sollen beibehalten werden - eine Weiterentwicklung und Verbesserung ist weiterhin anzustreben.

Insbesondere umfangreiche und gut lesbare digitale Fahrgastinformationssysteme an den wichtigsten Knotenpunkten des Busverkehrs stellen eine wichtige Verbesserung für den Fahrgast dar.

Anzuregen ist auf kommunaler Seite die Einführung eines ausgeprägteren Neubürgermarketing, beispielsweise durch modernes und kreatives Informationsmaterial zu den Verkehrsangeboten in den Gemeinden beziehungsweise in der gesamten Region. Dies gilt sowohl für Themen der Alltagsmobilität und der Verknüpfung des ÖPNVS mit alternativen Mobilitätsformen als auch für die Kombination des ÖPNVs mit Freizeitangeboten.

Beispiele hierfür wäre die postalische Übersendung von innovativ gestaltetem Informationsmaterial oder die Bereitstellung eines (interaktiven) Stadtplans mit eingezeichneten Bus- und Bahn-Haltestellen oder Linienführungen.

Anzustreben ist in diesem Zusammenhang die Beibehaltung der kostenlosen „Neubürger-Card“ des VSBs, damit neu zugezogene Bürger das vorhandene Mobilitätsangebot mit seinen Vorteilen sofort und unkompliziert kennenlernen können.

5 Verkehrsverbund

5.1 Allgemeines

Wie bereits unter Kapitel 3.4 beschrieben, sind alle Verkehrsunternehmen im Schwarzwald-Baar-Kreis im Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar zusammengeschlossen bzw. sind assoziierte Mitglieder.

Kernaufgabe des Verbunds ist nach wie vor die Aufteilung der Verbundtarifeinnahmen auf die Mitgliedsunternehmen, die Fortentwicklung des VSB-Tarifs sowie die Verwaltung der Schüler- und Erwachsenenabonnements. Außerdem gehört das Marketing für Tarifmaßnahmen zu den Aufgaben des VSB.

Der VSB ist auch mit der vom Land Baden-Württemberg für die Jahre 2018 und 2019 geplante stufenweisen Einführung eines Landestarifs Baden-Württemberg, der die verbundübergreifenden Bereiche tariflich abdecken soll und gleichzeitig im Zielverbund Anschlussmobilität sicherstellen soll, befasst. Auch bei der Fahrgastinformation weitet sich das Aufgabenspektrum des VSB weiter aus: Es läuft ein Projekt des Landes zur Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus und zwischen Buslinien untereinander und zum elektronischen Ticketing.

5.2 Weiterentwicklung des Verbundtarifs

Als im Jahre 2000 der Verkehrsverbund VSB gegründet wurde, war es politischer Wille, dass alle Städte und Gemeinden im Landkreis jeweils vollständig in einer Tarifzone liegen. Vor allem die Stadt Villingen-Schwenningen, die beim Stadtverkehr bis zur Gründung des VSB in den beiden Kernstädten und im Verkehr zwischen den beiden großen Stadtbezirken unterschiedliche Tarife hatte und auch Fahrten in die Ortsteile je nach Verkehrsunternehmen unterschiedlich tarifiert waren, legte sehr großen Wert darauf, dass Villingen-Schwenningen vollständig in einer Verbundzone liegt.

Bei der Gestaltung der Tarifzonen des VSB waren im Vorfeld unterschiedliche Zonenmodelle diskutiert worden, die alle gewisse Vor- und Nachteile haben. Der Schwarzwald-Baar-Kreis grenzt im Westen an den Bereich des Regio-Verkehrsverbunds Freiburg (RVF). Im Zeitkartenbereich (Monats- und Wochenkarten) gibt es im gesamten Bereich des RVF nur eine große Zone. Dies bedeutet, dass im RVF ein Fahrgast für eine Monatskarte von Löffingen nach Freiburg den gleichen Preis zahlen muss wie ein Fahrgast, der eine Monatskarte im Stadtverkehr Freiburg für regelmäßige Fahrten zwischen einigen innerstädtischen Haltestellen benötigt. Das Ein-Zonen-System ist einerseits sehr einfach, kann aber je nach Relation und Fahrstrecke auch zu großen tariflichen Ungerechtigkeiten führen.

Ein anderes Zonenmodell wurde bei dem im Norden an den Schwarzwald-Baar-Kreis angrenzenden Ortenaukreis gewählt. Die Tarifgemeinschaft Ortenau hat das Kreisgebiet in 88 kleine Zonen aufgeteilt. Kleinzonen bieten zwar eine hohe Preis-/Leistungsgerechtigkeit, andererseits wird das Zonensystem relativ unübersichtlich und die genauen Fahrpreise können nur durch intensives Zählen der Zonen ermittelt werden.

Die meisten anderen südbadischen Landkreise wie z.B. Lörrach, Waldshut und Konstanz haben mittlere Varianten gewählt und ihre Verbundgebiete in etwa zehn Tarifzonen eingeteilt. Dies ermöglicht in gewissem Umfang Abstufungen zwischen dem Preis und der Leistung, ist relativ übersichtlich und stellt somit einen „Mittelweg“ zwischen dem „Ein-Zonentarif“ des RVF und dem „Klein-Zonentarif“ im Ortenaukreis dar.

Je nach gewähltem Tarifmodell entsteht durch die abgesenkten Verbundtarife auch ein unterschiedlich hoher Zuschussbedarf. Eine gröbere Zoneneinteilung wie beim RVF erfordert bedeutend höhere öffentliche Zuschüsse, als dies bei einer kleinräumigeren Zoneneinteilung der Fall ist.

Bei der Aufteilung des Kreisgebiets des Schwarzwald-Baar-Kreises in Tarifzonen waren folgende Aspekte und politische Vorgaben maßgeblich:

- Jede politische Gemeinde des Kreises muss in ihrer Gesamtheit innerhalb einer Tarifzone liegen, d.h., keine Gemeinde soll durch die Zoneneinteilung zerschnitten werden.
- Die durch die Zoneneinteilung entstehenden Verbundtarife müssen in etwa die früheren Streckentarife der einzelnen Unternehmen widerspiegeln, um den entstehenden Zuschussbedarf für Land und Landkreis in gewissen Grenzen zu halten.
- Auf Relationen zwischen zwei Orten, wo aufgrund des Verkehrs- und Liniennetzes verschiedene Fahrwege möglich und gebräuchlich sind, muss die gewählte Zoneneinteilung sicherstellen, dass bei allen Wegevarianten die gleiche Zonenanzahl zu durchfahren und damit der gleiche Fahrpreis zu zahlen ist.

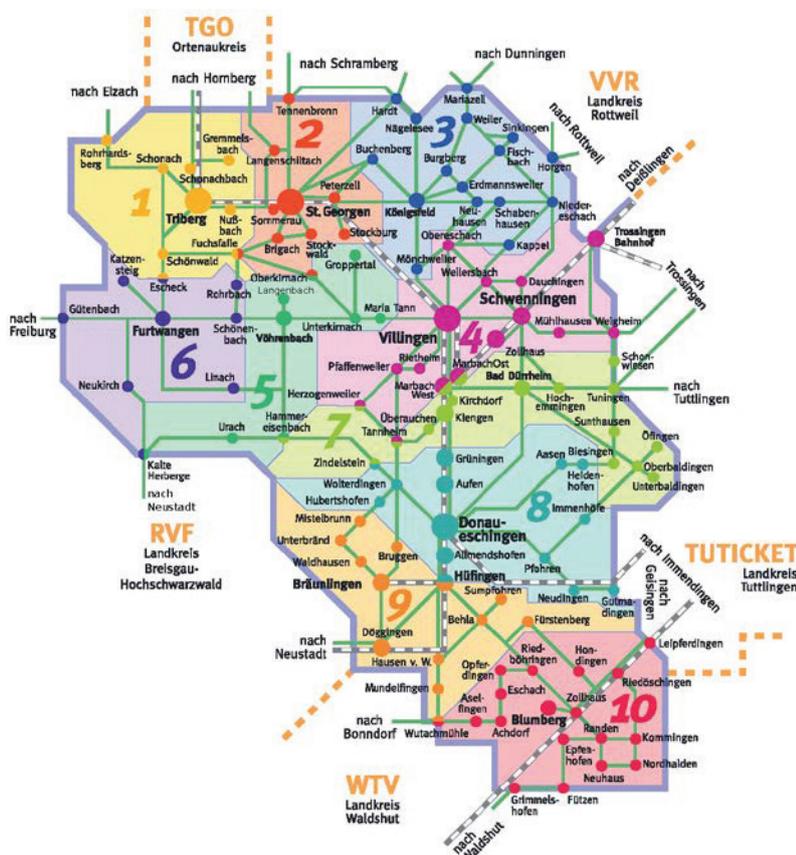


Abbildung 42:
Tarifzonenplan des VSB

Damit die Einhaltung der o.g. Vorgaben bei der Zoneneinteilung sichergestellt werden konnte, waren intensive Überlegungen hinsichtlich des genauen Zuschnitts der einzelnen Tarifzonen notwendig. Hierbei war noch eine weitere Vorgabe zu berücksichtigen: Das Preissystem sollte im Zeitkartenbereich (Wochen-/Monatskarten und Jahres-Abo) in der niedrigsten Preisstufe A die Befahrbarkeit von zwei Tarifzonen ermöglichen, bei den Einzelfahrscheinen von einer Zone.

Aus diesen Vorgaben entstand die gewählte mittlere Variante mit zehn Tarifzonen.

Die Zoneneinteilung stellt einen guten Kompromiss zwischen Tarifgerechtigkeit und Übersichtlichkeit dar und wurde von den politischen Gremien des Landkreises und von den Verkehrsträgern im Frühjahr 2000 beschlossen.

Da die Fahrscheine jetzt flächendeckend in den einzelnen Zonen in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gelten, können die Verbundfahrpreise nicht mehr mit den früher üblichen Entfernungstarifen der einzelnen Unternehmen verglichen werden. Maßgeblich für die Preisbildung sind bei einem Flächentarif die gelösten Zonen und nicht die tatsächlich zurückgelegten Entfernungen. So kosten z. B. alle Fahrkarten ab Brigachtal gleichviel, ob nach Villingen, nach Schwenningen oder bis zur Tarifgrenze am DB-Bahnhof Trossingen gefahren wird.

Durch Flächentarife kann ebenfalls keine absolute Tarifgerechtigkeit erreicht werden. Bei einem Entfernungstarif generiert jeder zusätzliche Kilometer – ähnlich wie bei einem Taxi – einen höheren Fahrpreis. Durch Entfernungstarife würden somit unterschiedliche Fahrpreise für die einzelnen Ortsteile der Städte und Gemeinden für Fahrten in die Kernorte entstehen, da nicht alle Ortsteile gleich weit von den Kernorten entfernt sind.

