



**Fortschreibung
des Nahverkehrsplans
für den
Schwarzwald-Baar-Kreis
Dezember 2025**

ENTWURF Stand 05.02.2026

Aufstellungsbeschluss

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

Villingen-Schwenningen, den **xx.xx.xxxx**

Sven Hinterseh
Landrat des Schwarzwald-Baar-Kreises

Bearbeitung:

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis
Straßenverkehrsamt/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 aller Geschlechter.

Vorwort des Landrats

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe ÖPNV-Interessierte,

der Ihnen vorliegende Nahverkehrsplan knüpft an einen ambitionierten Vorgängerplan, den Nahverkehrsplan 2017 an, der in den vergangenen Jahren konsequent umgesetzt wurde. Auf dieser Grundlage konnte das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis deutlich ausgebaut und qualitativ weiterentwickelt werden. Wesentliche Fortschritte wurden insbesondere durch die Ausweitung von Taktfahrplänen, die Vereinheitlichung von Linienwegen sowie durch Verbesserungen bei der Ausstattung der Fahrzeuge erzielt.

Die im vorherigen Nahverkehrsplan formulierten Ziele wurden in zentralen Bereichen erreicht. Dazu zählen der quantitative Angebotsausbau, die strukturelle Weiterentwicklung durch die Fusion der drei Verkehrsverbünde in der Region sowie eine damit einhergehende umfassende Tarifreform, die den ÖPNV für die Fahrgäste deutlich einfacher und günstiger gestaltet hat.

Vor dem Hintergrund dieser erfolgreichen Entwicklung ist nunmehr eine Überprüfung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans erforderlich. Gesellschaftliche, demografische und technologische Veränderungen sowie neue Anforderungen an Mobilität machen eine bedarfsgerechte Anpassung des bestehenden Angebots notwendig. Ziel ist es, den ÖPNV weiterhin leistungsfähig, wirtschaftlich und zukunftsfähig auszurichten.

Ein besonderer Schwerpunkt dieses Nahverkehrsplans liegt auf der Ergänzung des klassischen Linienverkehrs durch flexible Bedienformen. On-Demand-Verkehre sollen insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiten und Räumen zu einer besseren Erreichbarkeit beitragen. Flankierend wird die fortschreitende Digitalisierung genutzt, etwa durch den Einsatz einer Rufbus-App, um die Nutzung dieser Angebote komfortabel, transparent und zeitgemäß zu gestalten.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird der Rahmen für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis gesetzt. Er bildet die Grundlage, Mobilität nachhaltig zu sichern, den Umwelt- und Klimazielen gerecht zu werden und den öffentlichen Verkehr auch künftig als attraktives Angebot für alle Bevölkerungsgruppen weiterzuentwickeln.

Villingen-Schwenningen im xx.xxxx

Sven Hinterseh
Landrat des Schwarzwald-Baar-Kreises

Inhalt

1	Rahmenbedingungen und Zielsetzung	9
1.1	EINFÜHRUNG	9
1.2	AUFSTELLUNGSVERFAHREN	10
1.3	RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	11
1.4	ÜBERGEORDNETE RAHMENPLÄNE UND STUDIEN	12
1.4.1	GENERALVERKEHRSPLAN BADEN-WÜRTTEMBERG 2010	12
1.5	GÜLTIGKEITSBEREICH DES NAHVERKEHRSPANS	12
1.5.1	LANDESENTWICKLUNGS- UND REGIONALPLANUNG.....	12
1.5.2	MOBILITÄTSSTUDIEN UND -KENNZAHLEN.....	13
2	Bestandsanalyse	18
2.1	SOZIOÖKONOMISCHE FAKTOREN	18
2.1.1	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	18
2.1.2	ARBEITSPLÄTZE UND PENDLERVERHALTEN	20
2.1.3	SCHULSTANDORTE UND SCHÜLERZAHLEN	26
2.1.4	TOURISMUS.....	29
2.1.5	DIENSTLEISTUNG UND VERSORGUNG.....	30
3	Bestandsaufnahme des öffentlichen Verkehrs	32
3.1	SCHIENENVERKEHR	32
3.1.1	SCHWARZWALDBAHN (LINIE 720).....	32
3.1.2	HÖLLENTALBAHN (LINIE 727 BZW. S 10).....	33
3.1.3	ALEMANNENBAHN (RINGZUG LINIE 742).....	33
3.1.4	WUTACHTALBAHN (LINIE 743) / SAUSCHWÄNZLEBAHN (LINIE 752)	34
3.1.5	DONAU-BAHN (LINIE 755)	34
3.1.6	RINGZUG 2.0.....	34
3.1.7	INFRASTRUKTUR	35
3.2	BUSVERKEHR	35
3.2.1	REGIONALBUSVERKEHR.....	36
3.2.2	STADTVERKEHRE VILLINGEN-SCHWENNINGEN UND DONAU-ESCHINGEN	39
3.2.3	INFRASTRUKTUR	39
3.3	WEITERE VERKEHRSANGEBOTE UND MOBILITÄTSKONZEPTE	40
3.3.1	BÜRGERBUS FURTWANGEN	40
3.3.2	FERNBUSLINIEN	41
3.3.3	PROJEKT „SPURWECHSEL“ IN NIEDERESCHACH, DAUCHINGEN UND DEIßLINGEN	41
3.3.4	CAR-SHARING.....	42

3.4	VERKNÜPFUNGEN MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN.....	42
3.4.1	FAHRRADVERKEHR.....	42
3.4.2	ALTERNATIVE VERKEHRSMITTEL.....	43
3.4.3	TAXI-VERKEHRE	44
3.5	FAHRGASTINFORMATION	44
4	Ziele und Rahmenvorgaben für die künftige Gestaltung des ÖPNV	46
4.1	ALLGEMEINES	46
4.1.1	PLANUNGSGRUNDSÄTZE.....	46
4.1.2	FAHRGASTZÄHLUNG 2025	47
4.1.3	AKTUELLE FINANZIELLE EINSCHRÄNKUNGEN	47
4.1.4	FLÄCHENBASIERTE BEDARFSVERKEHRE (ON-DEMAND-VERKEHRE)	48
4.2	RÄUMLICHE UND ZEITLICHE GESTALTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTS	49
4.2.1	EINORDNUNG DER BUSLINIEN IN VERSCHIEDENE KATEGORIEN	49
4.2.2	RÄUMLICHE ERSCHLIEBUNG DES KREISGEBIETES	50
4.2.3	FESTLEGUNG EINER AUSREICHENDEN VERKEHRSBEDIENUNG	51
4.2.4	LINIENBÜNDELUNG	53
4.3	LINIENBÜNDEL SÜDBAAR.....	58
4.3.1	LINIE 900.....	58
4.3.2	LINIE 910.....	59
4.3.3	LINIE 911.....	59
4.3.4	LINIE 912.....	60
4.3.5	LINIE 913.....	60
4.3.6	LINIE 914.....	60
4.3.7	LINIE 950.....	61
4.3.8	LINIE 820.....	61
4.3.9	LINIE 850.....	62
4.3.10	LINIE 855.....	62
4.3.11	LINIE 860.....	62
4.3.12	LINIE 870.....	63
4.4	VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	63
4.5	FAHRGASTINFORMATION	64
5	Verkehrsverbund.....	65
5.1	ALLGEMEINES	65
5.2	MOVE-TARIF UND WEITERE TARIFE	66
5.3	ALLGEMEINE VORSCHRIFT DES LANDKREISES ÜBER DEN VERBUNDTARIF	67
5.4	BW-TARIF.....	68
5.5	DEUTSCHLANDTICKET UND D-TICKET JUGEND BW	68

5.6	PERSPEKTIVEN	69
6	Infrastruktur	71
6.1	BARRIEREFREIE NUTZUNG DES ÖPNV	71
6.2	BUSBAHNHÖFE UND BUSHALTESTELLEN	72
6.2.1	KATEGORIE 1: BUSBAHNHÖFE UND HALTESTELLEN AN BAHNHÖFEN.....	72
6.2.2	KATEGORIE 2: HALTESTELLEN AN RINGZUG-HALTEPUNKTEN UND HALTESTELLEN MIT WICHTIGEN VERKNÜPFUNGSFUNKTIONEN	73
6.2.3	KATEGORIE 3: HAUPTHALTESTELLEN IN ORTSTEILEN.....	73
6.2.4	KATEGORIE 4: HALTESTELLEN MIT GERINGEREM VERKEHRS-AUFKOMMEN.....	74
6.2.5	MOBILITÄTSPUNKTE.....	74
6.3	FAHRZEUGE	75
6.3.1	CORPORATE DESIGN	75
6.3.2	AUSSTATTUNG DER EINGESETZTEN FAHRZEUGE.....	75
6.3.3	WERBUNG AUF UND IN FAHRZEUGEN	75
6.3.4	EINSATZ EMISSIONSFREIER UND EMISSIONSARMER FAHRZEUGE IM ÖPNV.....	76
6.3.5	AUTOMATISCHE FAHRGASTZÄHLUNG (AFZS).....	77
7	Strategische Umweltprüfung	79
8	Ausbildungsverkehr	82
9	Finanzierung des ÖPNVs im Schwarzwald-Baar-Kreis	83
10	Verkehrsprognose	85
11	Zeitplan für die Umsetzung der Teilraumkonzepte	87

Abkürzungsverzeichnis

3er-Tarif	Regionale Tarifkooperation der drei Verbünde TUTicket, VSB und VVR bis 31. Dez. 2022
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002
Bf	Bahnhof
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BSB	Breisgau-S-Bahn
B&R	Bike and Ride-Anlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und Busbahnhöfen
Busbf	Busbahnhof
BWegt	Dachmarke des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für den ÖPNV im Land
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	Deutsche Bahn AG, Region Baden-Württemberg, Verkehrsbetrieb Südbaden
DS	Donaueschingen
D-Ticket	Deutschlandticket
EC	Euro-City-Zug der Deutschen Bahn AG
EM	Emmendingen
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
IC	Intercity-Zug der Deutschen Bahn AG
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH Stuttgart
NVP	Nahverkehrsplan
NVP 1999	erster Nahverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises vom 20. April 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
P&R	Park and Ride-Anlagen für PKW an Bahnhöfen und Busbahnhöfen
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express-Zug der Deutschen Bahn
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH Freiburg
SMA	Fa. SMA + Partner AG Zürich
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TUTicket	Verkehrsverbund des Landkreises Tuttlingen bis 31. Dezember 2022
VGB	Verkehrsgesellschaft Bregtal mbH Villingen-Schwenningen
VGVS	Verkehrsgesellschaft Villingen-Schwenningen GmbH
VS	Villingen-Schwenningen
VSB	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH bis 31. Dezember 2022
VVR	Verkehrsverbund Rottweil GmbH bis 31. Dezember 2022
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

1 Rahmenbedingungen und Zielsetzung

1.1 Einführung

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg haben die Landkreise in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen (weisungsfreie Pflichtaufgabe) und diesen bei Bedarf fortzuschreiben. Der Schwarzwald-Baar-Kreis ist auf seinem Gebiet Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (§ 6 Abs. 1 ÖPNV-G).

Zwischen 2015 und 2017 erfolgte eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 1999. Dieser wurde am 6. November 2017 durch den Kreistag beschlossen. Im Plan wird das Kreisgebiet in verkehrliche Teilräume unterteilt und zusammenhängende Buslinien zu Teilnetzen gebündelt. In den sechs Teilräumen hat der Landkreis die Verkehrsleistungen öffentlich ausgeschrieben und an Verkehrsunternehmer für die Dauer von acht Jahren vergeben. Ausgenommen sind die Stadtverkehre Donaueschingen und Villingen-Schwenningen.

Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans wurde ein verlässlicher Stundentakt auf den Hauptachsen und weitgehend auch auf den Nebenachsen eingeführt. Auf den Nebenachsen fahren die Busse in Randzeiten mit kleineren Taktlücken und an Wochenenden und Abendzeiten werden Rufbusse eingesetzt. Ergänzt werden Haupt- und Nebenachsen durch Erschließungslinien, die insbesondere auf Anforderungen von Schülerverkehren ausgerichtet sind. Regiobuslinien, welche im Dezember 2019 zwischen Donaueschingen und Blumberg sowie im Dezember 2022 zwischen Villingen und Furtwangen in Betrieb gegangen sind, erweitern das Nahverkehrsangebot um schnelle und direkte Verbindungen.

Seit 2003 rollt der Ringzug als „S-Bahn im ländlichen Raum“ durch die Landkreise Rottweil, Tuttlingen und dem Schwarzwald-Baar-Kreis. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor dabei ist die konsequente Ausrichtung und Verknüpfung der Busverkehre auf den Schienenverkehr. Unter der Überschrift „Ringzug 2.0“ soll das Ringzugsystem auf die nächste Qualitätsstufe gehoben und weiterentwickelt werden. Wesentliches Element des Konzepts ist dabei die Elektrifizierung aller bisher noch nicht elektrifizierten Strecken. Dies betrifft im Schwarzwald-Baar-Kreis vor allen Dingen die Strecke Villingen - Rottweil (Alemannenbahn) u. a. als technische Voraussetzung für eine umsteigefreie Verbindung zwischen Villingen und Stuttgart. Darüber hinaus soll auch die Strecke Hüfingen - Bräunlingen elektrifiziert werden. Die Elektrifizierung der Strecken ist Voraussetzung dafür, dass die bisher im Einsatz befindlichen dieselbetriebenen Regio-Shuttles durch moderne elektrisch betriebene Züge ersetzt werden können. Zudem ist die Erweiterung des Ringzugs nach St. Georgen mit dem Bau von vier Haltepunkten in Villingen, Peterzell und St. Georgen vorgesehen. Am 7. September 2021 schlossen die drei Landkreise den ÖPNV-Pakt mit dem Land Baden-Württemberg, vereinbarten die Umsetzung des Konzepts Ringzug 2.0 und regelten den Ringzug-Finanzierungsvertrag neu. In diesem Zusammenhang hat das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr auch die vollständige finanzielle Verantwortung für den Ringzugbetrieb übernommen.