Die Höhe des Verbundtarifs wird durch Ausgleichszahlungen des Landes und des Landkreises im Vergleich zu den früheren Haustarifen der Unternehmen um durchschnittlich 25% gesenkt, um im gesamten Landkreis eine Tarifharmonisierung zu erreichen.

Der Verkehrsverbund VSB wurde von Anfang an als „Vollverbund“ angelegt. Dies bedeutet, dass im Verbundtarif sämtliche Tarifarten (Einzelfahrscheine, Zeitkarten usw.) angeboten werden. Die früheren Haustarife der Unternehmen wurden zeitgleich abgeschafft.



Abbildung 43: Tarifzonenplan des 3er-Tarifs in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

Mit Inbetriebnahme des Ringzugs im Jahr 2003 wurden auch in den benachbarten Landkreisen Rottweil und Tuttlingen Verkehrsverbünde (VVR bzw. TUTicket) geschaffen, die ähnliche Tarifierungsstrukturen wie der VSB aufweisen. Die Landkreise Rottweil und Tuttlingen wählten für ihre Verbundgebiete ebenfalls eine Einteilung mit mittelgroßen Zonen. Dies war schon deshalb erforderlich, da zeitgleich mit Einführung des Ringzugs-Systems in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg zwischen den drei Verbänden der Region mit dem regionalen „3er-Tarif“ eine sehr enge Tarifkooperation geschaffen wurde:

Mit nur **einem** Fahrschein kann der Fahrgast innerhalb der gesamten Region Schwarzwald-Baar-Heuberg mit Bus und Bahn unterwegs sein. Dies war eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Ringzugs in den vergangenen Jahren.

Durch den gemeinsamen 3er-Tarif sind die Tarifangebote in den drei Landkreisen sehr eng miteinander verknüpft und müssen regelmäßig untereinander abgestimmt werden. Die drei Verbünde haben einheitliche Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen.

Durch die enge Vernetzung der drei Verbünde können grundlegende Änderungen am Tarifsystem (Zoneneinteilung und Tarifsortiment) daher nicht im Alleingang durch einen einzelnen Verbund vorgenommen werden.

Im Laufe der Jahre wurden die Tarife des VSB und des 3er-Tarifs entsprechend dem Verbundvertrag regelmäßig der aktuellen Preisentwicklung im Verkehrsgewerbe angepasst, wobei die Verbundtarife nach wie vor erheblich günstiger sind als die ehemaligen Haustarife, welche seit dem Jahr 2000 ebenfalls erhöht worden wären.

Bei Flächenzonentarifen entstehen an Zonengrenzen immer wieder gewisse Härten, weil auf vergleichsweise kurzen Strecken über die Zonengrenze nicht der günstigste Tarif für eine Zone, sondern der etwas teurere Tarif für zwei Zonen Anwendung findet.

Andererseits gibt es Strecken wie etwa von Trossingen DB-Bahnhof bis Tannheim Nachsorgeklinik, die in einer Zone liegen und entsprechend günstig sind. Dieser Effekt hätte nur vermieden werden können, wenn anstelle des gewählten Zonenmodells zum Beispiel ein Wabenmodell mit flächendeckenden regelmäßigen Sechsecken gewählt worden wäre. Allerdings wären dann die Gemeindegebiete durch Zonengrenzen durchschnitten worden, teilweise durch mehrere Zonen, was politisch von den Städten und Gemeinden zum damaligen Zeitpunkt und auch heute nicht erwünscht ist.

Bei Flächenzonentarifen tritt systembedingt der Effekt ein, dass Fahrscheine für kürzere Strecken im Verhältnis teurer sind, als für längere Strecken in der gleichen Tarifzone. Trotzdem kann man diese Tarife nicht mit den früheren Haustarifen vergleichen, da der Verbundtarif im Gegensatz zu den früheren Haustarifen die Nutzung **aller** öffentlichen Verkehrsmittel zulässt. Der große Vorteil liegt in der sogenannten „Anschlussmobilität“, d.h. die Fahrgäste können am Zielort, z.B. in Villingen-Schwenningen, ohne Aufzahlung auch die anderen lokalen Verkehrsmittel (z.B. den Stadtverkehr) in der gesamten Tarifzone nutzen.

Vereinzelt werden immer wieder Wünsche geäußert, die Zoneneinteilungen im Verbundgebiet zu verändern, damit der Einzelfahrpreis für eine bestimmte Strecke günstiger wird. Wie oben dargestellt, ist der heutige Zuschnitt der Tarifzonen des VSB nicht willkürlich, son-

dern nach genauen Vorgaben erfolgt. Die Zoneneinteilung bildet die Grundlage für die Tarifierträge jeder einzelnen Buslinie im Kreisgebiet. Das Verändern von Zoneneinteilungen würde zu erheblichen Einnahmeverlagerungen zwischen den Verkehrsträgern innerhalb des Verbunds führen, zumal eine Veränderung der Zonenstruktur meist auch Anpassungen an anderer Stelle der Zoneneinteilung erforderlich macht, damit das Tarifsystem in sich wieder schlüssig ist. Da sich die Angebotskalkulation der Unternehmen am gegenwärtigen Zonen- und Tarifgerüst orientiert und Veränderungen zu finanziellen Verwerfungen führen können, sind die Verkehrsträger nicht bereit, die Einteilung der Tarifzonen zu verändern. Auch bei einer Verschiebung von Zonengrenzen würden an anderer Stelle wieder Grenzfälle und ggf. tarifliche Ungerechtigkeiten geschaffen werden, so dass Probleme mit Zonengrenzen nur verlagert, nicht jedoch gelöst werden können. Gerade bei kürzeren Strecken mit ein oder zwei Tarifzonen sind das Fahrgastaufkommen und die Fahrgeldeinnahmen des Verbunds am höchsten, so dass bereits kleinere Verschiebungen große finanzielle Auswirkungen auf den Einnahmepool des Verbunds haben könnten.

Um den Fahrpreis auf sehr kurzen Strecken etwas attraktiver zu gestalten, sollte die heutige Zoneneinteilung zwar grundsätzlich so belassen werden, jedoch zusätzlich Kurzstrecken definiert werden, die auch zonenübergreifend wirken können. Auf diese Weise könnte etwa eine Kurzstrecke für Entfernungen bis zu 1.000 Meter oder 1.500 Meter Fahrstrecke etwas günstiger als der Fahrpreis für eine Tarifzone angeboten werden.

Auch im Bereich von Tageskarten sind Angebotsveränderungen denkbar. Der zunehmend größere Anteil des Freizeitverkehrs und auch die erhöhte Mobilität bei Senioren stellen einen Nachfragemarkt dar, der noch besser erschlossen werden könnte. Eine Möglichkeit hierfür wären preisgünstige Tageskarten, die unter der Woche die Verkehrsspitzenzeit am Morgen bis 09:00 Uhr ausschließen, also ab 9:00 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztägig gelten.

Alle Veränderungen und Ergänzungen von Tarifangeboten müssen jedoch zuvor sehr sorgfältig vom VSB mit seiner Kenntnis der Verkehrsströme und Mengengerüste auf mögliche finanzielle Auswirkungen analysiert werden.

In verschiedenen Gesprächen hat das Land erkennen lassen, dass es mit der Vielzahl von 22 Verbänden in Baden-Württemberg nicht sonderlich glücklich ist. Andere Bundesländer haben z.B. nur einen Verbund oder gar zusammen einen Verbund (etwa Berlin-Brandenburg). Das Land hat in Gesprächen im Zusammenhang mit der Zukunft des Ringzugs angedeutet, dass es aus Landessicht zu begrüßen wäre, wenn aus den drei Kreisverbänden in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg in Zukunft vielleicht nur noch ein regionaler Verbund gebildet würde. Grundsätzlich erscheint dies aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises vorstellbar. Man muss jedoch sehen, dass die drei Verbände VVR, TUTicket und VSB vollkommen unterschiedliche Organisations- und Finanzierungsstrukturen aufweisen.

Der Nachbarverbund TUTicket ist von der Konstruktion her ein kommunal getragener Verkehrsverbund. Die gesamten Verkehrsleistungen werden in Form eines Brutto-Vertrags orga-

nisiert, d.h. der gesamte Verkehrsumfang und das Erlörisiko liegen nicht bei den Verkehrsunternehmen, sondern beim vom Landkreis getragenen Verkehrsverbund.

Im Landkreis Rottweil wiederum werden fast alle Linienfahrten eigenwirtschaftlich, d.h. ohne jeglichen Zuschuss des Landkreises, gefahren. Das Erlörisiko liegt dort voll bei den Verkehrsunternehmen. Es handelt sich beim Rottweiler Verbund wie auch beim Verkehrsverbund VSB aber jeweils nur um Tarifverbünde, die sich im Gegensatz zum Verkehrsverbund TUTicket nicht mit dem Umfang von Fahrleistungen befassen. Im Schwarzwald-Baar-Kreis gibt es sowohl einige eigenwirtschaftliche Linienverkehre, die ausschließlich von Fahrgeldern getragen finanziert werden, als auch viele Linienverkehre, bei denen der Schwarzwald-Baar-Kreis, im Falle von Stadtverkehren die Städte oder die Schulträger hohe Beträge aufwenden, um attraktive Fahrten- oder Tarifangebote bieten zu können.

Würde man nur noch einen Verkehrsverbund im 3er-Gebiet als Zielsetzung anstreben, müsste sichergestellt werden, dass die bisherigen drei Kreisverbünde in ihrer internen Finanzierungsstruktur fortbestehen könnten, also quasi eine kreisscharfe Abrechnung im Sinne einer Holding (nach außen für die Kunden nur ein Verbund) ermöglichen. Die heute vorhandenen unterschiedlichen Verkehrsangebote in den drei Landkreisen, die sich aus dem unterschiedlichen Mitteleinsatz in den Landkreisen zugunsten des Verkehrsangebots entwickelt haben, könnten damit beibehalten werden, ohne dass ein Landkreis für Defizite in einem anderen Landkreis bezahlen müsste oder von positiven Entwicklungen im Nachbarlandkreis profitieren könnte. Hinsichtlich des Tarifangebots wäre es aber zwingend, dass nur noch ein Tarif für die Kunden gelten würde. Die Tarife der drei Verbünde haben sich aus verschiedenen Gründen seit mehreren Jahren unterschiedlich entwickelt. Insbesondere im Landkreis Rottweil musste der Verbund in den vergangenen Jahren relativ hohe Tarifierhöhungen vornehmen, um die eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre weiterhin finanzieren zu können. Beim Bruttovertragsmodell des Landkreises Tuttlingen hingegen liegt die Tarifhoheit ausschließlich beim Landkreis, für den andere Aspekte maßgeblich sind.

Man muss sich darüber im Klaren sein, dass ein einheitlicher Tarif in der 3er-Region auch für die Relationen und Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der jeweiligen Landkreise ein Stück weit einen Verlust an Reaktionsmöglichkeiten in Bezug auf die lokalen Gegebenheiten nach sich ziehen würde. Auch bei den Verwaltungskosten wären mit hoher Wahrscheinlichkeit keine größeren Einsparungen zu erzielen, da in jedem Landkreis weiterhin mindestens ein Kundencenter vorgehalten werden müsste.