Bereits zum 2. Dezember 2019 ging die zwischen Donaueschingen und Neustadt elektrifizierte Höllentalbahn Ost in Betrieb, deren Ausbau Teil des Gesamtprojekts Breisgau-S-Bahn 2020 war. Seither besteht eine umsteigefreie Verbindung zwischen Villingen und Freiburg, die in das Nahverkehrsangebot im Schwarzwald-Baar-Kreis gut integriert wurde.

Einen wesentlichen Meilenstein für die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg stellt die Reform der Tarife und die Gründung eines gemeinsamen Tarifverbunds für die Region dar. Beides konnte zum 1. Januar 2023 realisiert werden. Die bisherigen Verbünde TUTicket für den Landkreis Tuttlingen, VSB für den Schwarzwald-Baar-Kreis und VVR für den Landkreis Rottweil wurden aufgelöst und zu einem gemeinsamen Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg mit seiner Marke „Move“ zusammengeführt. Für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders die große Tarifreform vorteilhaft. Diese löste unter anderem den bisherigen 3er-Tarif aber auch die landkreisbezogenen Tarife ab. Die bislang 27 kleinteiligen Tarifzonen wurden auf acht Zonen, auf den Schwarzwald-Baar-Kreis bezogen von zehn auf drei Zonen verringert.

Nach dem ÖPNV-Gesetz (ÖPNV-G) Baden-Württemberg bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung und zukünftige Gestaltung des ÖPNV. Mit dem aktualisierten Nahverkehrsplan sollen Schwerpunkte erarbeitet werden, die in den nächsten Jahren angegangen werden sollen. Hierzu zählt die Bilanzierung und Anpassung von Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2017 anhand der verzeichneten Nachfrage sowie die Integration neuer Mobilitätsangebote aus dem Sektor der On-Demand-Verkehre. Diese sollen bestimmte Zielgruppen besser erreichen und neue Angebote im ÖPNV schaffen bzw. vorhandene Angebote aufrechterhalten werden, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Hierfür stellt der Nahverkehrsplan das Planungsinstrument des Aufgabenträgers Schwarzwald-Baar-Kreis im Sinne eines Rahmenplans dar.

1.2 Aufstellungsverfahren

In seiner Sitzung am 31. Mai 2025 hat der Kreistag die Verwaltung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt. Im Anschluss daran hat der beratende Ausschuss für ÖPNV und Mobilität in seinen Sitzungen am 7. April und 23. Juni 2025 über verschiedene Themen beraten, die bei der Erstellung des Entwurfs des neuen NVP berücksichtigt werden sollen. Aufbauend darauf hatte der Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit in seiner Sitzung am 14. Juli 2025 Festlegungen

- zur Einteilung der Linien in Haupt- und Nebenachsen sowie Erschließungslinien,
- zur Beibehaltung bereits beschlossener Reduzierungen des Bedienangebots,
- zur Berücksichtigung von Einsparvorschlägen bei der Überplanung der jeweiligen Verkehrskonzepte,
- zu Vorgaben für Werbung auf den Fahrzeugen und
- zu Vorschlägen für den Fahrzeugeinsatz und Änderungen im Bereich Südbaar getroffen.

(Fortgang des Verfahrens ist gemäß dem Verfahrensfortschritt fortzuschreiben).

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Am 3. Dezember 2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 über die öffentliche Personenverkehrs-dichte auf Schiene und Straße 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 bei 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.

Der Bund hat aufgrund der EU-Regelungen im novellierten Personenbeförderungsgesetz 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, innerhalb 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 Verkehrsunternehmen 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.

1.4 Übergeordnete Rahmenpläne und Studien

1.4.1 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 ÖPNV im Rahmen von Bürgerbusprojekten.

1.5 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 bildet. Zudem hat der Nahverkehrsplan die Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung zu berücksichtigen.

1.5.1 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. Zwar wird derzeit nach über 20 Jahren der Landesentwicklungsplan 2002 überarbeitet, um ihn an aktuelle Entwicklungen anzupassen. Ein Eckpunktepapier wurde im Dezember 2023 veröffentlicht und die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hierzu fand bis zum 31. Oktober 2024 statt. In Kraft getreten ist der neue Landesentwicklungsplan jedoch zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans noch nicht.

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 sowie 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.

1.5.2 Mobilitätsstudien und -Kennzahlen

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat in den Jahren 2002, 2008, 2017 sowie 2023 eine bundesweite repräsentative Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ in Auftrag gegeben. Inhalt dieser Studie ist es das Mobilitätsverhalten in der deutschen Bevölkerung zu erfassen und Entwicklungen hierzu aufzuzeigen. Erkenntnisse aus dieser Studie werden national und international für die Verkehrsplanung genutzt.

Die Zahlen aus den Studien wurden durch bundesweite Befragungen von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten ermittelt und können auf der offiziellen Website des BMV eingesehen werden. Für die neueste Studie aus dem Jahr 2023 wurden bundesweit über 218.000 Haushalte und rund 420.000 Personen befragt. Sie stellt nach 2017 die erste bundesweit repräsentative Studie zur Alltagsmobilität in Deutschland dar. Die Vorjahre waren durch außergewöhnliche Ereignisse (Verabschiedung Klimaschutzgesetze, Corona-Krise, beschleunigte Energiewende durch russischen Angriffskrieg, Einführung Deutschlandticket) geprägt, die eine Verzerrung der Ergebnisse wahrscheinlich machten.

Die Studie von 2023 zeigt im Vergleich zum Jahr 2017 einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 3% bei den zurückgelegten Wegen und 7% bei den zurückgelegten Wegstrecken, wenngleich der MIV immer noch die dominierende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl einnimmt. Auch beim Verkehrsmittelanteil (Modal Split) ist der MIV mit insgesamt -4% bei den zurückgelegten Wegen und -2% bei den zurückgelegten Wegstrecken rückläufig. Der öffentliche Verkehr (öV) hat 2023 im Vergleich zu 2017 an Bedeutung gewonnen. Er macht 2023 nun 11% der gewählten Wege im Vergleich zu 10% in 2017 aus. Während die zurückgelegten Strecken mit dem öV stagnieren.

Die größte Steigerung im Vergleich vom Jahr 2017 zum Jahr 2023 erlebt der Fußverkehr bei der gewählten Fortbewegungswahl. Es ist hier eine Steigerung von 4% zu beobachten, die Personenkilometer steigen um 1%. Der Radverkehr stagniert im Vergleich vom Jahr 2017 zum Jahr 2023 nahezu.

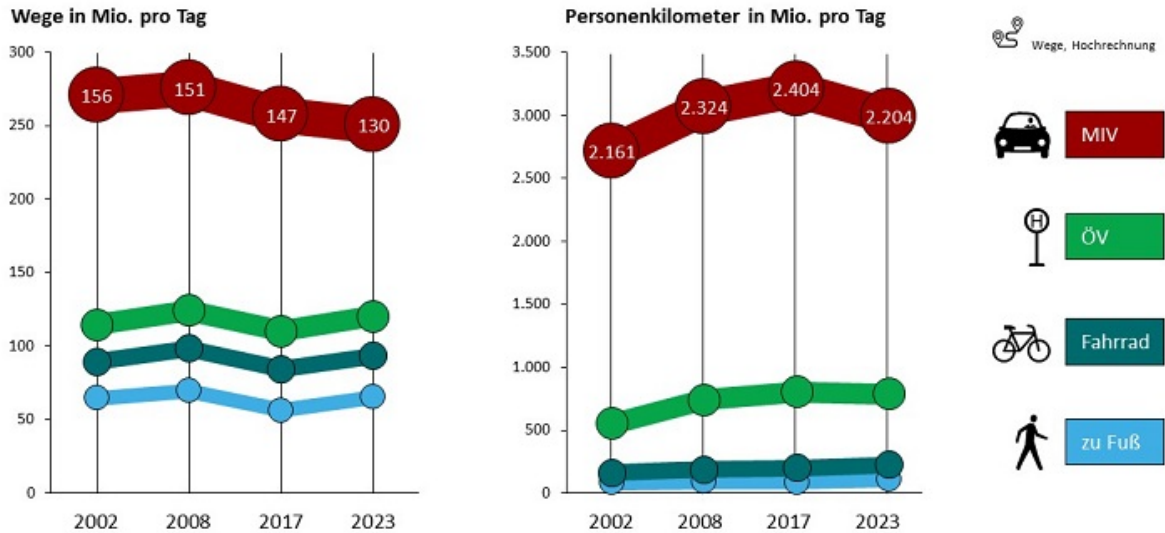


Abbildung 1: Verkehrsaufkommen und -leistung 2002 bis 2023 (Quelle: BMV)

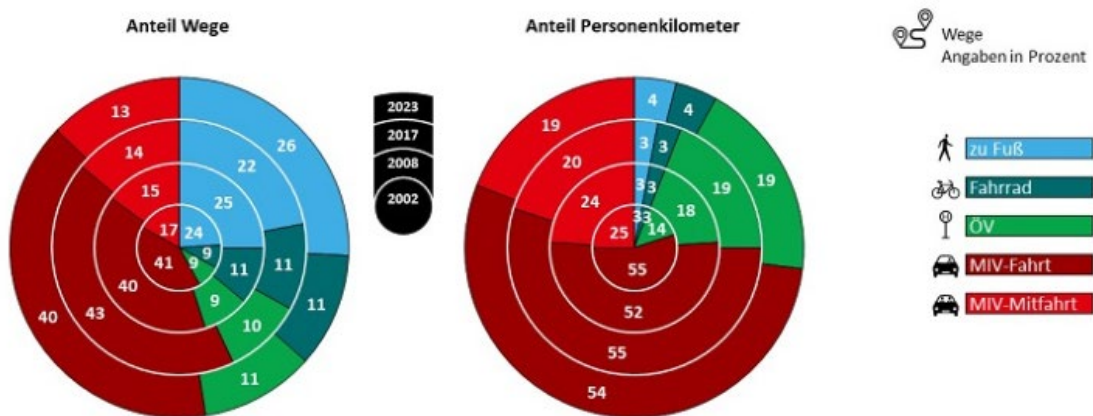


Abbildung 2: Aufteilung der Verkehrsmittelanteile (Modal Split) (Quelle: BMV)

Laut BMV nimmt in Städten die Nutzung von Fahrrädern und Fußwegen zu, während der MIV abnimmt. Hier ergibt sich ein Modal Split von 33% MIV, 31% zu Fuß, 21% öV und 15% Fahrrad.

Das Land Baden-Württemberg zeichnet im Rahmen eines regelmäßigen Monitorings, basierend auf Angebots- und Nachfragedaten der Jahre 2023 und 2024, ein aktuelles Bild des ÖPNV. Am 6. Mai 2025 wurden die Ergebnisse des ÖPNV-Reports 2024 vorgestellt und Haltestellenabfahrten (Tageszeitlinien) sowie die ÖPNV-Güteklassen in Isochronen- und Zensus-Darstellung auf Landkreisebene zur Verfügung gestellt.

Es zeigt sich, dass das ÖPNV-Angebot 2024 an Werktagen in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs, gemessen an der Entwicklung der ÖPNV-Abfahrten inkl. SPNV und ohne flexible Bedienformen, seit 2020 um rund 15% verbessert hat. Der Schwarzwald-Baar-Kreis überschreitet mit nahezu 20% diesen Durchschnittswert.

Die Tagesganglinie (werktags) weist Spitzen um 7.00 Uhr und 13.00 Uhr auf, eine sekundäre Spitze bildet sich gegen 16.00 Uhr. Hieraus wird die für den ÖPNV große Bedeutung der Schülerbeförderung deutlich, welche die Spitzen insbesondere morgens und mittags abbildet.

Deutlich wird hingegen auch, dass sich die Zahl der Haltestellenabfahrten 2024 im Vergleich zu 2020 über den gesamten Tagesgang zum Teil deutlich verbessert hat, in den Spitzenzeiten um rund 500 Abfahrten.

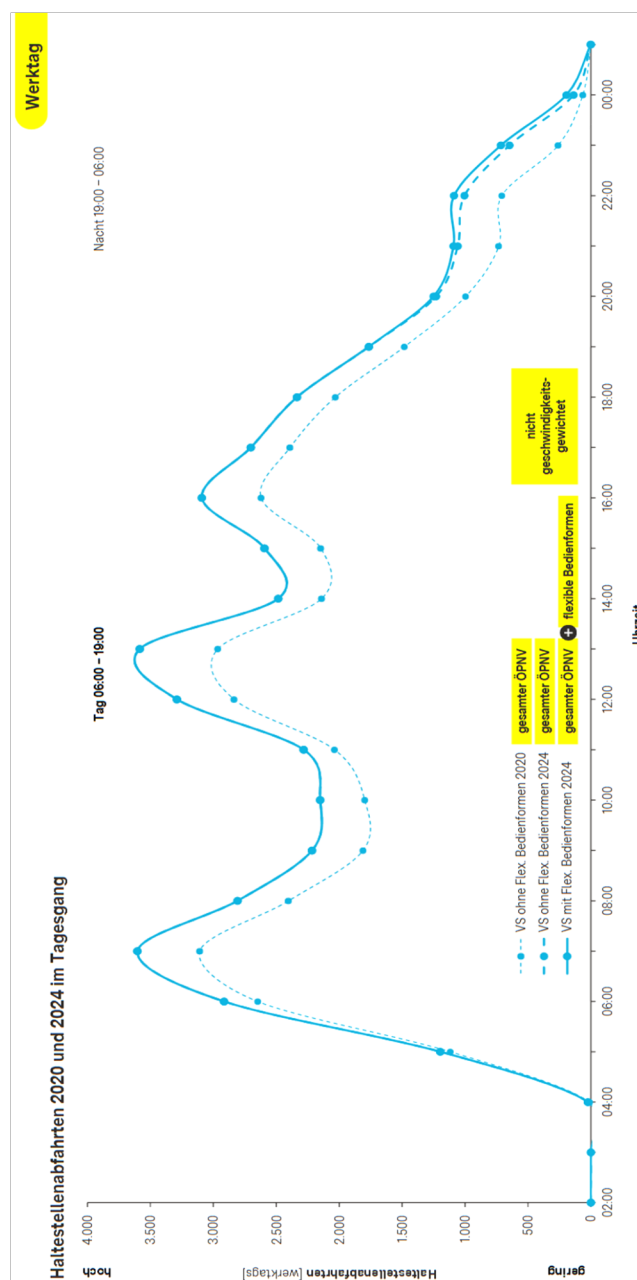


Abbildung 3: Tagesgang der Haltestellenabfahrten im Schwarzwald-Baar-Kreis (Quelle: ÖPNV-Report 2024, VM BW)

Die ÖPNV-Güteklassen im ÖPNV-Report des Landes sind angelehnt an die Methoden der Schweiz und Österreichs und bewerten kombiniert die Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV.

Hierbei wird in einem ersten Schritt die Haltestellenkategorie ermittelt, Diese ergibt sich aus dem angebotenen Verkehrsmittel an einer Haltestelle und der Anzahl der Abfahrten dieser Verkehrsmittel an der Haltestelle.

Die ÖPNV-Güteklassen ergeben sich aus der Haltestellenkategorie und den fußläufigen Isochronen um eine Haltestelle herum. Hierfür werden zunächst Isochronen auf einem Fußwegrouting für unterschiedliche Zeiten generiert: 5 Minuten (300 m), 8,5 Minuten (510 m), 12 Minuten (720 m), 17 Minuten (1.020 m) und 21 Minuten (1.260 m). Anschließend werden die Isochronen für die jeweilige Haltestelle mit den entsprechenden Haltestellenkategorien verschnitten und die nebenstehenden Güteklassen den Isochronen zugeteilt. Als „nicht erschlossen“ gelten Räume, die entweder über 1020 m entfernt von der Haltestellenkategorie VII liegen oder auf die keine Kategorie zutrifft.

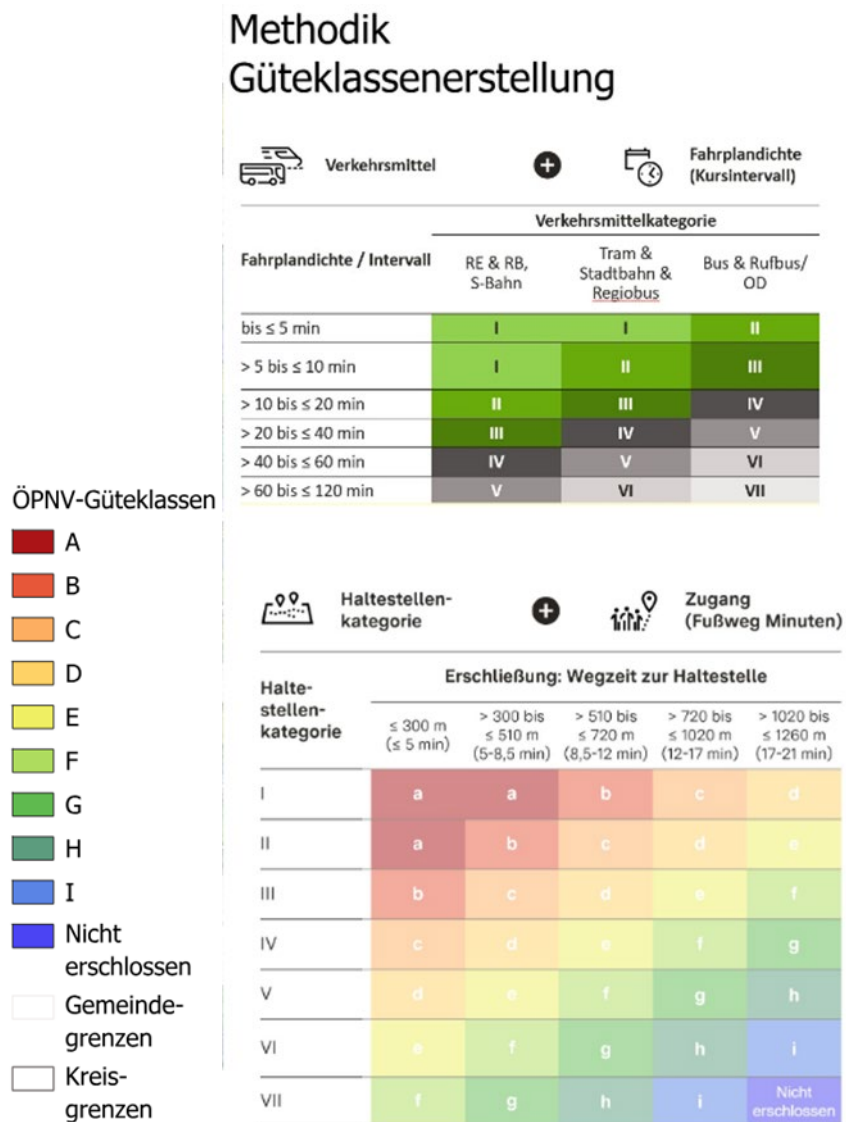


Abbildung 4: Legende zu den ÖPNV-Güteklassen im Schwarzwald-Baar-Kreis (Abb. 5, Quelle: ÖPNV-Report 2024, VM BW)

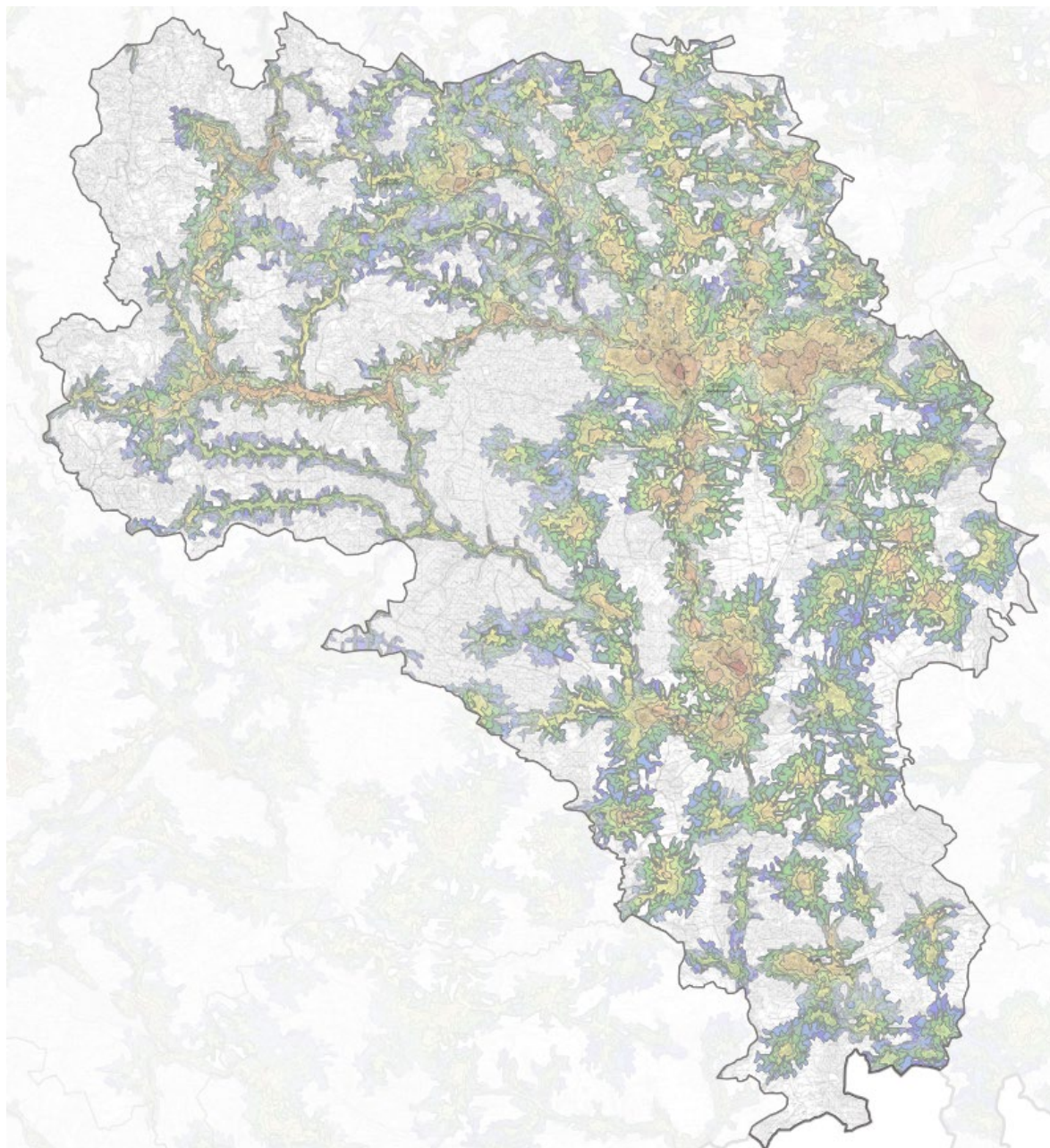


Abbildung 5: ÖPNV-Güteklassen im Schwarzwald-Baar-Kreis (Quelle: ÖPNV-Report 2024, VM BW)

Der Schwarzwald-Baar-Kreis weist mit einem Anteil von nahezu 70% der erschlossenen Einwohner in den besten vier Kategorien A bis D einen Spitzenwert der Landkreise im ländlichen Raum auf und erreicht fast den Landesdurchschnitt (71%), der auch Werte von Großstädten und hochverdichteten Räumen beinhaltet. Nur 10% der Einwohner werden nach den ÖPNV-Güteklassen F und schlechter erschlossen, für den ländlichen Raum ein sehr geringer Wert.

Die Verteilung der Güteklassen im Kreisgebiet zeigt hohe Güteklassen in den dicht besiedelten Lagen, insbesondere den Städten auf. Auch Gemeinden, Ortsteile und besiedelte Täler (Brigachtal, Bregtal) sowie die Verbindungen zu den Städten im Kreis weisen gute bis mittlere Güteklassen auf. Ohne Anschluss an den ÖPNV sind die un- oder nur sehr dünn besiedelten Lagen (Waldgebiete, Berglagen abseits klassifizierter Straßen oder Lagen mit großen Entfernungen zwischen Ortszentren). Dies erscheint unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar. Perspektivisch soll hier durch On-Demand-Angebote entgegengewirkt werden.

2 Bestandsanalyse

Zur Bestandsanalyse des Kreisgebiets, insbesondere zur zentralörtlichen Gliederung, zu den Entwicklungsachsen und Hauptverkehrswegen wird auf die Aussagen im Nahverkehrsplan 2017 im Kapitel 2 und 2.1 verwiesen. Änderungen haben sich im Zeitraum bis zur vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht ergeben.

2.1 Sozioökonomische Faktoren

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Im Schwarzwald-Baar-Kreis leben nach neusten Zahlen vom 3. Quartal 2024 rund 214.000 Einwohner. Dies entspricht mit ca. 209 Einwohnern pro km² einer eher geringeren Bevölkerungsdichte. Der landesweite Durchschnitt liegt bei 315 Einwohnern pro km². Die Bevölkerungsentwicklung in den 20 Kreisgemeinden seit der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans 2017 bis zum 3. Quartal 2024 kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Stadt/Gemeinde	Einwohner 31.12.2017	Einwohner Quartal 3/2024	Veränderung in %
Bad Dürkheim	13.174	13.152	-0,17
Blumberg	10.100	10.007	-0,92
Bräunlingen	5.783	5.778	-0,09
Brigachtal	5.083	5.074	-0,18
Dauchingen	3.702	3.831	3,48
Donaueschingen	22.485	21.825	-2,94
Furtwangen	9.079	8.433	-7,12
Gütenbach	1.162	1.030	-11,36
Hüfingen	7.703	8.046	4,45
Königsfeld	6.017	5.933	-1,4
Mönchweiler	3.154	2.778	-11,92
Niedereschach	6.054	5.891	-2,69
St. Georgen	12.906	12.339	-4,39
Schönwald	2.415	2.574	6,58
Schonach	4.009	3.813	-4,89
Triberg	4.771	4.574	-4,13
Tuningen	2.939	3.243	10,34
Unterkirnach	2.853	2.483	-12,97
Villingen-Schwenningen	84.557	89.799	6,2
Vöhrenbach	3.825	3.648	-4,63
Schwarzwald-Baar-Kreis	211.771	214.251	1,17

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Ende 2017 - 3. Quartal 2024 (Quelle stat. Landesamt BW)

Es zeigt sich, dass die Bevölkerung im Kreisgebiet in den vergangenen Jahren mit rund 1,2% in knapp 7 Jahren leicht zugenommen hat. Diese Entwicklung ist jedoch im Landkreis unterschiedlich verlaufen: In 15 Städten und Gemeinden mit zusammen 106.758 Einwohnern hat die Bevölkerung im Durchschnitt um 3,3% abgenommen.