5.3 Allgemeine Vorschrift des Landkreises über den Verbundtarif

Das Verkehrsnetz von Bussen und Bahnen besteht im Schwarzwald-Baar-Kreis aus vielen Transportketten mit Umsteigebeziehungen. Um das Verkehrsnetz auch tariflich abzudecken, wird der Landkreis in Form einer Satzung nach Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 eine Allgemeine Vorschrift über die Anwendung des Verbundtarifs des VSB und des regionalen 3er-Tarifs erlassen, die zum 01.01.2018 in Kraft treten wird. In dieser Satzung wird festgelegt werden, dass innerhalb des Verbundgebiets des VSB sowie in das Verbundgebiet des 3er-Tarifs (VSB, VVR und TUTicket) alle Linienverkehre nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG Personenverkehrsleistungen im ÖPNV nur zum Tarif des VSB sowie bei Fahrten in die Nachbarverbünde VVR und/oder TUTicket zum regionalen 3er-Tarif angeboten werden dürfen. Soweit mit den anderen Nachbarverbänden RVF, WTV, TGO tarifliche Regelungen für grenzüberschreitende Verkehre getroffen werden, sind auch diese Übergangstarife Bestandteil des Verbundtarifs des VSB.

Die Allgemeine Vorschrift verpflichtet alle derzeitigen und künftigen Betreiber des ÖPNV im Verbundgebiet, sämtliche Verbundfahrausweise gegenseitig anzuerkennen. Die Allgemeine Vorschrift wird auch regeln, in welcher Form den Verbundunternehmen durch den Landkreis ein finanzieller Ausgleich (z. B. für die Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs) gewährt wird.

5.4 Landestarif Baden-Württemberg

Im Land Baden-Württemberg soll mit dem neuen Landestarif dieses „Verbund“-Modell der Start- und Zielmobilität grundsätzlich im ganzen Land geschaffen werden. Wer beispielsweise einen Fahrschein von Ulm nach Villingen kauft, soll ab Dezember 2018 in Villingen ohne weitere Aufzahlung den örtlichen Verkehr nutzen können. Absicht des Landes ist es im Prinzip, Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr (z.B. durch die Notwendigkeit mehrerer Fahrscheine für eine Fahrt) abzubauen.

Allerdings wird der neue Landestarif nach bisherigem Kenntnisstand ein Entfernungstarif sein, der sich am sog. „C-Tarif“ der Deutschen Bahn, die landesweit Verkehre erbringt, orientiert, zuzüglich eines pauschalen Aufschlags für die Nutzung der „Anschlussmobilität“ in der Zielzone. Für Fahrgäste, die bislang nur die Relation Bahnhof – Bahnhof gefahren sind, wird sich deshalb gegenüber heute die Fahrt etwas verteuern.

Der Landestarif kommt grundsätzlich nur dann zur Anwendung, wenn die entsprechenden Fahrtstrecken aus einem Verbund hinausführen. Im Falle des 3er-Tarifs (VSB, TUTicket und VVR) ist geregelt, dass der 3er-Tarif als ein Verbund im Sinne des Landestarifs gilt, d.h. hier gelten weiterhin die günstigen 3er-Tarife.

6 Infrastruktur

6.1 Barrierefreie Nutzung des ÖPNV

Nach dem Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 27. April 2002 muss die Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden. Dies bedeutet, dass die Verkehrsmittel von Menschen mit Behinderungen (z.B. geh-, seh- oder hörbehinderte Personen) und von mobilitätseingeschränkten Menschen (z.B. Eltern mit Kinderwagen) weitgehend ohne fremde Hilfe genutzt werden können.

Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. In begründeten Ausnahmefällen, die im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden müssen, sind Abweichungen von dieser Frist möglich. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Auch das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg enthält in § 4 Abs. 8 Regelungen: Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

Weitere Bestimmungen, die für die Herstellung der Barrierefreiheit von Bedeutung sein können, beziehen sich auf die benutzerfreundliche Gestaltung von Umsteigeanlagen (§ 4 Abs. 3 ÖPNV-G), die Einführung durchgehender Informationssysteme (§ 4 Abs. 4 ÖPNV-G) und die Nutzung alternativer Bedienungsformen (siehe § 4 Abs. 6 ÖPNV-G).

Daraus leitet sich ab, dass insbesondere öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis soll aus diesem Grund ein Teil der über 1.300 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Zielsetzung ist es, bis 2022 alle Umsteigeanlagen (Bahnhöfe, Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktionen verschiedener Buslinien) sowie in jedem Ortsteil mindestens eine „Haupthaltestelle“ barrierefrei auszubauen.

Der Umbau aller Bushaltestellen ist angesichts der teilweise sehr ländlichen Struktur mit vielen Haltestellen in den Außenbereichen nicht zielführend, da der Bedarf hierfür und die Kosten in keinem akzeptablen Verhältnis stehen. Um diesen Mangel auszugleichen, sollen grundsätzlich Niederflrbusse mit hydraulischer Absenkeinrichtung (Kneeling) und ausklappbaren Rampen dafür sorgen, dass auch Rollstuhlfahrer, Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollatoren u. ä. die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. In den Bereichen des Landkreises, in denen aus topographischen oder anderen infrastrukturellen Gründen keine Niederflrbusse eingesetzt werden können, sollen die entsprechenden Fahrzeuge mit einer He-

bebühne ausgestattet werden, damit auch dort eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV möglich ist.

Die Wirksamkeit des Nahverkehrsplans bezieht sich im Wesentlichen auf die Gestaltung des ÖPNV-Angebots und die Ausstattung der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge. Für die bauliche Ausstattung von Haltestellen, Busbuchten usw. sind die Städte und Gemeinden sowie die Straßenbaulastträger zuständig. Die nachfolgenden Empfehlungen für die Ausstattung der Haltestellen entfaltet deshalb keine bindende Wirkung.

6.2 Busbahnhöfe und Bushaltestellen

Alle Bushaltestellen dienen als Zugang für die Fahrgäste zum öffentlichen Verkehrssystem. Sie sind daher attraktiv zu gestalten und stellen in gewisser Weise das Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs und der Städte und Gemeinden dar.

Der Zustand der Busbahnhöfe und Haltestellen, ihre Ausstattung mit Komfortmerkmalen, mit Wind- und Wetterschutzeinrichtungen sowie Sitzgelegenheiten, Informationsmöglichkeiten usw. ist sehr unterschiedlich. Aus diesem Grund werden die Bushaltestellen des Schwarzwald-Baar-Kreises entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung kategorisiert. Für jede Haltestellenkategorie werden Ausstattungsmerkmale empfohlen.

6.2.1 Kategorie 1: Busbahnhöfe und Haltestellen an Bahnhöfen

Alle Busbahnhöfe im Kreisgebiet (Villingen, Schwenningen, Donaueschingen, Bad Dürkheim, Königfeld, Vöhrenbach und Furtwangen) sowie die wichtigen Umsteigeanlagen zwischen Schiene und Bus in Schwenningen Bf, St. Georgen Bf, Triberg Bf, Hüfingen Mitte und Döggingen Bf zählen zur Kategorie 1.

Die Busbahnhöfe sind mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten auszustatten. An allen Bussteigen sind Fahrplanaushänge, Umgebungspläne, Liniennetzpläne und Tarifinformationen auszuhängen. An diesen Haltestellen ist die vollständige Barrierefreiheit sicherzustellen. Die Haltebereiche der Busse sollen übersichtlich mit leicht erkennbaren Zuwegungen gestaltet sein. Zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg soll ein möglichst geringer Niveauunterschied bestehen (Hochbord mit einer Höhe von 18 cm). Die Umsteigewege sollen möglichst kurz und stufenfrei sein. Auf den Wegen und Bussteigen sollen kontrastreiche, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z.B. Taststreifen und Einstiegsmarkierungen) vorhanden sein. Soweit Fahrkartenautomaten vorhanden sind, sollen diese durch eine geeignete Höhe für die Bedienung durch Rollstuhlfahrer, Kleinkind und Kinder benutzbar sein, gleiches gilt für die Fahrplanaushänge und Tarifinformationen an den Haltestellen.

Die Bezeichnung der Haltestellen soll kontrastreich und gut lesbar sein. Ferner sind die Haltestellen der Kategorie 1 grundsätzlich gut zu beleuchten. Die elektronische Fahrgastinformation ist durch entsprechende Schriftgrößen und kontrastreiche Farbgebung gut lesbar zu präsentieren.

Die Ausstattung mit einem WLAN-Hotspot und ggf. USB-Anschlüssen ist zu empfehlen, um wartenden Fahrgästen gute Informationsmöglichkeiten über weiterführende Verbindungen zu bieten und zugleich Mobiltelefone aufladen zu können. Angeregt wird, Gepäckschließfächer vorzuhalten und für wartende Fahrgäste barrierefreie Toiletten bereit zu halten.

6.2.2 Kategorie 2: Haltestellen an Ringzug-Haltepunkten und Haltestellen mit wichtigen Verknüpfungsfunktionen

In Kategorie 2 sollen die Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktion zu Ringzug-Haltepunkten in Bräunlingen Bf, Klengen, Kirchdorf, VS-Zollhaus, Schwenningen Eisstadion und Hammerstatt, Blumberg-Zollhaus sowie ggf. Villingen-West und Peterzell Schoren aufgenommen werden. Außerdem alle sonstigen Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktion, beispielsweise Riedböhringen Kirche, Wolterdingen Alter Bahnhof, Hammereisenbach Ort, Schönenbach Sonne/Rohrbacher Str., Schönwald Bachwinkel, Schonach Triberger Straße, Triberg Marktplatz, Obereschach Niedereschacher Straße, Niedereschach Altes Rathaus, Dauchingen Niedereschacher Straße, Unterkirnach Kirnachbrücke, Bad Dürkheim Adlerplatz, Tuningen Auf dem Platz, Sunthausen, Biesingen und Bushaltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere an Schulzentren.

Auch an diesen Haltestellen ist die vollständige Barrierefreiheit sicherzustellen. Nach Möglichkeit sind diese Haltestellen mit elektronischen Fahrgastinformationssystemen auszustatten. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sowie Fahrplanaushänge, Umgebungspläne, Liniennetzpläne und Tarifinformationen sind Bestandteil der Ausstattung an Haltestellen der Kategorie 2.

6.2.3 Kategorie 3: Haupthaltestellen in Ortsteilen

Die Kategorie 3 beinhaltet mindestens die Haupthaltestelle eines jeden Teilorts, sofern diese nicht bereits in Kategorie 1 und 2 zugeordnet wurde. Als Haupthaltestelle sind solche Haltestellen zu sehen, die in den Orten eine zentrale Lage aufweisen und demzufolge auch durch Fahrgäste am stärksten frequentiert werden. Die Einordnung von Haltestellen als Haupthaltestellen erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und der jeweiligen Gemeinde. Ein Witterungsschutz sowie Sitzgelegenheiten, Fahrplanaushänge, Umgebungspläne, Liniennetzpläne und Tarifinformationen sind Bestandteil der Ausstattung an diesen Haltestellen.