In den verbleibenden fünf Städte und Gemeinden mit zusammen 107.493 Einwohnern hat die Bevölkerung teils stark zugenommen, im Durchschnitt ergibt sich dort ein Zuwachs von 5,7%.

Besonders hoch ist der Bevölkerungszuwachs in der Gemeinden Tuningen, Villingen-Schwenningen sowie in Schönwald.

Ein starker Bevölkerungsrückgang ist besonders in den Gemeinden Mönchweiler, Gütenbach, Unterkirnach sowie in Furtwangen festzustellen.

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 mit einkalkulierter Bevölkerungswanderung des Statistischen Landesamtes für den Schwarzwald-Baar-Kreis (Stand 2024) bis zum Jahre 2045:

Stadt/Gemeinde	Einwohner Quartal 3/3024	Prognose 2045	Veränderung in %
Bad Dürkheim	13.152	14.031	6,7
Blumberg	10.007	10.479	4,7
Bräunlingen	5.778	6.019	4,2
Brigachtal	5.074	5.253	3,5
Dauchingen	3.831	3.995	4,3
Donaueschingen	21.825	22.581	3,5
Furtwangen	8.433	8.813	4,5
Gütenbach	1.030	1.059	2,8
Hüfingen	8.046	8.303	3,2
Königsfeld	5.933	6.026	1,6
Mönchweiler	2.778	2.904	4,5
Niedereschach	5.891	6.135	4,1
St. Georgen	12.339	12.816	3,9
Schönwald	2.574	2.676	4
Schonach	3.813	3.924	2,9
Triberg	4.574	4.831	5,6
Tuningen	3.243	3.312	2,1
Unterkirnach	2.483	2.534	2,1
Villingen-Schwenningen	89.799	92.973	3,5
Vöhrenbach	3.648	3.715	1,8
Schwarzwald-Baar-Kreis	214.251	222.379	3,8

Tabelle 2: Prognose Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2045 (Quelle: Stat. Landesamt BW)

Für den Zeitraum 3. Quartal 2024 bis 2045 prognostiziert das Statistische Landesamt für den Landkreis eine leichte Zunahme der Gesamtbevölkerung um 8.128 Personen bzw. +3,8%. Betrachtet man die Entwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden, zeigen sich für alle Gemeinden Bevölkerungszuwächse im einstelligen Prozentbereich, der stärkste Bevölkerungswachstum wird für Bad Dürkheim mit 6,7 %, das leichteste Bevölkerungswachstum wird für Königsfeld mit 1,6 % prognostiziert.

Bereits beim letzten Nahverkehrsplan wurde festgestellt, dass die Bewohner des Schwarzwald-Baar-Kreises ein überdurchschnittlich hohes Durchschnittsalter aufweisen. Daran hat sich im Vergleich mit anderen Landkreisen in Baden-Württemberg nichts Wesentliches geändert.

Das Durchschnittsalter der Einwohner im Schwarzwald-Baar-Kreis beträgt 44,6 Jahre (Stand 31. Dezember 2023), zum Zeitpunkt der Erstellung des vorangegangenen Nahverkehrsplans (Stand 31. Dezember 2017) lag es bei 44,5 Jahren.

Innerhalb des Schwarzwald-Baar-Kreises bestehen erhebliche Unterschiede: Das höchste Durchschnittsalter wird mit 47,9 Jahren in der Stadt Bad Dürkheim erreicht, das niedrigste Durchschnittsalter weist die Gemeinde Tuningen mit 41,3 Jahren auf. Neben Bad Dürkheim sind die Einwohner von Brigachtal, Dauchingen, Königsfeld, Gütenbach, Triberg, St. Georgen, Mönchweiler, Niedereschach, Schonach, Schönwald und Vöhrenbach älter als der Durchschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis.

Die ebenfalls im Nordwesten des Kreises gelegene Stadt Furtwangen erreicht mit 44,6 Jahren genau das Durchschnittsalter des Landkreises. Hohes Durchschnittsalter und sinkende Bevölkerungszahlen im Nordwesten des Schwarzwald-Baar-Kreises deuten auf Strukturprobleme hin, die den Zuzug junger Familien offenbar erschweren. Ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz soll dem entgegenwirken. So zeigte ein Gutachten des Institutes der Deutschen Wirtschaft vom 16. März 2021 zur Wohnstandortentscheidung, dass schnelle Anbindungen des ÖPNVs grundsätzlich von allen im Rahmen des Gutachtens Befragten geschätzt wurde.

2.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerverhalten

Zwischen den Jahren 2017 und 2023 hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Schwarzwald-Baar-Kreis um 2,5 % von 86.295 auf 88.471 Beschäftigte erhöht:

Stadt/Gemeinde	2017	2023 (Stichtag 30.Juni)	Veränderung 2007-2023 in %
Bad Dürkheim	4.161	4.525	8,7%
Blumberg	3.027	3.351	10,7%
Bräunlingen	2.598	2.579	-0,7%
Brigachtal	493	549	11,4%
Dauchingen	830	1.195	44%
Donaueschingen	10.200	10.903	6,9%
Furtwangen	4.778	5.060	5,9%
Gütenbach	472	631	33,7%
Hüfingen	2.095	2.166	3,4%
Königsfeld	1.238	1.283	3,6%
Mönchweiler	1.371	1.475	7,6%
Niedereschach	1.834	1.748	-4,7%
St. Georgen	5.515	5.439	-1,4%
Schönwald	643	565	-12,1%
Schonach	1.552	1.617	4,2%
Triberg	1.698	1.744	2,7%
Tuningen	1.169	1.190	1,8%
Unterkirnach	555	294	-47%
Villingen-Schwenningen	41.105	41.280	0,4%
Vöhrenbach	961	877	-8,7%
Schwarzwald-Baar-Kreis	86.295	88.471	2,5%

Tabelle 3: Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze (Quelle: Stat. Landesamt BW)

In sechs von 20 Gemeinden war die Zahl der Beschäftigten rückläufig. Die Zahl der Arbeitsplätze hat sich hier von 12.106 Arbeitsplätzen auf 11.507 (fast -5%) verringert. Besonders stark ging die Zahl der Arbeitsplätze in Unterkirnach (-47%), Schönwald (-12,1%) und Vöhrenbach (-8,7%) zurück.

Bei den 15 Kommunen, die die Zahl ihrer Arbeitsplätze in der Summe von 71.189 um durchschnittlich 3,7% auf 76.969 steigern konnten, ergab sich eine stark überdurchschnittliche Entwicklung in Gütenbach (+33,7%), Brigachtal (+11,4%) und Blumberg (+10,7%). Absolut gesehen ist die Zahl der Arbeitsplätze in Donaueschingen am stärksten gestiegen, nämlich um 703.

Die meisten sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze gingen in Unterkirnach (-47%) und Schönwald (-12,1%) verloren. Der starke Rückgang in Unterkirnach begründet sich durch eine Verlagerung eines Firmenstandorts innerhalb des Kreisgebiets nach St. Georgen. Trotz dieser Verlagerung weist auch St. Georgen einen leichten Arbeitsplatzrückgang aus.

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

Stadt/Ge- meinde	2013			2023			prozentuale Veränderung 2013-2023		
Stadt/Ge- meinde	Ein- pendler	Aus- pendler	Pend- ler ge- samt	Ein- pend- ler	Aus- pendler	Pendler gesamt	Ein- pendler	Aus- pendler	Pendler gesamt
Bad Dürkheim	2.760	3.413	6.173	3.999	5.072	9071	44,9%	48,6%	46,9%
Blumberg	1.036	1.946	2.982	1.679	2.784	4463	62,1%	43,1%	49,7%
Bräunlingen	1.549	1.561	3.110	2.245	2.214	4459	44,9%	41,8%	43,4%
Brigachtal	268	1.915	2.183	330	1990	2320	23,1%	3,9%	6,3%
Dachingen	570	1.250	1.820	1.181	1.743	2924	107,2%	39,4%	60,7%
Donauesch- ingen	6.264	4.811	11.075	8.784	7.247	16031	40,2%	50,6%	44,7%
Furtwangen	2.195	1.397	3.592	3.443	1.967	5410	56,9%	40,8%	50,6%
Gütenbach	426	380	806	561	455	1016	31,7%	19,7%	26,1%
Hüfingen	1.404	2.456	3.860	1.924	3.381	5305	37%	37,7%	37,4%
Königsfeld	763	1.707	2.470	1.095	2.312	3407	43,5%	35,4%	37,9%
Mönchweiler	1.106	1.008	2.114	1.485	1.309	2794	34,3%	29,9%	32,2%
Nieder- eschach	1.262	1.970	3.232	1.567	2.560	4127	24,2%	29,9%	27,7%
St. Georgen	2.857	2.719	5.576	3.602	4.016	7618	26,1%	47,7%	36,6%
Schönwald	395	689	1.084	469	1.051	1520	18,7%	52,5%	40,2%
Schonach	778	929	1.707	1.148	1.309	2457	47,6%	40,9%	43,9%
Triberg	1.007	1.023	2.030	1.298	1.586	2884	28,9%	55%	42,1%
Tuningen	840	1.001	1.841	1.090	1.448	2538	29,8%	44,7%	37,9%
Unterkirnach	354	767	1.121	244	1.181	1425	-31,1%	54%	27,1%
Villingen- Schwennin- gen	18.799	11.698	30.497	27.733	19.966	47699	47,5%	70,7%	56,4%
Vöhrenbach	481	1.027	1.508	559	1.402	1961	16,2%	36,5%	30%
Schwarzwald- Baar-Kreis	45.114	43.667	88.781	64.436	64.993	129.429	42,8%	48,8%	45,8%

Tabelle 4: Entwicklung der Zahl der Berufspendler im Schwarzwald-Baar-Kreis zwischen 2013 und 2023 (Quelle: Stat. Landesamt)

Tabelle 4 zeigt die Zahl der Berufspendler von 2013 und 2023, sowie deren Veränderung über diese 10 Jahre hinweg.

Bei den sozialversicherungspflichtigen Berufspendlern hat sich sowohl die Zahl der Einpendler als auch der Auspendler um durchschnittlich 45,8% erhöht. Lediglich Unterkirnach verzeichnet 2023 ebenfalls deutlich weniger Einpendler (-31,1%) als noch 2013, was mit der deutlichen Abnahme an Arbeitsplätzen durch die Verlegung eines Firmenstandorts zu tun haben dürfte.

In allen anderen Gemeinden hat sowohl die Zahl der Einpendler als auch der Auspendler deutlich zugenommen. Den höchsten prozentualen Zuwachs an Pendlerverkehrsaufkommen erzielte Villingen-Schwenningen mit +70,7%. Einen enormen Zuwachs von Einpendlern zeigt die Gemeinde Dauchingen (+107,2%). Dies ist sehr wahrscheinlich auf den großen Zuzug von Arbeitsplätzen (+44%) dort zurückzuführen.

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.

Abbildung 6 zeigt die Zahl der Berufspendler innerhalb des Schwarzwald-Baar Kreises (Stand Juni 2024). Die Zahlen entstammen den statistischen Erfassungen der Bundesagentur für Arbeit. In den Pendlerangaben sind nur regional zuordenbare Fälle enthalten. Regionen, deren Pendlerzahl insgesamt kleiner zehn ist, werden als „Übrige“ zu der nächsthöheren Ebene zusammengefasst. Die Zahlen sind auf Vielfache von zehn gerundet.

In Abbildung 7 werden die gezeigten Pendlerströme aus Abbildung 6 grafisch dargestellt, sofern diese eine Anzahl von ≥ 250 aufweisen.

Es zeigt sich, dass die meisten Berufspendler zwischen Donaueschingen und Villingen-Schwenningen (≥ 1500) pendeln. Auch zwischen Bad Dürkheim und Villingen-Schwenningen besteht ein starkes (≥ 1500 bzw. ≥ 1000) Pendleraufkommen. Zwischen St. Georgen und Villingen-Schwenningen besteht ebenso ein hohes (≥ 1000 bzw. ≥ 500) Pendleraufkommen.

Auch die Gemeinden Blumberg, Mönchweiler, Niedereschach, Hüfingen, Bräunlingen und Dauchingen sind mit beachtlichen, wenn auch etwas geringeren Pendlern (≥ 500 bzw. ≥ 250) mit Villingen-Schwenningen, Bad Dürkheim und Donaueschingen vernetzt.

Zwischen den Gemeinden Schönwald und Furtwangen ist ebenfalls ein nennenswertes Pendleraufkommen (≥ 250) festzustellen.