Um den Belangen der Barrierefreiheit gerecht zu werden, soll in jedem Teilort im Kreisgebiet mindestens eine Haltestelle als Haupthaltestelle definiert und barrierefrei ausgebaut sein. Damit kann sichergestellt werden, dass Fahrgäste mit Handicap ohne fremde Hilfe, ggf. mit einem etwas weiteren Weg innerhalb des Ortes, den öffentlichen Verkehr nutzen können.

6.2.4 Kategorie 4: Haltestellen mit geringerem Verkehrsaufkommen

Die Kategorie 4 umfasst alle übrigen Haltestellen. An diesen Haltestellen erfolgt die Grundausstattung mit Fahrgast- und Tarifinformationen. Der Wartebereich für die Fahrgäste muss befestigt sein.

6.2.5 Mobilitätspunkte

Zunehmend mehr Verkehrsteilnehmer nutzen unterschiedliche Fortbewegungsmöglichkeiten, um Wege zur Arbeit, Ausbildung, zum Einkauf, zur Versorgung oder in der Freizeit zurückzulegen. Zunehmend wird dabei auf den klassischen PKW-Verkehr mit Verbrennungsmotor verzichtet oder zumindest auf das eigene Auto. Der öffentliche Verkehr alleine kann jedoch in ländlichen Räumen wie etwa dem Schwarzwald-Baar-Kreis den individuellen Verkehr nur bedingt ersetzen, da öffentliche Verkehrsmittel in der Regel als Massenverkehrsmittel konzipiert sind und sich das Fahrgastaufkommen abseits der Haupt- und Nebenachsen in Grenzen hält.

Mit elektrisch angetriebenen Autos, Pedelecs und E-Bikes sowie Car-Sharing-Angeboten sind Alternativen entwickelt worden, die sinnvollerweise an bestimmten Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs angedockt werden sollten und die Umwelt erheblich entlasten können.

Deshalb sollten an größeren Bahnhöfen oder Busbahnhöfen Mobilitätspunkte geschaffen werden, an denen der Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehr gut vernetzt wird. Insbesondere Jugendliche sind stärker denn je multimodal auf Reisen. Der Erwerb eines Führerscheins, möglichst schon deutlich vor dem 18. Lebensjahr, stellt für einen immer größer werdenden Anteil Jugendlicher kein zwingend zu erreichendes Ziel dar, erst recht nicht der Besitz eines eigenen PKW. Diese Entwicklung verläuft in ländlichen Räumen naturgemäß langsamer als in Ballungsräumen, in denen die Nutzung oder der Besitz eines eigenen PKW schon seit längerer Zeit an Relevanz verloren hat. Die Gründe liegen im endlichen Flächenangebot für den Verkehr, insbesondere auch beim ruhenden Verkehr, in den Kosten des individuellen Verkehrs und nicht zuletzt auch in den Umweltfolgen für Mensch und Natur, über die sich immer mehr Menschen Gedanken machen.

Taktzwänge, aufwändige Anschlussverbindungen und fehlende Verbindungen in die Fläche lassen es nicht zu, überall mit öffentlichen Verkehrsmitteln präsent zu sein.

Ziel ist es daher, an bestimmten Schnittstellen zwischen öffentlicher und individueller Mobilität, den Mobilitätspunkten, möglichst günstige Voraussetzungen für die Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr der verschiedenen Verkehrsträger jenseits des klassischen PKWs zu schaffen.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis sind hierfür die Bahnhöfe und Busbahnhöfe in Villingen, Schwenningen, Donaueschingen und Bad Dürkheim vorgesehen. An diesen vier (Bus-)Bahnhöfen, die durchweg der Haltestellenkategorie 1 zugeordnet wurden, sollen Erschwernisse, wie sie beim Wechsel von Verkehrsträgern eintreten, möglichst minimiert werden. Das bedeutet, dass die verschiedenen Verkehrsmittel so verknüpft werden sollen, dass schnell, sicher und komfortabel vom Zug oder Bus auf Fahrräder, E-Bikes, Pedelecs, Elektro-Autos o-

der Car-Sharing-Autos gewechselt werden kann und auch der Fußweg in die relevanten Richtungen entsprechend attraktiv und sicher gestaltet ist. Die Informationsmöglichkeiten müssen deshalb an den Mobilitätspunkten entsprechend umfangreich ausgestattet sein. Zudem soll freies WLAN angeboten werden, um schnell optimale Informationsmöglichkeiten über den öffentlichen Verkehr in Echtzeit auf dynamischen Fahrgastinformationssystemen bereitzustellen bzw. um die Verfügbarkeit von individuellen Verkehrsmitteln abrufen zu können.

Grundsätzlich sollen Mobilitätspunkte, an denen sich viele Reisende eine gewisse Zeit aufhalten, über Toiletten, Schließfächer für Gepäck oder Einkäufe und über abschließbare und überdachte Fahrradboxen verfügen.

In Bad Dürkheim können Fahrräder und Pedelecs bereits jetzt unmittelbar neben dem Busbahnhof im Kurhaus gemietet werden. In Villingen, Schwenningen und Donaueschingen sollten für eine entsprechende Nutzung zumindest die Räumlichkeiten vorgehalten werden und an den Haltestellen auch entsprechend auf das Angebot hingewiesen werden.

An den Mobilitätspunkten sollten auch die Sitzgelegenheiten mit USB-Steckdosen ausgerüstet werden, damit wartende Fahrgäste die Zeit sinnvoll zur Aufladung von iPhones, Smartphones oder Tablets nutzen können. Die Nutzung von Smartphones wird für die Registrierung, die Reservierung, den Zugang und die Abrechnung von individuellen und öffentlichen Verkehren immer mehr an Bedeutung gewinnen, weshalb eine uneingeschränkte Verfügbarkeit notwendig ist. Mit der Vernetzung der Verkehrsträger können neue Märkte erschlossen werden.

6.3 Fahrzeuge

6.3.1 Corporate Design

Alle im Grundtakt verkehrenden Fahrzeuge müssen farblich einheitlich gestaltet sein (Corporate Design). Die Grundfarbe der Fahrzeuge ist dunkelblau, an der Stirnseite der Fahrzeuge ist in Fahrtrichtung rechts das Logo des Verkehrsverbunds sowie ggf. in Fahrtrichtung links das Logo des Regionalbusverkehrs bzw. des Stadtverkehrs anzubringen. Auf der Fahrerseite ist unter dem Fenster des Fahrers Name, Anschrift und Telefonnummer des Verkehrsunternehmens anzugeben, das den Linienverkehr betreibt.

6.3.2 Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge im Grundtakt

Bei Linienbussen im Grundtakt sind grundsätzlich Niederflurfahrzeuge einzusetzen, mindestens jedoch sind die Bereiche zwischen den Einstiegen in Niederflurbauweise auszuführen. Die Busse verfügen über eine Absenk-Einrichtung (Kneeling) sowie über eine Mehrzweckfläche, welche die gleichzeitige Unterbringung von mindestens einem Rollstuhl und einem Kinderwagen bzw. alternativ zwei Fahrrädern ermöglicht. Auch für Fahrgäste mit Rollatoren sollen geeignete Plätze ausgewiesen sein, welche die gefahrlose Beförderung ermöglichen – ohne, dass diese sich gezwungen fühlen auf dem Rollator Platz nehmen zu müssen.

Soweit auf bestimmten Strecken aus topographischen bzw. straßenbaulichen Gründen Niederflurfahrzeuge nicht eingesetzt werden können, ist der Einsatz von Standardlinienbussen (Hochboden) zulässig. Zur Sicherung der Barrierefreiheit müssen diese Fahrzeuge über eine

Hebeeinrichtung verfügen, die es Rollstuhlfahrern, Nutzern von Rollatoren und Fahrgäste mit Kinderwagen ermöglicht, die Fahrzeuge ohne fremde Hilfe zu nutzen.

Das Durchschnittsalter der im jeweiligen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge (einschl. vorzuhaltender Reservefahrzeuge) darf maximal acht Jahre betragen, das Höchstalter der Fahrzeuge beträgt 12 Jahre. Ausscheidende Fahrzeuge sind durch Neufahrzeuge oder Fahrzeuge mit Tageszulassung bzw. Jahreswagen zu ersetzen. Die als Ersatz für Altfahrzeuge beschafften Neufahrzeuge erfüllen die jeweils aktuelle Euro-Abgasnorm (derzeit Euro VI), die Bestandsfahrzeuge erfüllen mindestens die Abgasnorm Euro IV.

Die Fahrzeuge verfügen außen über elektronische Zielschildanlagen (vorne), Streckenschilder (an der rechten Längsseite) und Liniennummer (Rückseite) entsprechend den gesetzlichen Vorschriften. Innen erfolgt die Fahrgastinformation (Anzeige von Haltestellen) optisch mit Monitoren und akustisch.

Die Fahrzeuge verfügen über eine Klimaanlage sowie einen WLAN-Hotspot.

6.3.3 Regelungen für Verstärkerfahrzeuge zu Verkehrsspitzenzeiten

Für Fahrzeuge, die zusätzlich zum Grundtakt zu Verkehrsspitzenzeiten als Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden, können Standardlinienbusse (Hochboden) eingesetzt werden, da die Barrierefreiheit durch die nahezu zeitgleich verkehrenden Taktbusse gewährleistet wird. Das Alter der Verstärkerfahrzeuge darf 16 Jahre nicht überschreiten.

6.3.4 Werbung auf und in Fahrzeugen

In und auf den im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen darf Werbung außen auf den Rückseiten der Fahrzeuge ganzflächig (die Liniennummer muss jedoch erkennbar sein) sowie an den Seiten in den Bereichen unterhalb der Fenster angebracht werden. Die seitlichen Scheiben müssen frei bleiben. Mit vorheriger Zustimmung des Aufgabenträgers dürfen aus gestalterischen Gründen bis zu 10% der seitlichen Scheibenfläche in die Werbung mit einbezogen werden, soweit das Sichtfeld der Fahrgäste hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Die Frontseiten der Fahrzeuge dienen dem Corporate Design und sind ausschließlich dem Logo des Verkehrsverbunds sowie dem Logo des Stadtverkehrs oder des Regionalbusverkehrs vorbehalten (vgl. Kapitel 6.3.1).