Im nordwestlichen Kreisgebiet und zwischen kleineren Gemeinden wie z. B. Unterkirnach, Königsfeld, Vöhrenbach, Niedereschach ist das Pendleraufkommen deutlich geringer und bewegt sich unter 250.

Pendler innerhalb Schwarzwald-Baar-Kreis pro Tag (Stand Juni 2024)	Von Stadt/Gemeinde																				Summe
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
nach Stadt/Gemeinde																					
Bad Dürriheim (1)	60	10<	50	90	60	340	10	10<	100	40	30	40	50	10<	10<	10<	90	20	1.320	10	2.320
Blumberg (2)	50	10<	70	20	10<	250	10<	10<	190	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	130	10<	740
Bräunlingen (3)	60	120	10<	30	10<	560	10<	10<	350	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	220	20	1.390	
Brigachtal (4)	20	10<	10<	10<	10<	50	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10	10<	10<	10<	10<	140	10<	270	
Dauchingen (5)	50	10<	10<	10	10<	40	10<	10<	10<	20	20	70	20	10<	10<	10<	10<	550	10<	820	
Donauschingen (6)	500	440	540	230	40	10<	80	10<	760	40	40	60	90	10	10	20	70	1.590	80	4.650	
Furtwangen (7)	20	10<	30	30	10<	80	10<	210	20	20	30	10	230	280	150	100	10<	40	300	420	1.980
Gütenbach (8)	10<	10<	10<	10<	10<	10<	140	10<	10	10<	10<	10<	20	20	10	10	10<	40	20	20	310
Hüfingen (9)	70	150	160	40	10<	430	10<	10<	10<	10<	10<	10	10<	10<	10<	10<	20	200	10<	1.120	
Königsfeld (10)	20	10<	10<	10	10<	20	10<	10<	10<	10<	50	70	160	10<	10<	20	10<	250	10<	650	
Mönchweiler (11)	40	10<	10<	20	20	50	20	10<	10<	40	40	40	120	10<	20	30	10<	560	10	1.020	
Niedereschach (12)	20	10<	10<	20	40	30	10<	10<	10<	70	20	10	50	10<	10<	10<	10<	490	10<	800	
St. Georgen (13)	60	10<	20	40	20	60	80	10<	20	200	70	70	130	70	130	200	10	820	40	2.010	
Schönwald (14)	10<	10<	10<	10<	10<	10<	50	10<	10<	10<	10<	10<	40	40	40	40	10<	40	10<	240	
Schonach (15)	10<	10<	10<	10<	10<	10	50	10<	10<	10	20	10<	150	90	260	260	10<	120	20	760	
Trilberg (16)	10<	10<	10<	10<	10<	10<	50	10<	10<	20	10	10<	140	110	240	10<	10<	70	20	700	
Tuningen (17)	80	20	10<	10	10<	30	10<	10<	10	10<	10<	20	10<	10<	10<	10<	10<	300	10<	500	
Unterkirnach (18)	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	10<	30	10<	10<	10<	10<	70	10<	160	
Villingen-Schwenningen (19)	1.570	240	300	940	670	1.570	270	20	480	660	540	930	1.100	70	110	190	410	200	200	10.680	
Vöhrenbach (20)	20	10<	10<	10	10<	40	90	10<	10	10<	10<	10<	30	10	10<	10	10<	100	100	370	



Abbildung 6: Pendlerzahlen innerhalb des Schwarzwald-Baar Kreises. (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistik)

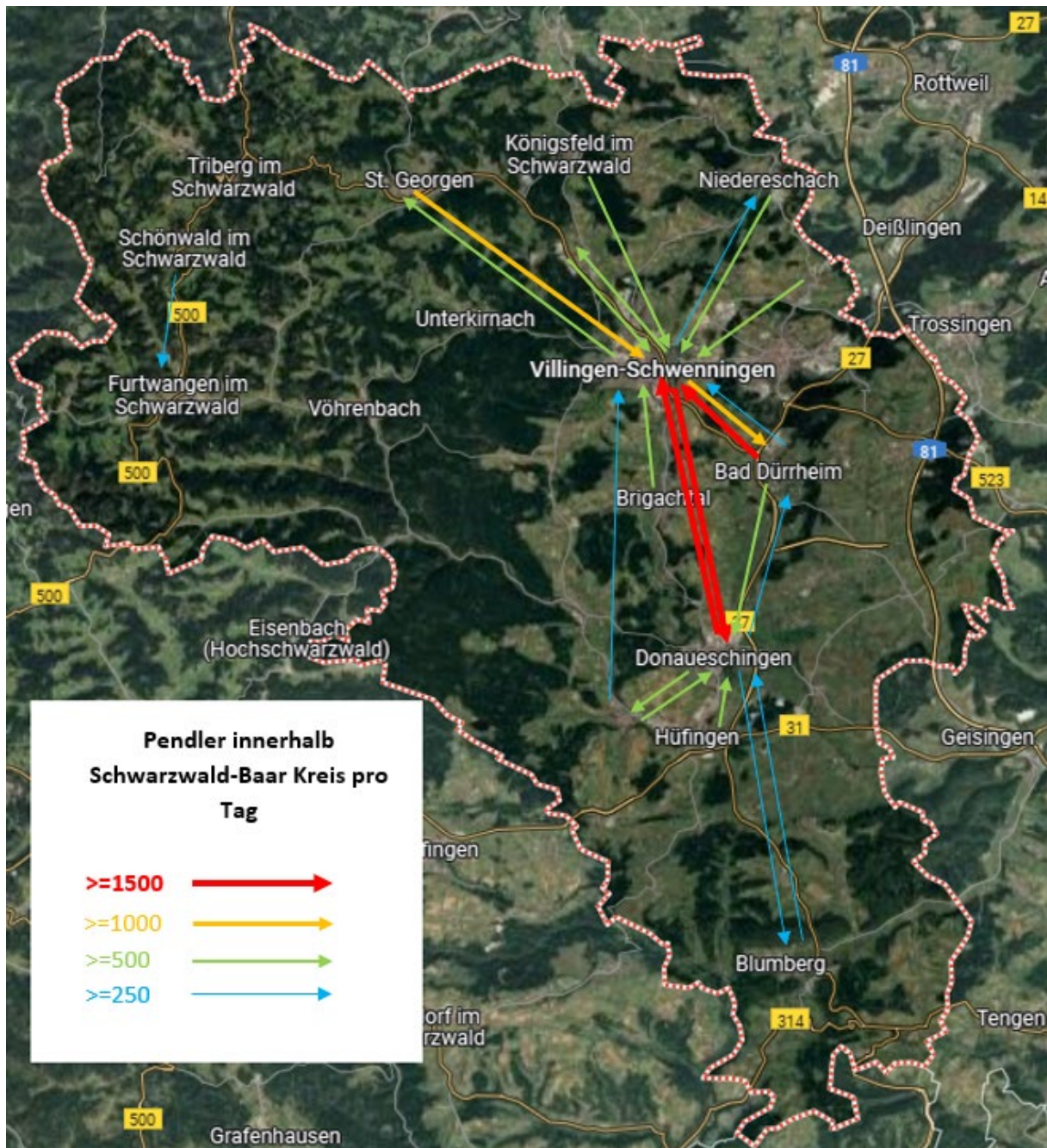


Abbildung 7: Pendlerströme innerhalb des Schwarzwald-Baar-Kreises (Karte aus google maps entsprechend Abbildung 4 bearbeitet)

2.1.3 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den öffentlichen Verkehr sind Schüler- und 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.

Die Zahl der Schüler im Schwarzwald-Baar-Kreis an öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen bewegte sich die letzten zehn Jahre auf einem sehr konstanten Niveau zwischen 21.000 und 23.000 Schülern. Im Schuljahr 2016/2017 waren im Schwarzwald-Baar-Kreis 21.576 Schüler gemeldet, nach den neusten Zahlen aus dem Schuljahr 2023/2024 waren es 22.644 Schüler.

In Tabelle 5 sind die Schülerzahlen der Schuljahre 2016/2017 und 2023/2024 in den einzelnen Gemeinden gegenübergestellt. Eine große Zunahme der Schülerzahl ist in den Gemeinden Bad Dürkheim, Bräunlingen, Gütenbach und Brigachtal zu verzeichnen, eine auffällige Abnahme ist in den Gemeinden Blumberg und Vöhrenbach festzustellen. In allen anderen Gemeinden bewegen sich die Schülerzahlen auf einem sehr konstanten Niveau.

Aus Tabelle 5 ist ebenfalls ersichtlich, wie viele Schüler den ÖPNV des Schwarzwald-Baar-Kreises im Schuljahr 2023/2024 für den Schulweg an den einzelnen Schulen im Landkreis nutzten. Die Nutzung des ÖPNV Angebotes durch Schüler lag landkreisweit im Schuljahr 2023/2024 bei etwa 40 %. In Königfeld wird der ÖPNV mit 76,5 % am meisten genutzt.

Stadt/Gemeinde	2016/17		2023/2024			
	Schülerzahl		Schulname	ÖPNV Nutzer	Anteil	
Bad Dürkheim	1.247	1.501	Realschule am Salinensee	421	585	39%
			GWS Bad Dürkheim	77		
			Ostbaarschule	87		
Oberbaldingen						
Blumberg	1.049	862	Eichbergschule	10	316	36,7%
			Schulverbund Blumberg	237		
			Weierdammschule	15		
			Frobenius-Thomsin-Schule	28		
			Grundschule Fützen	17		
			Kardinal-Bea-Schule	9		
Riedöschingen						
Fützen						
Riedböhringen						
Bräunlingen	208	238	Grundschule Bräunlingen	28	28	11,8%
			Döggingen	Gauchachsule		
Brigachtal	162	232	Grundschule Brigachtal	36	39	16,8%
			Schule des Lebens	3		
Dauchingen	144	163	Astrid-Lindgren-Schule	3	3	1,8%
Donaeschingen	2.847	2.854	Eichendorffschule	149	1488	52,1%
			Heinrich-Feuerstein-Schule	50		
			Gewerbeschule Donaeschingen	83		

	2016/17		2023/2024				
Stadt/Gemeinde	Schülerzahl		Schulname	ÖPNV Nutzer	Anteil		
zu Donaueschingen			Realschule Donaueschingen	516			
			KHS Donaueschingen	167			
			Karl-Wacker-Schule	4			
			Erich-Kästner-Schule	15			
			Fürstenberg-Gymnasium	446			
			Pfohren	Grundschule Pfohren		37	
			Grünungen	Grundschule Grünungen		0	
			Allmendshofen	Grundschule Allmendshofen		0	
			Aasen	Grundschule Aasen		0	
			Wolterdingen	Grundschule Wolterdingen		21	
Furtwangen	1163	1181	Otto-Hahn-Schule	480	693	58,7%	
			Bregtalschule	2			
			Robert-Gerwig-Schule	76			
			Werkrealschule am Ilben	69			
			Anne-Frank-Schule	26			
			Friedrichschule	37			
Neukirch	Grundschule Neukirch	3					
Gütenbach	19	49	Grundschule Gütenbach	1	1	2%	
Hüfingen	704	803	Lucian-Reich-Schule	275	372	46,3%	
Hausen vor Wald			Schellenberger Schule	97			
Königsfeld	805	976	Grundschule Königsfeld	15	747	76,5%	
Burgberg			Zinzendorfschule	685			
Neuhausen			Friedrich-von-Schiller Schule	47			
			Grundschule Neuhausen	0			
Mönchweiler	348	330	GMS Mönchweiler	154	154	46,7%	
Niedereschach	432	501	GMS Eschach-Neckar	120	120	24%	
Fischbach			Grundschule Fischbach	0			
Kappel			Grundschule Kappel	0			
St. Georgen	1.668	1.653	Realschule St. Georgen	337	689	41,7%	
			Rupertsbergschule	10			
			Robert-Gerwig-Schule	96			
			Thomas-Strittmatter-Gymnasium	212			
			SBBZ-Lernen St. Georgen	20			
			Peterzell	GS Peterzell			0
			Brigach	Freie Schule Brigach			14
Schönwald	75	98	Richard-Dorer-Schule	0	0	0%	
Schonach	207	237	Dom-Clemente-Schule	66	66	27,8%	
Triberg	813	786	Grund- und Hauptschule Triberg	16	459	58,4%	
			Realschule Triberg	202			
			Schwarzwald-Gymnasium	241			
Tuningen	117	148	Grundschule Tuningen	0	0	0%	