Es ist nicht gestattet, auf und in den Fahrzeugen Werbung aus nachfolgenden Themenbereichen zu betreiben:

- a) Werbung für Spielhallen, Spielcasinos und Geldspielgeräte
- b) Werbung für nikotin- oder alkoholhaltige Produkte
- c) Werbung anstößigen Inhalts, insbesondere, wenn dabei die gesetzlichen Vorschriften des Jugendschutzes verletzt werden
- d) Werbung das allgemeine Sittlichkeitsgefühl verletzenden oder pornografischen Inhalts
- e) Werbung diskriminierenden und/oder ehrverletzenden Inhalts
- f) Werbung religiösen und weltanschaulichen Inhalts

Als öffentlicher Dienstleister für die gesamte Bevölkerung im Schwarzwald-Baar-Kreis wahrt der ÖPNV politische Neutralität. Es ist deshalb nicht gestattet, auf und in den Fahrzeugen des ÖPNV Werbung für politische Parteien und Gruppierungen anzubringen.

6.3.5 Elektro-Antrieb

Die längerfristige Zukunft des Busverkehrs und des Schienenverkehrs wird im elektrischen Betrieb gesehen. Während im Bereich des Massenverkehrsmittels, dem Schienenverkehr, durch kreiseigene Mittel des Schwarzwald-Baar-Kreises in zweistelliger Millionenhöhe sowie mit Hilfe des Landes als Aufgabenträger für den SPNV die nahezu vollständige Elektrifizierung der Schienenstrecken im Kreisgebiet angestrebt wird, ist im Bereich des Busverkehrs bislang noch kein Impuls in Richtung Hybridbusse oder Elektrobusse von den hier ansässigen Verkehrsunternehmen erfolgt. Eine Ursache hierfür liegt im Vergleich zu konventionell angetriebenen Fahrzeugen in den derzeit noch höheren Kosten für Beschaffung und Betrieb, teilweise befinden sich die Techniken auch noch in der Entwicklungsphase („Kinderkrankheiten“). Außerdem verfügen die Fahrzeuge noch nicht über die erforderlichen Reichweiten, um ohne zusätzliche Fahrzeuge die teilweise sehr straffen Fahrzeugumläufe bei teilweise schwieriger Topographie fahren zu können.

Die mittelfristige Zukunft, das zeigen Beispiele aus anderen Ländern, wird aber auch beim Busverkehr im elektrischen Antrieb liegen. Immer mehr Verkehrsunternehmen insbesondere in Ballungsräumen setzen auf Elektrobusse. Im ländlichen Raum findet diese Entwicklung etwas verzögert statt. Seitens des Schwarzwald-Baar-Kreises ist diese mittelfristige Umstellung wünschenswert, sofern sich die Fahrzeuge als praxistauglich erweisen.

7 Strategische Umweltprüfung

Nach der EU-Richtlinie 2001/42 und dem UVPG § 14b Abs. 3 (Bundesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) sind Planungen bei Nahverkehrsplänen grundsätzlich einer strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen, soweit sich solche Planungen nachteilig auf die Umwelt auswirken.

Im Falle der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans kann eine negative Auswirkung der Planungen auf die Umwelt verneint werden. Im Gegenteil: Mit dem verbesserten Verkehrsangebot soll der Individualverkehr verstärkt auf Bus und Bahn verlagert werden und damit durch Vermeidung von PKW-Verkehren verringerte Lärm- und Abgasemissionen erreicht werden.

Die im Nahverkehrsplan für notwendig erachtete Elektrifizierung der bestehenden Elektrifizierungslücken Villingen – Rottweil bzw. Hüfingen Mitte – Bräunlingen ist hier nicht zu bewerten, da es sich im Falle einer Realisierung um Investitionen in die Schieneninfrastruktur und damit um Investitionen des Landes handelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft des Schwarzwald-Baar-Kreises für den straßengebundenen Verkehr bestehen hauptsächlich in der Vertaktung des Verkehrsangebots, welche allerdings auf mehreren Linien mit einer Ausweitung der Fahrleistungen im Linienverkehr verbunden ist, wodurch höhere Lärm- und Abgasemissionen verbunden sein werden.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch das verbesserte Fahrtenangebot in verstärktem Maße Berufspendler den öffentlichen Nahverkehr nutzen werden und deshalb in der Differenz eine Reduktion der Umweltbelastungen erreicht wird.

An Investitionen für den öffentlichen Verkehr wird der Bau von zwei Buswendeplatten in Mistelbrunn und in Aselfingen Abzw. Überachen (K 5743) vorgeschlagen, der zunächst einen Flächenverbrauch erfordert und damit eine Belastung darstellt. Allerdings können durch diese Maßnahme in größerem Umfang Fahrleistungen der dort vorgesehenen Kleinbusse eingespart werden (5,6 km pro Fahrtenpaar Abzw. Überachen – Wutachmühle und 6,3 km pro Fahrtenpaar Mistelbrunn – Unterbränd). Bei etwa zehn Fahrtenpaaren je Strecke ergeben sich pro Tag Einsparungen von etwa 120 km an Fahrleistungen und den damit verbundenen Emissionen, so dass auch hier die positiven Auswirkungen für die Umwelt überwiegen werden.

Der verstärkte Einsatz von flexiblen Bedienungsformen, in erster Linie von Rufbussen, führt ebenfalls dazu, dass Emissionen des Busverkehrs reduziert werden bzw. sogar ganz entfallen, soweit kein Beförderungsbedarf besteht und deshalb die Rufbusse nicht angefordert werden.

Zur verbesserten Erschließung von Siedlungen werden in einigen Ortschaften zusätzliche und siedlungsgünstiger gelegene Bushaltestellen vorgeschlagen. Die Flächenbelastung ist gering, da in der Regel lediglich am Gehwegrand gehalten wird und keine flächenbeanspruchenden Busbuchten gefordert werden. Grundsätzlich handelt es sich um Bedarfshaltestellen: Busse

halten nur an, wenn Fahrgäste zu- oder aussteigen wollen, so dass zusätzlich entstehendem Lärm und zusätzlichen Emissionen ein konkreter Fahrgastnutzen gegenübersteht. Alle Maßnahmen verfolgen das Ziel, möglichst viele PKW-Fahrten zu ersetzen.

Bei den Anforderungen des Nahverkehrsplans an die einzusetzenden Fahrzeuge ist zu erwähnen, dass die als Standard geforderten Klimaanlage zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führen werden. Klimatisierte Busse stehen jedoch im Wettbewerb mit klimatisierten PKW, weshalb auf das Attraktivitätsmal Klimatisierung beim Busverkehr nicht verzichtet werden kann. Es wäre für die Umwelt nichts gewonnen, wenn anstatt auf den Busverkehr auf den klimatisierten PKW zurückgegriffen würde.

Insgesamt sind durch den attraktiveren ÖPNV daher keine gravierenden Umweltbelastungen zu erwarten. Es besteht vielmehr die Chance, durch einen höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen die Umweltbelastungen zu senken.

Um das Erreichen dieser Ziele zu gewährleisten, soll das Verkehrsaufkommen auf den neu vertakteten Buslinien regelmäßig überprüft werden und ggf. gegengesteuert werden, wenn sich Auslastungserwartungen nicht erfüllen sollten.

8 Ausbildungsverkehr

Der Ausbildungsverkehr erfolgt im Schwarzwald-Baar-Kreis grundsätzlich innerhalb der öffentlichen Linienverkehre. Die klassischen Schulbusse, die früher ausschließlich für die Schülerbeförderung eingesetzt wurden, sind seit 1983 stufenweise in den ÖPNV integriert worden. Neben besseren Nutzungsmöglichkeiten für die Schüler hatte die Integration der Schülerbeförderung auch für die übrige Kreisbevölkerung den großen Vorteil, dass die Busse des Ausbildungsverkehrs für die Allgemeinheit nutzbar wurden und sich hierdurch – vor allem in den dünner besiedelten Bereichen des Landkreises – das ÖPNV-Angebot verbessert hat.

Der Landkreis erstattet entsprechend seiner „Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten“ (SBKE-Satzung) den Schulträgern sowie den Schülern der kreiseigenen Schulen die notwendigen Beförderungskosten. In der Satzung sind auch Anspruchsgrenzen und zumutbare Wartezeiten definiert, die jedoch durch das ÖPNV-Angebot in der Regel bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Probleme entstehen im Ausbildungsverkehr hin und wieder bei den Beförderungskapazitäten, da die Schulen die Schulanfangszeiten auf die erste Unterrichtsstunde konzentrieren. Früher hatten viele Klassen erst zur zweiten Unterrichtsstunde Schulbeginn.

Nach § 10 Abs. 1 der SBKE-Satzung ist die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Schülerfahrzeugen in der Regel zumutbar, wenn die Ankunft am Schulort vor Beginn des Unterrichts oder die Abfahrt am Schulort nach Ende des Unterrichts jeweils innerhalb von 60 Minuten erfolgt. Nach § 10 Abs. 2 SBKE-Satzung besteht auch eine Mitwirkungspflicht der Schulen und Schulträger: Die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten müssen mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abgestimmt werden. Dabei sind ein gestaffelter Unterrichtsbeginn und ein gestaffeltes Unterrichtsende anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden.

Die SBKE-Satzung regelt in § 10 Abs. 1 die Bedingungen, unter denen im Einzelfall die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für den Schulweg noch als zumutbar anzusehen ist. Die Ausschöpfung der maximalen Wartezeiten kommt im Regelfall allerdings sehr selten vor, wenn beispielsweise wegen besonderer Bildungsgänge oder aus besonderen pädagogischen Gründen weiter entfernt liegende Schulen besucht werden, die – bezogen auf den Wohnort des Schülers – außerhalb der üblichen Einzugsbereiche liegen. Innerhalb der gewachsenen Einzugsbereiche der Schulen erfolgt die Schülerbeförderung im Regelfall zeitgerecht und möglichst zeitnah zum Schulbeginn bzw. nach Schulende. Da auch innerhalb der einzelnen Gemeinden die Schulen unterschiedliche Stundentafeln und Unterrichtsmodelle haben, erfolgen die Ankünfte normalerweise zwischen 15 und 30 Minuten vor Schulbeginn und die Abfahrten zwischen 15 und 30 Minuten nach Schulschluss. In der Regel werden am Vormittag zwei zeitgerechte Hinfahrten (in der Regel zum Beginn 1. und 2. Unterrichtsstunde) und zwei zeitgerechte Rückfahrten (nach der 5. und 6. Unterrichtsstunde) angeboten. Am Nachmittag wird – soweit Bedarf besteht – eine Hinfahrt zum Nachmittagsunterricht (zur 7. oder 8. Unterrichtsstunde) und zwei Rückfahrten nach der 8. und 9. Unterrichtsstunde angeboten.

Auch zu den anderen Schulanfangs- und schlusszeiten bestehen ÖPNV-Verbindungen. Aufgrund der vorgesehenen 60-Minuten-Takte bei den Haupt- und Nebenachsen sowie des bedarfsorientierten Verkehrs bei Erschließungslinien werden die zumutbaren Wartezeiten nach der SBKE-Satzung nicht überschritten. Sollte dies in besonderen Einzelfällen trotzdem der Fall sein, können andere Beförderungsformen (Schülerfahrzeug, Taxi, Privat-PKW-Beförderung) eingesetzt werden.