Stadt/Gemeinde	2016/17		2023/2024			
	Schülerzahl		Schulname	ÖPNV Nutzer	Anteil	
Unterkirnach	90	119	Roggenbachschule	17	17	14,3%
Villingen-Schwenningen	9.323	9.791	Albert-Schweitzer-Schule	382	3332	34%
Villingen			Bertholdschule	14		
			Bickebergschule	154		
			Carl-Orff-Schule	12		
			Gewerbeschule	88		
			Goldenbühl-Schule	131		
			Haslachscheule	0		
			Gymnasium am Hoptbühl	355		
			Karl-Brachat-Realschule	294		
			Kaufmännische Schulen 1	145		
			Klosterringschule	0		
			Gymnasium am Romäusring	360		
			Kinder- und Familienzentrum	0		
			St. Ursula Schulen	396		
			Sprachheilschule	2		
			Südstadtschule	3		
			Warenberg Grundschule	13		
			Nikolaus-Groß-Schule	14		
Landesberufsschule Hotel/Gastgw.			4			
Friedensschule			2			
Schwenningen			Gewerbeschule	20		
			David-Würth-Schule	183		
			Schulverbund am Deutenberg	69		
			Gymnasium am Deutenberg	236		
			Realschule am Deutenberg	129		
			Gartenschule	3		
			Georg-Müller-Schule	37		
			Janusz-Korczak-Schule	5		
			Rudolf-Steiner-Schule	173		
			Feintechnikschule mit TG	87		
			Neckarschule	0		
Marbach			Grundschule Marbach	0		
Obereschach			Grundschule Obereschach	0		
Pfaffenweiler	Grundschule Pfaffenweiler	1				
Rietheim	Grundschule Rietheim	0				
Tannheim	Grundschule Tannheim	5				
Weigheim	Grundsch. Weigheim-Mühlhausen	15				
Vöhrenbach	155	122	Josef-Hebting-Schule	24	24	19,7%
Schwarzwald-Baar-Kreis	21.576	22.644		9133		40,3%

Tabelle 5: Schülerzahlen aus den Schuljahren 2016/2017, sowie 2023/2024. ÖPNV Nutzer aus dem Schuljahr 2023/2024 (Quelle Schülerzahlen: stat. Landesamt, Quelle ÖPNV Nutzer: Landratsamt Schwarzwald-Baar Kreis)

2.1.4 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 2024 wurden im Schwarzwald-Baar-Kreis knapp 1,6 Mio. Übernachtungen registriert. Damit liegt der Schwarzwald-Baar-Kreis auf Platz 12 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 **k**ostenlose **N**utzung des Nahverkehrs im **S**chwarzwald) 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 Verkehrsverbünde befassen, sondern können alle Busse und Nahverkehrszüge im gesamten KONUS-Gebiet kostenlos nutzen. Finanziert wird KONUS durch einen Zuschlag 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 wird vom Schwarzwald-Baar-Kreis die Linie 550 von Triberg nach Furtwangen bis zum Thurner verlängert - mit Anschluss nach Titisee-Neustadt. Außerdem ergänzt die Linie 950 des Schwarzwald-Baar-Kreises im Abschnitt Döggingen – Wutachmühle die bestehenden Wanderbusse des Landkreises Waldshut und des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald rund um die Wutachschlucht.

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. April 2017 erfolgte eine deutliche Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme auf den Regionalbahnen Baden-Württembergs, was dem Radtourismus weiteren Auftrieb gab.

2.1.5 Dienstleistung und Versorgung

Nicht in allen Gemeinden im Kreisgebiet können sämtliche Versorgungs- oder Dienstleistungseinrichtungen vorgehalten werden. Gerade in kleinen Gemeinden und Ortsteilen findet sich keine ausreichende haus- und fachärztliche Versorgung. Aus diesem Grund ist ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr, der auch abseits der Hauptachsen zumindest ein Grundangebot bietet, eine Notwendigkeit. Der Schwarzwald-Baar-Kreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNVs übernimmt hier eine Daseinsvorsorge.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die ärztliche Versorgung im Schwarzwald-Baar-Kreis:

(A) Allgemeinmedizin	(O) Mund-Kiefer-Gesichts-Chirurgie
(B) Anästhesiologie	(P) Nervenheilkunde
(C) Augenheilkunde	(Q) Neurochirurgie
(D) Chirurgie	(R) Neurologie und Psychiatrie
(E) Frauenheilkunde- und Geburtshilfe	(S) Nuklearmedizin
(F) Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	(T) Orthopädie
(G) Haut- und Geschlechtskrankheiten	(U) Pathologie
(H) Humangenetik	(V) Phoniatrie und Pädiatrie
(I) Innere Medizin Hausärztlich	(W) Physikalische und Rehabilitative Medizin
(J) Innere Medizin Fachärztlich	(X) Psychiatrie- und Psychotherapie
(K) Kinder- und Jugendpsychotherapie	(Y) Psychotherapie
(L) Kinder- und Jugendpsychotherapie und -psychiatrie	(Z) Radiologie- und Strahlentherapie
(M) Kinder- und Jugendmedizin	(AA) Urologie
(N) Laboratoriumsmedizin	

Standort	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	A	Ärzte gesamt
Bad Dürkheim	1	1		1	1															1		1						6
Sunthausen	1																											1
Blumberg	4																											4
Bräunlingen	4																											4
Brigachtal	1																											1
Donaueschingen	8	2	4	7	5	3	1		6	12		1							6							5	2	62
Furtwangen	6		12	2																								20
Neukirch																				2								2
Hüfingen	1																											1
Königsfeld	2										2	2				2	1							2	4			15
Mönchweiler	2				2																							4
Schönwald	1																											1
St.Georgen	8		2	2	1															2								15
Triberg	2																											2
Tuningen	2																											2
Unterkirnach		1																										1
Villingen	10	5	5	3	7	3	5		5	8	2	2		1	2		8		5		1		7	10	5	2		96
Schwenningen	13	4	4	20	5	6	1	2	5	9	1	1	1	1	4	2	6	2	2	8	1	1			3	6	2	110
Marbach	2																											2
Obereschach	1																											1
Pfaffenweiler	1																											1
Vöhrenbach	1																											1
SBK gesamt	71	13	27	35	21	12	7	2	16	29	5	5	2	1	5	6	6	11	2	24	1	2	1	9	17	16	6	352

Tabelle 6: Überblick über die ärztliche Versorgung im Schwarzwald-Baar-Kreis, Quelle: Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg

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 erhalten werden können.

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 Dürkheim, 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. Das ÖPNV-Angebot soll jedoch einen Beitrag zur Daseinsvorsorge darstellen, um Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen zumutbar erreichen zu können. Diese Aspekte werden im Einzelnen bei der Feinplanung der ÖPNV-Konzeption untersucht.

3 Bestandsaufnahme des öffentlichen Verkehrs

3.1 Schienenverkehr

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 (Linie 720) Richtung Offenburg – Karlsruhe bzw. Singen – Konstanz
- durch die Breisgau-S-Bahn auf der Höllentalbahn (Linie 727) Richtung Neustadt – Freiburg.
- durch den Ringzug auf dem Abschnitt der Alemannenbahn (Linie 742) Richtung Rottweil mit Anschluss Richtung Stuttgart
- durch den Ringzug auf dem Abschnitt der Wutachtalbahn (Linie 743) ab Blumberg-Zollhaus Richtung Tuttlingen
- durch die Donaubahn (Linie 755) Richtung Ulm

Das Schienenverkehrsangebot, welches systematisch mit den Hauptachsen der Busverkehre an den Bahnhöfen und Ringzughaltestellen verknüpft wird, stellt damit auch weiterhin das Rückgrat des regionalen Verkehrs dar.

3.1.1 Schwarzwaldbahn (Linie 720)

Auf der 179 km lange Schwarzwaldbahn durchfährt der Regionalexpress 2 (RE 2) zwischen Offenburg nach Konstanz zwischen den Kreisgrenzen bei Triberg/Hornberg und Donaueschingen/Geisingen auf 55 Kilometern den Schwarzwald-Baar-Kreis.

Der RE 2 bedient mit den vier Bahnhöfen in Triberg, St. Georgen, Villingen und Donaueschingen etwa ein Drittel der Bevölkerung des Landkreises. Die Strecke ist durchgängig zweigleisig und elektrifiziert. Es verkehren Doppelstockzüge. 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 Reisezeit liegt im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises trotz der schwierigen Topographie im Bereich Hornberg – Triberg – St. Georgen bei etwas über 30 Minuten zwischen Triberg und Donaueschingen.

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 Schwarzwaldbahn verbindet das Oberzentrum Villingen-Schwenningen mit den Oberzentren Karlsruhe, Offenburg und Konstanz sowie innerhalb des Landkreises mit dem Mittelzentrum Donaueschingen. Sie ist die wichtigste ÖPNV-Linie im Schwarzwald-Baar-Kreis.

3.1.2 Höllentalbahn (Linie 727 bzw. S 10)

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. Bedient wird die Strecke durch die Breisgau-S-Bahn mit der Linie S 10/S 1, welche im Stundentakt über Donaueschingen hinaus bis Villingen verkehrt und so die beiden Oberzentren Villingen-Schwenningen und Freiburg verbindet. Alle Züge halten in Döggingen Bf, in dem sich die Züge aus beiden Richtungen kreuzen.

Die Strecke ist zwischen Freiburg-Wiehre und Donaueschingen eingleisig und elektrifiziert.

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 konnte der seinerzeitige Umsteigezwang in Neustadt durch durchgängige elektrische Züge der Breisgau-S-Bahn beseitigt werden. Mit der Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn (BSB) hat sich das Fahrplanangebot auch in den Tagesrandlagen verbessert.

Bei den Fahrzeiten wurden keine größeren Veränderungen erreicht. Die Zeitgewinne, die durch den Wegfall des Umstiegs in Neustadt entstanden, wurden für mehr Zwischenhalte im Bereich Neustadt – Döggingen 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 halten alle Breisgau-S-Bahnen in Döggingen, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen. Ein zusätzlich denkbarer Halt der Breisgau-S-Bahn in Hausen vor Wald war nicht Bestandteil dieses Projekts. Dieser wird getrennt untersucht und ggf. geplant werden. 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 werden deshalb weiterhin (bis auf eine Ausnahme aus Gründen der Schülerbeförderung) ausschließlich durch den Ringzug bedient.

3.1.3 Alemannenbahn (Ringzug Linie 742)

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-Ost fünf weitere Bahnstationen.

Die nicht elektrifizierte Strecke ist eingleisig und wird mindestens stündlich befahren. Die Reisezeit beträgt zwischen Trossingen (DB-Bf) und Villingen etwa 23 Minuten.

Das Fahrtenangebot beginnt an Werktagen zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr und endet gegen 00:00 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.

3.1.4 Wutachtalbahn (Linie 743) / Sauschwänzlebahn (Linie 752)

Die Wutachtalbahn verläuft zwischen Lauchringen und Hintschingen und bedient den Schwarzwald-Baar Kreis zwischen Blumberg-Zollhaus und Riedöschingen.

3.1.5 Donaubahn (Linie 755)

Die bislang mit Dieseltriebwagen bediente Donaubahn Donaueschingen – Geisingen – Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm besticht unterwegs durch die reizvolle Umgebung im Donautal. Sie ist eine wichtige Bahnverbindung zwischen Freiburg, Titisee-Neustadt, dem Schwarzwald-Baar-Kreis und dem östlichen Baden-Württemberg bzw. Bayern.

3.1.6 Ringzug 2.0

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. Mit Ausnahme des Streckenabschnitts der Schwarzwaldbahn sind die Strecken eingleisig und nicht elektrifiziert. Im Zusammenhang mit der Breisgau-S-Bahn wurde der Abschnitt zwischen Hüfingen Mitte und Donaueschingen bis Ende 2019 elektrifiziert.

Die zweite Ringzug-Linie, die den Schwarzwald-Baar-Kreis berührt, Kursbuchstrecke 743, verläuft zwischen Rottweil, Spaichingen, Tuttlingen, Immendingen und Blumberg-Zollhaus. Die Bedeutung dieser Ringzuglinie ist aus ÖPNV-Sicht insbesondere für die Stadt Blumberg 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.

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.

Zudem ist die Elektrifizierung der Strecken Villingen-Rottweil und Bräunlingen-Hüfingen in der Prüfung. Ob und wann es zu diesen Maßnahmen 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 die Maßnahmen erfolgen kann.

3.1.7 Infrastruktur

3.1.7.1 Elektrifizierung

Die Strecken im Schwarzwald-Baar-Kreis sind überwiegend elektrifiziert, wofür die von Nordwest nach Südost durch den Schwarzwald-Baar-Kreis verlaufende Schwarzwaldbahn und die in West-Ost-Richtung verkehrende Höllentalbahn maßgebend sind. Etwa 26 der 92 Schienenkilometer sind derzeit noch nicht elektrifiziert. Diese sind 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.

3.1.7.2 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. Die Bahnhöfe Donaueschingen und Villingen wurden zwischenzeitlich ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Alle Ringzugstationen und DB-Bahnhöfe sind mit stationären Fahrkartenautomaten ausgestattet. Gleichzeitig wurden die seitherigen Fahrkartenautomaten in den Ringzügen außer Betrieb gesetzt, da diese nicht mehr den heutigen technischen Anforderungen entsprechen.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis ist nur der Bahnhof in Villingen 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 per Videokonferenz eine persönliche Beratung rund um die Reise mit der Deutschen Bahn erhalten können.

3.2 Busverkehr

Der Busverkehr im Schwarzwald-Baar-Kreis umfasst gegenwärtig 46 Linien im Regionalbusverkehr und 23 Linien in Stadtverkehren.

Das Netz umfasst rund 1.200 km mit über 1.500 Bushaltestellen - gezählt wird hier jeweils der Haltestellenmasten. Damit ist eine sehr gute Flächenerschließung gewährleistet.

Der Regionalbusverkehr ist dabei in sechs Linienbündel aufgeteilt und die einzelnen Linien werden dabei in die Kategorien Hauptachsen, Nebenachsen und Erschließungslinien unterschieden.