9 Vergleich der Fahrleistungen Status quo mit dem Bedienungsstandard des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan definiert in Bezug auf die Bedienungshäufigkeit und dem zeitlichen Umfang des ÖPNV-Angebots Standards, die – insbesondere in den ländlichen Bereichen – über den Status quo hinausgehen. Zur Sicherung eines Grundangebots an schulfreien Tagen und am Wochenende für alle Kreiseinwohner, sind beispielsweise durch Zusatzleistungen am Abend höhere Fahrleistungen erforderlich, wenn man der generellen Zielsetzung, der Kreisbevölkerung eine zukunftsorientierte Mobilität sicherzustellen, gerecht werden will.

Höhere Betriebsleistungen wirken insgesamt kostensteigernd, und zwar sowohl in Bezug auf die reinen Betriebskosten, aber auch bei den Personalkosten. Zusätzliche Arbeitsschichten an schulfreien Tagen, am Wochenende und am Abend haben ebenfalls Einfluss auf die Kostenentwicklung: Arbeitsschichten an Sonn- und Feiertagen sowie am späten Abend enthalten nach den Tarifverträgen im Verkehrsgewerbe entsprechende Zuschläge für das Fahrpersonal.

Der Nahverkehrsplan definiert die gewünschten Standards, enthält jedoch nur die geplanten Verkehrsstrukturen und Zielsetzungen für die einzelnen Teilräume in Bezug auf Taktdichte, notwendige Verknüpfungen usw..

Nicht enthalten sind exakt ausgearbeitete Fahrpläne und Fahrzeugumlaufpläne sowie ggf. notwendige Verstärkungsleistungen/Zusatzleistungen, die über das Grundangebot hinausgehen. Soweit Verkehre auszuschreiben sind, sind die für den Aufgabenträger entstehenden Kosten auch von der Höhe der Angebote abhängig, die sich auch nach der jeweils aktuellen Marktlage richten. Deshalb ist es nicht möglich, für die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards exakte Mehrkosten darzustellen. Es kann nur dargestellt werden, wie sich bei Umsetzung der Standards die Fahrleistungen und ggf. Schichtzeiten gegenüber dem heutigen Stand verändern werden. Hieraus abgeleitet können auf Basis von Durchschnittssätzen Euro-Beträge hinterlegt werden, so dass zumindest Größenordnungen für evtl. höhere Kosten genannt werden können. Naturgemäß sind solche Berechnungen mit Unsicherheitsfaktoren behaftet. Die genannten Zahlen können daher nur als Anhaltspunkte für die Betriebskosten gesehen werden.

Das Fahrplanangebot im Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises umfasst im Status Quo pro Jahr 5.622.355 km im Regionalbusverkehr inklusive Rufbusverkehr (Stand 2017). In dieser Fahrleistung sind die Stadtverkehre Donaueschingen, Villingen-Schwenningen und St. Georgen nicht enthalten. Bei kreisgebietsüberschreitenden Regionalbuslinien wurden nur die Fahrleistungen auf dem Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises eingerechnet. 4.731.557 km des Regionalbusverkehrsangebots werden mit Linienbussen und 890.798 km mit Rufbussen produziert. Bei den Rufbussen handelt es sich um die im Fahrplan angebotenen Fahrleistungen, nicht um die tatsächlich gefahrenen Kilometerleistungen. Da die Rufbusse in der Regel zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage eingesetzt werden, sind die tatsächlichen Abrufquoten der einzelnen Fahrten erheblich geringer. Außerdem wird beim Rufbus bei den abgerufenen Fahrten in der Regel nicht die gesamte Strecke bedient, so dass die tatsächlichen Fahrleistungen bei den Rufbussen deutlich geringer sind.

Die Nachfrage bei den Rufbussen schwankt bei den einzelnen Linien zwischen 10 und 80%

Abrufquote, ebenso werden tatsächlich nur zwischen 10 und 75% der angebotenen Kilometer gefahren. Eine grobe Einschätzung geht davon aus, dass – kreisweit betrachtet – etwa ein Drittel der angebotenen Kilometerleistungen tatsächlich abgerufen wird. Hinsichtlich der Kosten bei den Rufbussen ist anzumerken, dass neben den tatsächlichen Kosten für die Fahrleistungen auch Vorhaltekosten für das Fahrpersonal (Bereitschaft des Fahrpersonals) und für die Rufbusdisposition zu kalkulieren sind, die weitgehend unabhängig von den tatsächlichen Abrufquoten sind.

Der im Nahverkehrsplan vorgesehene Bedienungsstandard (vgl. Tabelle 9, Seite 78) führt zu einer jährlichen Angebotsmehrung von insgesamt 2.129.910 Fahrplankilometern, davon etwa 1.014.340 Kilometer mit Linienbussen und 1.115.570 Kilometer mit Rufbussen. Von den 1.014.340 Kilometer mit Linienbussen werden ca. 496.208 Kilometer durch Kleinbusse erbracht. Der Angebotsstandard im Linienverkehr erfordert damit eine Aufstockung der Fahrleistungen um etwa 21,4%.

Im Rufbusbereich ergibt sich gegenüber heute eine Steigerung um 125%, die darauf zurückzuführen ist, dass bislang an Ferientagen und am Wochenende viele Gebiete überhaupt nicht mit ÖPNV-Leistungen versorgt wurden, die nach den Standards des Nahverkehrsplans in Form von Erschließungslinien künftig auch zu Schwachlastzeiten mit einer Grundversorgung ausgestattet werden sollen. Bei den in der Fläche hinzukommenden neuen Rufbusangeboten ist von einer geringeren tatsächlichen Inanspruchnahme auszugehen, als bei der durchschnittlichen Nutzung der bisherigen Rufbusse. Wie stark das neue Angebot in der Fläche angenommen werden wird, ist im Voraus schwer abzuschätzen. Hinsichtlich der Kosten für diese Rufbusse ist vorgesehen, diese Linien so zu planen, dass mit diesen Fahrzeugen möglichst viel Leistung bzw. Flächenversorgung angeboten werden kann.

Bei den Fahrleistungen mit Linienbussen, die um ca. 1.014.340 Buskilometer steigen, sind die Teilraumkonzepte so angelegt, dass die Mehrleistungen in der Regel mit den bereits vorhandenen Fahrzeugen erbracht werden können, welche durch die Vertaktung der Haupt- und Nebenachsen noch effektiver eingesetzt werden können.

Allerdings erfordern zusätzliche Fahrleistungen und die Ausdehnung der Betriebszeiten zusätzliches Fahrpersonal und verursachen zusätzliche variable Kosten, so dass nach Einschätzung der Verwaltung nach der Umsetzung aller Teilraumkonzepte von einer zusätzlichen Kostenbelastung von insgesamt 2,24 Mio. Euro gerechnet werden muss. Davon entfallen ca. 1,87 Mio. Euro auf die Linienbusleistungen und etwa 372.000 Euro auf die Rufbusverkehre. Im Falle einer Umsetzung der Ringzugerweiterung bis St. Georgen würden sich die Mehrleistungen im Bus- und Rufbusverkehr nur geringfügig verändern.

Wie hoch die Kostenbelastung tatsächlich sein wird, kann erst dann genauer prognostiziert werden, wenn für die gesetzlich vorgeschriebenen Vorabbekanntmachungen im EU-Amtsblatt für die einzelnen Teilnetze konkrete Fahr- und Umlaufpläne (Feinplanung) erarbeitet worden sind. Vor den Veröffentlichungen der Vorabbekanntmachungen für die einzelnen Teilnetze besteht für die politischen Gremien jeweils die Möglichkeit, den konkreten Bedienungsumfang festzulegen. Es ist deshalb vorgesehen, in den kommenden Jahren nach dem Abschluss

der einzelnen Feinplanungen die umzusetzenden Teilnetze mit den konkreten Leistungsumfängen jeweils im zuständigen Ausschuss vorzustellen.

Je nach Konzept des Fahrplans kommt für einzelne Strecken auch die Beantragung von Landeszuschüssen für Regiobus-Linien in Betracht. Hier würden bis zu 50% der Mehrleistungen vom Land mitfinanziert werden, wenn die Buslinien vom Angebotsumfang her den Kriterien des Landes entsprechen.

Die Kosten werden auch davon abhängen, ob für einzelne Teilnetze von Unternehmen eigenwirtschaftliche Angebote (ohne öffentliche Zuschüsse) vorgelegt werden oder ob entsprechend der Marktlage günstige oder weniger günstige Angebote eingehen werden.

Investitions- und Betriebskosten für eine mögliche Ringzugerweiterung von Villingen bis St. Georgen sind in den genannten Zahlen nicht enthalten, da für den Schienenpersonennahverkehr das Land Aufgabenträger ist und die Höhe der Kosten der für eine Erweiterung notwendigen Investitionen noch nicht ermittelt ist. Ebenfalls offen ist derzeit die Frage, ob und in welchem Umfang sich das Land an den Kosten für die Infrastruktur und den laufenden Betrieb beteiligen würde.

10 Erträge der Regionalbusse im Schwarzwald-Baar-Kreis

Im Schwarzwald-Baar-Kreis liegen die Fahrgelderlöse im VSB-Binnenverkehr und anteilig im regionalen 3er-Tarif bei etwa 12 Mio. Euro pro Jahr. Etwa ein Drittel davon sind Fahrgelderlöse der Schienenverkehrsunternehmen (Deutsche Bahn, Ringzug) sowie der Stadtverkehre. Etwa 8 Mio. Euro an Fahrgeldern fließen den Busunternehmen im VSB für die Regionalbusverkehre zu.