In den Städten Villingen-Schwenningen und Donaueschingen gibt es Stadtbusverkehre, die jeweils die Kernstadt bedienen. Die Bedienung der übrigen Stadtteile der beiden Städte erfolgt hingegen mit dem Regionalbusverkehr

3.2.1 Regionalbusverkehr

Der Regionalbusverkehr im Schwarzwald-Baar-Kreis wurde gemäß Nahverkehrsplan 2017 in sechs Teilräume gegliedert. Einige dieser Teilräume wurden dabei verkehrlich neu geplant. Die Verkehrsleistungen dieser Teilräume hat der Landkreis in den letzten Jahren öffentlich ausgeschrieben und an Verkehrsunternehmer für die Dauer von jeweils acht Jahren vergeben. Die folgende Tabelle gewährt den Überblick der im Zeitraum 2019 bis 2022 vom Landkreis vergebenen Busverkehrsleistungen:

Teilraum	Auftrag an das Verkehrsunternehmen
Mitte (Villingen-Schwenningen, Unterkirnach)	Firma Merz Omnibus- und Fuhrbetriebs GmbH & Co. KG, Unterkirnach
Nordöstliches Kreisgebiet (Villingen-Schwenningen, Dauchingen, Königsfeld, Mönchweiler, Niedereschach)	Verkehrsgemeinschaft Villingen-Schwenningen GmbH, Villingen-Schwenningen
Nordwest (St. Georgen, Triberg)	Firma Rapp e. K., Königsfeld-Buchenberg
Ostbaar (Bad Dürkheim, Brigachtal, Tuningen)	Südbadenbus GmbH, Niederlassung Villingen
Schwarzwald (Furtwangen, Gütenbach, Schönwald, Schonach, Vöhrenbach)	Bietergemeinschaft RAB/Rapp, vertreten durch Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Ulm
Südbaar (Blumberg, Bräunlingen, Donaueschingen, Hüfingen)	Verkehrsgesellschaft Bregtal mbH, Villingen-Schwenningen

Tabelle 7: Übersicht über Linienbündel und die Verkehrsunternehmen

Mit der Vergabe der Verkehrsleistungen einher ging die Einführung eines verlässlichen Stundentakts auf den Hauptachsen und weitgehend auch auf den Nebenachsen, letztere in Nebenzeiten mit kleineren Taktlücken und an Wochenenden und Abendzeiten mit Einsatz von Rufbussen. Ergänzt werden Haupt- und Nebenachsen durch Erschließungslinien, die insbesondere auf Anforderungen von Schülerverkehren ausgerichtet sind, häufig erstmalig aber auch Fahrten an Ferientagen und am Wochenende beinhalteten.

Regiobuslinien, welche im Dezember 2019 zwischen Donaueschingen und Blumberg (Linie 900) sowie im Dezember 2022 zwischen Villingen und Furtwangen (Linie 500) in Betrieb gingen, erweitern das Nahverkehrsangebot um schnelle und direkte Verbindungen. Diese beiden Linien werden vom Land Baden-Württemberg im Rahmen des Förderprogramms Regiobuslinien gefördert. Voraussetzung hierfür ist der einheitliche Stundentakt täglich bis nach 23 Uhr sowie weitere Annehmlichkeiten wie WLAN, USB-Steckdosen sowie die Zugangs-schlüsse.

Der Landkreis hat damit mit großem finanziellem Engagement in allen Teilräumen des Kreisgebiets das ÖPNV-Angebot weiter ausgebaut und verbessert.

3.2.1.1 Regional sehr wichtige Buslinien (Hauptachsen)

Zu den regional sehr wichtigen Buslinien (Hauptachsen) gehören im Schwarzwald-Baar-Kreis in folgender Tabelle aufgeführte Linien, wobei die Linie 610 (Linienbündel Ostbaar) ab Bad Dürkheim zur Nebenachse wird:

Linienbündel	Linien	Streckenführung
Mitte	500	Villingen - Unterkirnach - Vöhrenbach - Furtwangen
Mitte	640	Villingen - Rietheim - Pfaffenweiler - Herzogenweiler / Villingen - Pfaffenweiler - Tannheim
Nök	650	Villingen - Vockenhausen - Obereschach - Kappel - Niedereschach - Fischbach
Nök	750	Schwenningen - Dauchingen - Niedereschach - Horgen
Nök	760	Schwenningen - Weilersbach - Kappel - Obereschach - Neuhausen - Königsfeld
Nök	770	Schwenningen - Mühlhausen - Weigheim - Trossingen DB
Nordwest	660	Villingen - Mönchweiler - Königsfeld - Peterzell - St. Georgen
Ostbaar	600	Villingen - Bad Dürkheim - Hochemmingen - Tuningen
Ostbaar	700	Schwenningen - Hochemmingen - Tuningen
Ostbaar	800	Donaueschingen - Bad Dürkheim - Schwenningen
Schwarzwald	550	Triberg - Schonach - Schönwald - Furtwangen (- Gütenbach / - Thurner)
Südbaar	900	Donaueschingen - Riedböhringen - Blumberg
Südbaar	950	Döggingen - Mundelfingen (- Ewattingen - Bonndorf)
Ostbaar	610	Villingen - Marbach - Bad Dürkheim - Sunthausen - Öfingen

Tabelle 8: Regional sehr wichtige Buslinien (Hauptachsen) im Schwarzwald-Baar-Kreis

3.2.1.2 Regional wichtige Buslinien (Nebenachsen)

Zu den regional wichtigen Buslinien (Nebenachsen) gehören im Schwarzwald-Baar Kreis die in folgender Tabelle aufgeführten Linien:

Linienbündel	Linien	Streckenführung
Nök	655	Niedereschach - Schabenhausen - Neuhausen - Obereschach - Mönchweiler / Villingen
Nök	680	Fischbach - Mariazell - Weiler - Burgbg. - Erdmannsw. - Königsfeld
Nök	775	Schwenningen - Dauchingen - Trossingen DB
Nordwest	530	Hornberg - Niederwasser - Gremmelsbach - Triberg
Nordwest	540	St. Georgen - Nußbach - Triberg
Ostbaar	625	Ringlinie Brigachtal
Ostbaar	810	Donaeschingen - Aasen - Sunthausen - Unterbaldingen
Südbaar	820	Donaeschingen - Pfohren - Neudingen - Gutmadingen
Südbaar	850	Donaeschingen - Wolterdingen - Hammereisenbach - Vöhrenbach
Südbaar	860	Döggingen - Bräunlingen - Bruggen - Hubertshofen - Mistelbrunn/ Wolterdingen
Südbaar	910	Donaeschingen - Behla - Sumpfohren - Fürstenberg - Hondingen - Blumberg
Südbaar	913	Blumberg - Randen - Epfenhofen - Fützen

Tabelle 9: Regional wichtige Buslinien (Nebenachsen) im Schwarzwald-Baar-Kreis

3.2.1.3 Örtliche Buslinien (Erschließungslinien)

Eine Übersicht zu den Erschließungslinien findet sich in folgender Tabelle:

Linienbündel	Linien	Streckenführung
Mitte	590	Unterkirnach - Oberkirnach - Brigach - St. Georgen
Mitte	595	Ortslinienverkehr Unterkirnach
Nök	651	Villingen - Nordstetten - Weilersbach - Dauchingen
Nordwest	560	St. Georgen - Langenschiltach - (- Reichenbach - Hornberg) - Sommerau - St. Georgen
Ostbaar	620	Wolterdingen - Tannheim - Überauchen - Brigachtal - Marbach - Bad Dürkheim RS
Schwarzwald	501	Furtwangen - Schönenbach - Vöhrenbach
Schwarzwald	502	Furtwangen - Katzensteig
Schwarzwald	503	Furtwangen - Linach
Schwarzwald	504	Vöhrenbach - Hammereisenbach - Urach - B 500 - Furtwangen
Schwarzwald	510	Furtwangen - Rohrbach - Brigach - St. Georgen
Schwarzwald	545	Schönwald - Fuchsfalle - St. Georgen
Schwarzwald	556	St. Georgen - Brigach - Stockwald
Schwarzwald	665	Peterzell - Stockburg
Schwarzwald	670	Königsfeld - Buchenberg - Peterzell - Seebauernhöhe - St. Georgen
Schwarzwald	675	Königsfeld - Buchenberg - Brogen - Mühllehen - Königsfeld
Südbaar	855	Donaeschingen - Wolterdingen - Hubertshofen - Mistelbrunn
Südbaar	870	Bräunlingen - Waldhausen - Unterbränd
Südbaar	911	Blumberg - Riedöschingen - Leipferdingen
Südbaar	912	Blumberg - Riedöschingen - Kommingen - Nordhalden - Randen - Zollhaus - Blumberg
Südbaar	914	Blumberg - Riedböhringen - Opferdingen - Achdorf - Aselfingen - Wutachmühle

Tabelle 10: Örtliche Buslinien (Erschließungslinien) im Schwarzwald-Baar-Kreis

3.2.2 Stadtverkehre Villingen-Schwenningen und Donaueschingen

Das Stadtverkehrsangebot in Villingen-Schwenningen umfasst derzeit die Linien 1 bis 16, mit denen die Kernstädte Villingen und Schwenningen sowie der Bereich zwischen den beiden großen Stadtbezirken bedient wird, sowie die Nachtbuslinien 25 bis 28 unter der Marke „Nachtacht“. Zurzeit läuft das Ausschreibungsverfahren. Angesichts angespannter Finanzlagen kommunaler Haushalte sind Einsparungen nicht auszuschließen.

Im Stadtgebiet von Donaueschingen verkehren drei Stadtverkehrslinien **DS 1, DS 2, DS 3** im Halbstundentakt, die zu den Hauptverkehrszeiten teilweise noch durch schulisch notwendige Fahrten verdichtet werden. Das Fahrtenangebot deckt von Montag bis Freitag die Zeit zwischen ca. 6:00 Uhr und 18:00 Uhr ab, an Samstagen zwischen ca. 8:00 Uhr und 15:00 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten und an Sonn- und Feiertagen wird das Angebot durch Rufbusse ergänzt.

3.2.3 Infrastruktur



Die über 1.500 Bushaltestellen-Masten im Schwarzwald-Baar-Kreis wurden seit dem Jahre 1999 mit einem kreiseinheitlichen Fahrgastinfo-System ausgestattet. Die Beschilderung zeigt neben dem gesetzlich vorgeschriebenen H-Zeichen den Haltestellennamen sowie jeweils mit Liniennummer und Endziel die Buslinien, die diese Haltestelle bedienen.

Abbildung 8: Haltestellenschild

Alle Haltestellen sind mit Info-Kästen für Fahrpläne ausgestattet. Veränderungen bei Linienführungen, des Fahrplanangebots, zusätzliche Haltestellen und teilweise auch Vandalismus erfordern hier jährlich laufende Anpassungen und Ersatzbeschaffungen.

Für die weitere Ausstattung der Haltestellen, wie zum Beispiel Wartehäuschen oder Mülleimer sind die jeweiligen Städte und Kommunen zuständig. Auch der Winterdienst fällt in deren Zuständigkeit.

Ein weiterer wichtiger Punkt bezüglich der Infrastruktur an den Haltestellen ist deren barrierefreier Ausbau. Ein solcher Ausbau liegt ebenfalls im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Stadt bzw. Kommune. Hier haben jedoch die meisten Städte und Kommunen in den letzten Jahren viele Haltestellen ertüchtigt oder nutzen anfallende Straßenbauarbeiten als Anlass zum entsprechenden Ausbau. Hauptmerkmale sind der Einbau des Bordsteins „Kassler Sonderbord“ das einen stufenlosen Einstieg in die Busse ermöglicht sowie taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste.

3.3 Weitere Verkehrsangebote und Mobilitätskonzepte

3.3.1 Bürgerbus Furtwangen

In Furtwangen wird das Fahrplanangebot der Regionalbuslinien seit Mai 2014 durch einen Bürgerbus ergänzt, der in der topographisch anspruchsvollen Stadt Furtwangen die höhergelegenen und nicht vom Regionalbusverkehr erfassten Siedlungsgebiete mit der Innenstadt verbindet. Zum Einsatz kommt ein Kleinbus, der zahlreiche Haltestellen im Stadtgebiet bedient. Alle Fahrer des Bürgerbusses sind auf ehrenamtlicher Basis tätig. Auf den drei Linien Kussenhof, Ilben und Sommerberg verkehren an Werktagen zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr sechs Fahrtenpaare sowie an Samstagen zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr drei Fahrtenpaare. An Sonn- und Feiertagen fährt der Bürgerbus nicht.

Tariflich ist der Bürgerbus nicht in den Tarif des Verkehrsverbunds integriert. Eine Einzelfahrkarte für den Bürgerbus kostet derzeit 1,50 €, ein 10-Fahrten-Ticket wird für 13,50 €, ein 40-Fahrten-Ticket wird für 50 € (für Kinder, Jugendliche, Studierende für 25 €) angeboten. Eine Integration in den MoveTarif bzw. die Anerkennung von Move-Zeitkarten wird nicht angestrebt, da einerseits im Bürgerbus die technischen Voraussetzungen für den Verkauf des Move-Tarifs (Verkauf und Aufladung von Chip-Karten mit elektronischen Fahrscheindruckern) geschaffen werden müssten, was auch das ehrenamtlich tätige Fahrpersonal vor große Herausforderungen stellen würde, und andererseits der Kleinbus den starken Schülerverkehr kapazitätsmäßig nicht bewältigen könnte.