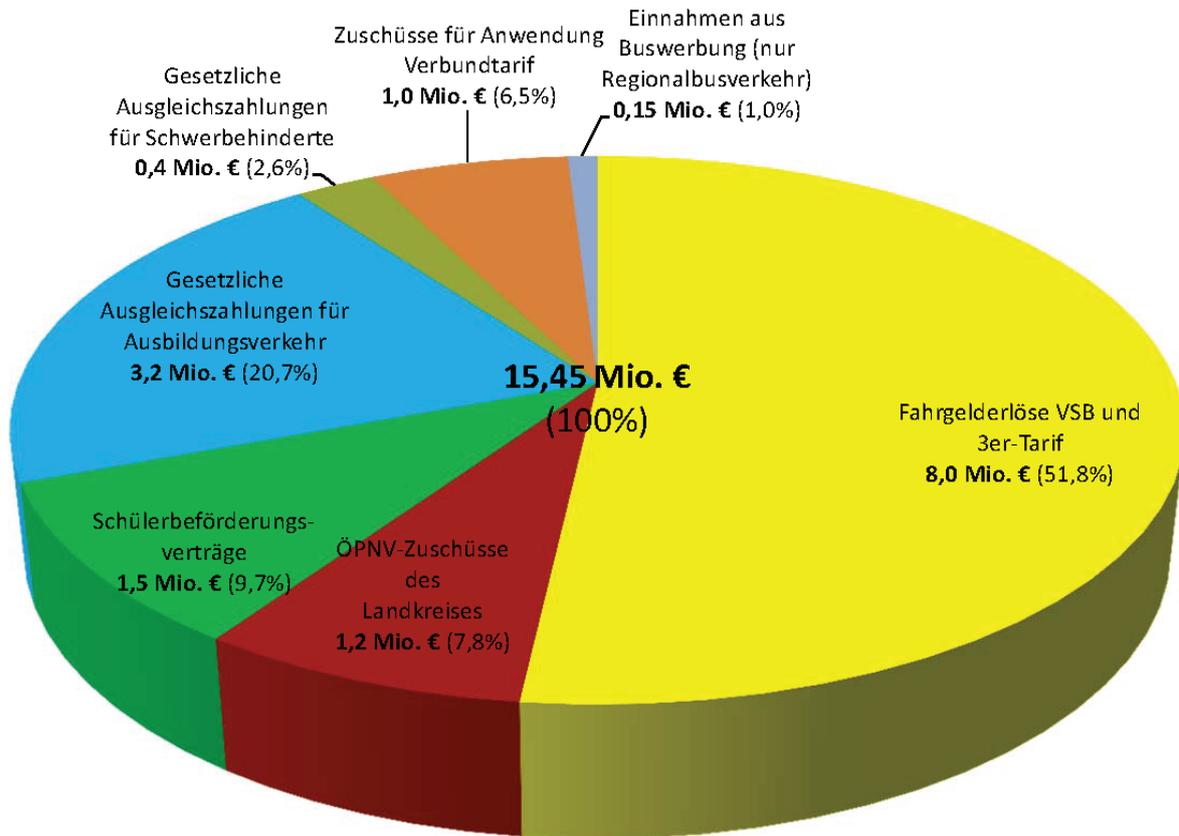


Abbildung 44:
Erträge der Regionalbuslinien im Schwarzwald-Baar-Kreis 2016

Zusätzlich erhalten die Unternehmen gesetzliche Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG von rund 3,2 Mio. Euro für den Regionalbusverkehr sowie Mittel über Schülerbeförderungsverträge der öffentlichen und privaten Schulträger in Höhe von 1,5 Mio. Euro.

Aus ÖPNV-Fördermitteln fließen ca. 1,2 Mio. Euro für die bereits umgesetzten Verkehrskonzepte, Wanderbusse usw.. Außerdem erhalten die Verkehrsunternehmen für die Anwendung des abgesenkten Verbundtarifs und die gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine etwa 1 Mio. Euro an Durchtarifierungs- und Harmonisierungsausgleich.

Insgesamt stehen zur Finanzierung der Regionalbusverkehrsleistungen somit ca. 15,45 Mio. Euro zur Verfügung.

11 Verkehrsprognose

Die Hochrechnungen des Statistischen Landesamts gehen davon aus, dass die Bevölkerung des Schwarzwald-Baar-Kreises bis zum Jahre 2024 um etwa 1,64 % zunehmen wird (vgl. Kapitel 2.3.1). Die Schulentwicklung im Schwarzwald-Baar-Kreis hat in den vergangenen Jahren bei insgesamt leicht sinkenden Schülerzahlen dennoch zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens geführt, da einige Schulstandorte geschlossen wurden und die freie Schulwahl sowie neue Schulformen zu weiteren Fahrwegen geführt haben.

Für den Ausbildungsverkehr wird eine stabile Entwicklung auf dem bestehenden sehr hohen Niveau prognostiziert. Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der weiteren Entwicklung bei den Ausbildungsverkehren von Flüchtlingen.

Bei den Berufspendlern haben sich in den vergangenen Jahren mit einer Steigerung um 37,4 % starke Erhöhungen des Pendleraufkommens ergeben (vgl. Tabelle 4).

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs konnten diese Steigerungen noch nicht in diesem Umfang festgestellt werden, so dass davon auszugehen ist, dass bislang im Wesentlichen der Individualverkehr das zunehmende Pendleraufkommen aufgefangen hat.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer stärkeren Berücksichtigung der Anbindung von größeren Gewerbegebieten (z. B. Vockenhausen, Mönchweiler, Niedereschach, Hagenmoos) und dem weiteren Ausbau von Schienenverkehren mit darauf abgestimmten Buslinien lässt erwarten, dass in diesem Bereich künftig ein größerer Teil der Pendler für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden kann.

Die demographische Entwicklung im Schwarzwald-Baar-Kreis führt zu einem höheren Anteil von Senioren. Die Altersgruppe der über 65-jährigen ist mobil. Es wird davon ausgegangen, dass sich ein vertaktetes Netz von Bus und Bahn für diese Bevölkerungsschicht sehr viel attraktiver darstellt, als das bislang auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtete Busnetz.

Im Bereich der Freizeitverkehre wird generell mit einem Wachstum gerechnet. Die mobile Gruppe der Jugendlichen ist nicht mehr wie in früheren Jahren ab dem 18. Lebensjahr grundsätzlich auf das eigene Fahrzeug fixiert, sondern mit der Nutzung von Bus und Bahn, nicht zuletzt auch durch die digitalen Informationsmöglichkeiten, sehr vertraut.

Der Ausbau des Verkehrsangebots außerhalb der Schul- und Berufsverkehrskernzeiten wird daher auch bei Jugendlichen zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs während der Freizeit führen.

Die ausgesprochen attraktiven regionalen und überregionalen Verbindungen aus dem Schwarzwald-Baar-Kreis in die Richtungen Konstanz, Freiburg, Offenburg – Karlsruhe und Rottweil – Stuttgart, die Fahrten bis nach Mitternacht zulassen werden, werden neue Nachfrage für den öffentlichen Verkehr nach sich ziehen. Überall, wo in den vergangenen Jahren im Land Baden-Württemberg attraktive Verkehre in den späten Abendstunden eingerichtet wurden, hat sich eine deutlich steigende Nachfrage ergeben. Der Ausbau des Rufbussystems im Flächenlandkreis Schwarzwald-Baar-Kreis ist daher mit der Erwartung verknüpft, dass diese Entwicklung auch hier stattfinden wird.

Ein Augenmerk muss insbesondere auf eine bessere strukturelle Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern geworfen werden. Für die meisten Wege sind nicht einzelne Fahrleistungen des öffentlichen Verkehrsmittels, sondern funktionierende Transportketten maßgeblich, die auf kurze Zugangswege oder günstige Parkmöglichkeiten für PKW, Fahrräder oder E-Bikes setzen. Die verbesserte Abstimmung wird zu einer verstärkten Nutzung beitragen. Ebenso wird erwartet, dass die Hemmschwelle zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs dadurch sinken wird, dass die Fahrten im Gegensatz zu heute mehrheitlich im Takt und auf einprägsamen Linien verlaufen sollen, also begreifbarer werden sollen. Dafür wird mit dem Nahverkehrsplan dieser Weg eingeschlagen.

Gegenüber heute dürfte sich im Schwarzwald-Baar-Kreis das Verkehrsaufkommen des öffentlichen Verkehrs insgesamt steigern. Dafür ausschlaggebend ist die Erwartung eines weiterhin stabilen Verkehrsaufkommens im Schülerverkehr, der derzeit etwa 50 % der Nachfrage ausmacht, eine deutliche Steigerung im Freizeitverkehr sowie eine bessere Potenzialauschöpfung im Bereich der Pendlerverkehre. In den kommenden Jahren dürfte jährlich eine Zunahme von insgesamt etwa 1-2% realistisch sein.

Sollten externe Ursachen wie eine Verteuerung der Treibstoffpreise, Einschränkungen der Nutzung von Diesel-PKW, knapper Parkraum oder steigende Kosten für neue Fahrzeuge (z.B. Elektrofahrzeuge) hinzukommen, könnte die Entwicklung noch ausgeprägter zugunsten des öffentlichen Verkehrs verlaufen.

12 Zeitplan für die Umsetzung der Teilraumkonzepte

Folgender Zeitplan ist nach heutigem Kenntnisstand vorgesehen, Änderungen sind jedoch in der Zukunft möglich, falls sich die Rahmenbedingungen nachträglich ändern sollten:

Teilnetz	Linie Nr.	Strecke	Vorgesehener Umsetzungszeitpunkt
1	277	Donaueschingen Bf – Hüfingen – Riedböhringen – Blg.–Zollhaus – Blumberg (Schnellbuslinie)	12/2019
	278	Donaueschingen Bf – Hüfingen – Hausen v. Wald Schule – Behla – Sumpfohren – Fürstenberg – Hondingen – Blumberg – Blg.–Vogelherd – Blumberg–Zollhaus Bf	
	338	(Blumberg Schulzentr. –) Zollhaus Bf – Randen – Epfenhofen – Fützen (– Stühlingen)	
	339	(Blumberg Schulzentr. –) Zollhaus Bf – Randen – Kommingen – Nordhalden – Neuhaus	
	340	Blumberg Schulzentrum – Zollhaus – Riedöschingen Bf – Riedöschingen Ortsmitte (– Leipferdingen Bf – Leipferdingen Rathaus)	
	341	Blumberg – Zollhaus – Riedböhringen – Opferdingen – Eschach – Achdorf – Aselfingen – Überachen – Wutachmühle (–Döggingen Bf)	
2	260	Döggingen Bf – Mundelfingen (– Wutachmühle – Ewattungen – Münchingen – Bonndorf)	12/2019
3	282	Donaueschingen Bf – Siedlersteg – Realschule – Fürstenberg–Gymn. – Pfohren – Neudingen (– Gutmadingen – Geisingen Bf – Hausen Bf)	12/2019
4	95	Donaueschingen Bf – Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach	12/2019
	96	Döggingen Bf – Bräunlingen – Bruggen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn	
	97	Donaueschingen Bf – Wolterdingen – Hubertshofen	
	98	Bräunlingen Bf – Stadtmitte – Habsburger Ring – Waldhausen – Unterbränd	
5 <i>(Stadt DS)</i>	101	Stadtverkehr Donaueschingen: Bf – Talstraße – Berufliche Schulen – Siedlung	10/2017
	102	Stadtverkehr Donaueschingen: Bf – Rathaus – Klinikum – Siedlung	
	103	Stadtverkehr Donaueschingen: Bf – Rathausplatz – Äußere Röte – Moltkestraße – Bf	
6	275	Donaueschingen Bf – Bad Dürkheim – Schwenningen Eisstadion – Schwenningen Bf	12/2021
	279	Donaueschingen Bf – Aasen – Heidenhofen – Biesingen – Sunthausen – Tuningen / – Oberbaldingen – Unterbaldingen/Immenhöfe	
	280	Villingen Bf – Marbach – Bad Dürkheim – Hirschhalde – Sunthausen – Biesingen – Oberbaldingen – Öfingen	
	281	Villingen Bf – Bad Dürkheim – Hochemmingen – Tuningen	
	283	Schwenningen Bf – Eisstadion – Hochemmingen – Tuningen	
7	284	Wolterdingen Alter Bf – Tannheim – Überauchen – Klengen – Kirchdorf – Marbach – Bad Dürkheim Busbf – Bad Dürkheim Realschule	12/2021
	285	Ortsverkehr Brigachtal: Klengen Bf – Überauchen – Klengen Bf – Klengen Zielgass – Kirchdorf Bf – Kirchdorf Am Bildstöckle – Kirchdorf Bf	
8	200	Stadtverkehr Bad Dürkheim: Busbf – Zentrum – Wasserstein – Hüttenbühl – Hammerbühlstraße – Karlstraße – Busbf	Stadt BD
9	34	Schwenningen Bf – Mühlhausen – Weigheim – Trossingen Bf (– Dauchingen Lupfenweg)	12/2021
	35	Schwenningen Bf – Dauchingen Lupfenweg – Trossingen Bf – (Weigheim – Mühlhausen – Schwenningen)	
	37	Schwenningen Bf – Dauchingen – Niedereschach – Fischbach – Sinkingen	
	40	Horgen – Niedereschach – Schabenhäuser – Obereschach – Mönchweiler	
	41	Mönchweiler – Peterzell – Königsfeld – Erdmannweiler – Neuhausen – Burgberg – Weiler – Fischbach/Mariazell	
10	36	Schwenningen Bf – Klinikum – Weilersbach – Kappel – Obereschach – Neuhausen – Königsfeld Busbf	12/2021
	38	Niedereschach – Kappel – Obereschach – Vockenhausen – Villingen Bf	
	39	Villingen Bf – Nordstetten – Weilersbach – Dauchingen Lupfenweg	
11	80	Villingen Bf – Niederwiesenstraße – Rietheim – Pfaffenweiler – Herzogenweiler – Tannheim	12/2022
	81	Villingen Bf – Vöhrenbacher Straße – Pfaffenweiler – Tannheim – Nachsorgeklinik	
12	61	Villingen Bf – Unterkirnach – Vöhrenbach – Furtwangen	12/2022
13	60	Ortslinie Unterkirnach: Unterkirnach – Gropptal / Unterkirnach – Schlegeltal	12/2022
	62	Unterkirnach – Oberkirnach – Brigach – St. Georgen Bf	
14/1* <i>ohne Ringzug</i>	265	a) Villingen Bf – Waldstraße – Kurgelbiet – Mönchweiler – Königsfeld Busbf – Hagenmoos – Peterzell – St. Georgen Bf – St. Georgen Stadtmitte b) (Schramberg –) Königsfeld – Mönchweiler – Villingen Bf (Schnellbus)	12/2021
	267	a) St. Georgen Bf – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Bf b) St. Georgen Bf – Langenschiltach – Reichenbacher Tal – Hornberg Bf	

14/2* <i>ohne Ringzug</i>	42	Königsfeld – Buchenberg – Peterzell – St. Georgen Bf – Schulzentrum	12/2022
	43	Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siehdichfür – Hardtschmiede – Mühllehen – Königsfeld	
	44	Peterzell – Schoren – Groppertal – Stockburg	
14/3* <i>ohne Ringzug</i>	55	St. Georgen Bf – Schulzentrum – Tennenbronn – Schramberg	Lkr. RW
	56	St. Georgen Schulzentrum – Brogen/Tennenbronn – Hardt – Sulgen	
14/4*	7486	Schramberg – Hardt – Königsfeld (<i>zuständig Landkreis Rottweil</i>)	Lkr. RW
14/5* <i>ohne Ringzug</i>	50	Stadtverkehr St. Georgen: Bf – Seebauernhöhe – Bf / Bf – Halde – Bf	12/2022
	51	St. Georgen Bf – Stockwald – Brigach – St. Georgen Bf	
14/1* <i>mit Ringzug</i>	265	Villingen Bf – Waldstraße – Kurgebiet – Mönchweiler – Königsfeld Busbf – Buchenberg – Peterzell Weißer – Peterzell Krone – St. Georgen Bf – St. Georgen Stadtmitte	12/2022
	267	a) St. Georgen Bf – Bildungszentrum – Langenschiltach – Vogte – Sommerau – St. Georgen Stadtmitte – St. Georgen Bf b) St. Georgen Bf – Langenschiltach – Reichenbacher Tal – Hornberg Bf	
	7486	Schramberg – Hardt – Königsfeld (<i>zuständig Landkreis Rottweil</i>)	
14/2* <i>mit Ringzug</i>	43	Königsfeld – Buchenberg – Brogen – Siehdichfür – Hardtschmiede – Mühllehen – Königsfeld	12/2022
	44	Peterzell – Schoren – Groppertal – Stockburg	
14/3* <i>mit Ringzug</i>	55	St. Georgen Bf – Schulzentrum – Tennenbronn – Schramberg	Lkr. RW
	56	St. Georgen Schulzentrum – Brogen/Tennenbronn – Hardt – Sulgen	
14/4* <i>mit Ringzug</i>	50	Stadtverkehr St. Georgen: Bf – Seebauernhöhe – Bf / Bf – Halde – Bf	12/2022
	51	St. Georgen Bf – Stockwald – Brigach – St. Georgen Bf	
15 <i>(Stadt VS)</i>	1	Hammerhalde – Villingen Bf – Schilterhäusle – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Bf – Busbf – Deutenberg – Rinelen	12/2019
	2	Villingen Bf – Landratsamt – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Busbf	
	3	Villingen Bf – Habsburger Ring – Schwarzwald-Baar-Center – Strangen – Deutenberg – Schwenningen Busbf	
	4	Villingen Bf – Goldenbühl – Haslach – Wöschhalde	
	5	Villingen Bf – Vorderer Eckweg – Wöschhalde (– Haslach)	
	6	Kurgebiet – Welvert – Villingen Bf – Riettor – Warenberg	
	7	Villingen Bf – Riettor – Hotelfachschule – Südstadt (– Heidplatz)	
	8	Villingen Bf – Riettor – Heidplatz – Südstadt (– Hotelfachschule)	
	9	Steppach – Fürstenbergring – Villingen Bf – Kopsbühl	
	10	Schwenningen Busbf – Schwenningen Bf – Kleines Eschle	
	11	Schwenningen Busbf – Schwenningen Bf – Eisstadion – Messe – Waldfriedhof – Schwenningen Busbf	
	12	a) Schwarzwald-Baar-Klinikum – Grabenäcker – Rieten-Zentrum – Schwenningen Busbf – Steinkirchring – Hammerstatt b) Grabenäcker – Rieten-Zentrum – Schwenningen Busbf – Hammerstatt – Steinkirchring	
	13	a) Zollhaus Bf – Wasenstraße/Steinerschule – Strangen – Mühlweg b) Zollhaus Bf – Wasenstraße – Sturmbühlstraße – Deutenberg-Schulen c) Zollhaus Bf – Wasenstraße – Schwenningen Busbf d) Waldfriedhof – Schwenningen Bf – Zollhaus Bf e) Deutenberg-Schulen – Schwenningen Busbf – Steinerschule – Zollhaus Bf f) Deutenberg-Schulen – Schwenningen Busbf – Friedensschule – Strangen g) Waldfriedhof – Hammerstatt – Deutenberg – Rinelen	
16	263	Neukirch – Kalte Herberge – Urach – Hammereisenbach – Vöhrenbach	12/2022
	266	St. Georgen – Brigach – Fuchsfalle – Stöcklewald – Prisen – Schönwald	
	270	Triberg Bf – Marktplatz – Schonach – Schönwald – Escheck – Furtwangen – Neukirch – Gütenbach/Thurner	
	271	Furtwangen – Schönenbach – Vöhrenbach / Rohrbach – Brigach – St. Georgen Bf	
	264/1	Furtwangen – Linach	
	264/2	Furtwangen – Katzensteig	
17	265	St. Georgen Bf – Nußbach – Triberg Marktplatz – Triberg Jugendherberge – Geutsche – Stöcklewald – Fuchsfalle – Brigach – St. Georgen Bf	12/2021
	269	Hornberg Bf – Niederwasser – Gremelsbach – Triberg Bf – Triberg Marktplatz	
	274	Triberg – Schonach Schule – Obertal – Schonachblick – Wilhelmshöhe – Rohrhardsberg – Mühlebühlbrücke – Elzhof. Schleife – Wälderhaus – Forellenhof	
	276a	Schonach Schule – Obertal – Schonachblick – Wilhelmshöhe – Rohrhardsberg – Mühlebühlbrücke – Skilift Rohrhardsberg – Ochsenhof – Schänzlehof	
	276b	Schonach Schule – Obertal – Reinerhof – Laubeck – Rensberg – Niederwasser Schöne Aussicht	
	276c	Schonach Schule – Obertal – Reinerhof – Laubeck – Sieben Sturle Ecke	
	276d	Schonach Schule – Turntal – Wolfbauernhof – Vordere Vogte/Naturschutzgebiet Blindensee	
276e	Schonach Schule – Freiheit – Vozeleck – Paradies – Holz		
18	7272	Furtwangen – Gütenbach – Simonswald – Bleibach (<i>zuständig ZRF/Lkr. EM</i>)	12/2020

Der Nahverkehrsplan enthält - in acht Teilräumen gegliedert – insgesamt 18 Teilnetze, die häufig aus mehreren Linien mit unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten bestehen. Der Zeitplan für die Umsetzung der Neukonzeptionen erstreckt sich über einen Zeitraum von etwa vier Jahren ab 2019 bis voraussichtlich 2023.

Ausschlaggebend für den Zeitplan sind vor allem auch externe Faktoren wie die Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn, eine etwaige Ringzugverlängerung bis St. Georgen oder kreisgebietsüberschreitende Konzepte benachbarter Aufgabenträger. Außerdem ist eine zeitliche Streckung der Umsetzungszeitpunkte erforderlich, damit die notwendigen Feinplanungen der Konzepte mit Sorgfalt und Gründlichkeit erstellt werden können. Zusätzlich müssen neue Verkehrskonzepte in der Anfangsphase intensiv begleitet und gegebenenfalls nachjustiert werden.

Sämtliche Neukonzepte werden nach der konkreten Feinplanung zusammen mit den Ergebnissen aus Kostenermittlung und Erlösabschätzung in den politischen Gremien vorgestellt und im Umfang beschlossen. Die in diesem Nahverkehrsplan aufgezeigten Projekte und Ziele stehen somit unter Finanzierungsvorbehalt.

Impressum

Inhalte:

Landratsamt
Schwarzwald-Baar-Kreis
E-Mail: Nahverkehr@LRASBK.de
www.Schwarzwald-Baar-Kreis.de

Gestaltung Umschlag:

www.designbuero2326.com