Außerdem liegt das Niveau des Move-Tarifs höher, sodass es für den Hauptnutzerkreis des Bürgerbusses günstiger ist, einen eigenen Ortstarif nutzen zu können.

Der aktuelle Fahrplan kann unter <https://buengerbus-furtwangen.de/fahrplan.html> eingesehen werden.

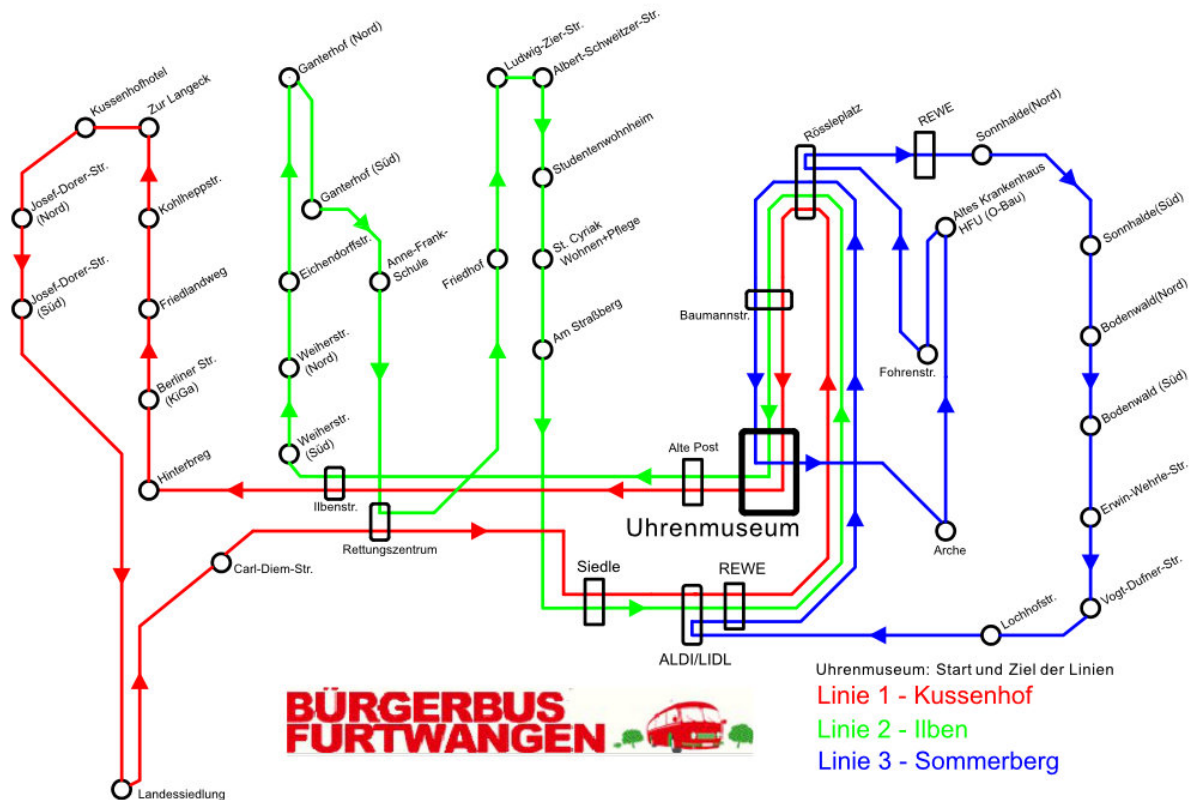


Abbildung 9: Liniennetz des Bürgerbusses Furtwangen

3.3.2 Fernbuslinien

Derzeit bindet ein Anbieter den Landkreis an zwei Linien des innerdeutschen Fernbusnetzes an. Die Fahrpläne und Tarife der Fernbuslinien unterliegen der jeweiligen unternehmerischen Verantwortung und sind nicht auf den Nahverkehr abgestimmt.

Maßgebend für die Lage von Haltestellen ist aus Sicht der Fernbusunternehmen eine möglichst verkehrsgünstige Lage. Aus diesem Grund wird in Schwenningen die Haltestelle Rössleplatz sowie in Donaueschingen der Bahnhof angefahren.

3.3.3 Projekt „Spurwechsel“ in Niederschach, Dauchingen und Deißlingen

Das interkommunale Projekt „Spurwechsel“ startete im November 2014. Seit dem Projektstart wurden durch die ehrenamtlichen Fahrer über 1.000 Fahrten durchgeführt. Die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer begleiten die Fahrgäste mit dem Elektro-Fahrzeug vorwiegend zum Arzt, ins Krankenhaus oder zum Einkaufen. Ein ehrenamtlicher Fahrer holt die Bürger der teilnehmenden Kommunen zum vereinbarten Termin ab und bringt sie wieder nach Hause. Kosten entstehen nicht, der Fahrdienst kann aber auf freiwilliger Basis mit Spenden honoriert werden. Die Entfernung zum Zielort ist auf max. 20 km vom Wohnort begrenzt. Reservierungen können telefonisch oder schriftlich bei den teilnehmenden Kommunen eingereicht werden.

3.3.4 Car-Sharing

In Bad Dürkheim, Blumberg, Brigachtal, Donaueschingen, Furtwangen, Hüfingen, Königfeld, Unterkirnach und Villingen-Schwenningen wird Carsharing über verschiedene Anbieter betrieben.

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 Mobilitätsstationen, „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. Aussagen hierzu werden auch in Kapitel 4.4 getroffen.

3.4.1 Fahrradverkehr

Der Radverkehr erfuhr in den letzten Jahren, unter anderem auch durch die Einführung von E-Bikes und Pedelecs, einen deutlichen Aufschwung. In diesem Zusammenhang wurde zum 12. Januar 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 – gut miteinander verbunden sind. 2024 wurde der Radverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises fortgeschrieben. Im ersten Schritt konnten sich die Interessierten an dem Thema online beteiligen, in der zweiten Phase fanden Workshops mit Bürgerbeteiligung statt.

In der Workshop-Phase waren insgesamt rund 90 Vertreter der Kreiskommunen und Teilorte zu drei Workshops eingeladen. Dabei prüften sie die Fachplanung kritisch für ihre Raumschaft, priorisierten Maßnahmen und reichten konkrete Vorschläge ein, um die Radinfrastruktur zu verbessern. Inhalt waren beispielsweise neue Radwege, die geschaffen, bestehende Strecken, die verbessert oder Gefahrenstellen, die entschärft werden können. Moderiert wurden die Workshops durch die Agentur Translake.

Das Ergebnis ist ein moderner und nutzerorientierter Radverkehrsplan, dessen Umsetzung die Mobilität im Kreis nachhaltig verbessert.

Das touristische Leuchtturmprojekt Rad- und Wanderparadies Schwarzwald und Alb, eine Kooperation mit dem Landkreis Rottweil ist weiter gewachsen. Ergänzt werden die touristischen Radwege durch ein Knotenpunktsystem. Für beides steht kostenfreies Kartenmaterial zur Verfügung, welches sowohl im Landratsamt als auch in allen Tourist Informationen des Kreises sowie den Bürgerämtern erhältlich ist.

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, dass außerhalb der Verkehrsspitze am Morgen in allen Nahverkehrszügen Fahrräder und Pedelecs kostenlos mitgenommen werden dürfen.

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

Die eingesetzten Busse weisen in der Regel entsprechende Bereiche auf, in welchen Fahrräder befördert werden können. Allerdings müssen die Fahrräder sicher befestigt werden. Zudem haben Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren generell Vorrang vor einer Fahrradbeförderung. Aus den genannten Gründen besteht keine Garantie für die Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen.

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 der Taxiunternehmen	Anzahl der Taxen
Villingen-Schwenningen (Villingen 7, Schwenningen 6)	13	61
Donaueschingen	3	19
Bad Dürkheim	2	5
St. Georgen	2	2
Triberg	2	7
Furtwangen	1	7
Königsfeld	1	1
Blumberg	1	4
Gütenbach	1	1
Vöhrenbach	1	1
Schwarzwald-Baar-Kreis	27	108

Tabelle 11: Anzahl Taxiunternehmen und Taxen in Gemeinden des Schwarzwald-Baar-Kreises. Stand: 30. Juni 2025

3.5 Fahrgastinformation

Neben einem attraktiven Fahrplanangebot ist die Kundeninformation essentiell für die Nutzung des ÖPNV. Insbesondere die Vorteile digitaler Medien können hier genutzt werden. Auf der Homepage des Verkehrsverbunds werden sowohl die Informationen zu Tickets und Tarifen sowie sämtliche Fahrpläne, Haltestellenabfahrts- und Linienpläne in stets aktueller Version zum Download zur Verfügung gestellt.

Weiter werden an dieser Stelle alle Verkehrsmeldungen über Streckensperrungen und Fahrplanänderungen im Verbundgebiet gebündelt veröffentlicht.

Daneben hat die digitale Fahrplanauskunft in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Neben der Darstellung des Regel-Fahrplanangebots aller Linien werden hier inzwischen auch größere Streckensperrungen und Baustellenfahrpläne des Schwarzwald-Baar-Kreises eingepflegt. Die genannten Informationen werden auch über Anwendungssoftwareprogramme für mobile Geräte wie Smartphones, Tablets etc. (Apps), die von der Deutschen Bahn und von BWegt zur Fahrgastinformation angeboten werden, bereitgestellt.

Ein großer Schritt in der Information der Fahrgäste stellt das Angebot der Echtzeitanzeige im ÖPNV dar. So werden nicht nur die Fahrplanzeiten dargestellt, sondern diese um die tatsächlichen Abfahrts- und Ankunftszeiten in Echtzeit ergänzt. Im Falle einer auftretenden Unpünktlichkeit kann sich der Fahrgast hierüber kurzfristig informieren und gegebenenfalls etwaige alternative Verbindungsmöglichkeiten recherchieren.

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.

Die konventionelle Fahrgastinformation über gedruckte Fahrpläne (insbesondere das Fahrplanbuch) wurde weitgehend eingestellt, da der Aufwand in keinem Verhältnis mehr zur Nachfrage stand.

Die Aushänge an den Haltestellen wurden übersichtlicher gestaltet, sodass die Abfahrten nach Uhrzeiten und Tagesarten sortiert abgelesen werden können. Als Vorreiter bezüglich digitaler Informationen an Haltestellen hat die Gemeinde Königfeld im Rahmen der Umgestaltung des Busbahnhofs Königfeld 2024 einen Monitor mit digitaler Abfahrtstafel installiert, der stets die nächsten Busabfahrten samt Echtzeit-Information anzeigt.

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 einheitliche Ansagen. Zusätzlich werden über Bildschirme die kommenden Haltestellen sowie der Linienverlauf angezeigt, in den Zügen der Breisgau-S-Bahn wird über zu erreichende Anschlüsse informiert.

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 der Nahverkehrspläne in den Jahren 1999 und 2017 wurde der ÖPNV ständig ausgebaut und das Angebot laufend verbessert.

Als zuletzt realisierter Schritt erfolgte die Umsetzung der neuen Fahrplankonzepte gemäß Nahverkehrsplan 2017. Die erstmalige flächendeckende Einteilung der Linien in die verschiedenen Kategorien (Hauptachsen, Nebenachsen, Erschließungslinien) sowie die einheitlichen Bedienungsstandards bedeuteten eine massive Angebotsausweitung und damit auch Attraktivitätssteigerung des Regionalbusverkehrs im Schwarzwald-Baar-Kreis.

An dieser gelungenen Strukturierung soll auch künftig weitgehend festgehalten werden. Dennoch ist es notwendig, dass die einzelnen Verkehrsangebote nach einiger Zeit auf ihre Nutzung hin überprüft und entsprechend angepasst werden. Hierfür wurde im Januar 2025 eine Vollerhebung aller Fahrten durchgeführt (s. Kap. 4.1.1).

Gleichzeitig wird der ÖPNV angesichts zusätzlicher Vorgaben durch das SaubereFahrzeugBeschaffungsgesetz im Hinblick auf emissionsarme und emissionsfreie Antriebe sowie der Verbilligung von Tarifen (Deutschlandticket), ferner der Akquirierung von Fahrpersonal – ebenfalls im Hinblick auf die ungünstige Demografie der Altersstruktur der Fahrpersonals - finanziell und personell herausgefordert. Auch deshalb wird es umso wichtiger, das Angebot des ÖPNV auf eine breitere Basis zu stellen und neue Formen, wie beispielsweise On-Demand-Verkehre einzubeziehen, um auch weiterhin ein attraktives ÖPNV-Angebot für den gesamten Landkreis sicherstellen zu können.

Hilfreich für die weitere Planung werden zukünftig die Ergebnisse der Automatischen Fahrgastzählensysteme sein. Anhand der künftig digital und permanent erfassten Daten lassen sich Fahrplanangebot und Linienwege weiter optimieren und dem Bedarf anpassen.

4.1.1 Planungsgrundsätze

Der ÖPNV im Schwarzwald-Baar-Kreis besteht aus vielen Transportketten zwischen verschiedenen Buslinien und dem Schienenverkehr. Der ÖPNV soll ein zuverlässiges öffentliches Verkehrsangebot sein. Deshalb muss an allen relevanten Punkten ausreichend Zeit eingeplant werden, 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 soweit wie möglich 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 zu erhöhen, werden deshalb bei der Planung der ÖPNV-Konzepte die Planungsgrundsätze des Nahverkehrsplans 2017 (Kapitel 4.2 des NVP 2017), insbesondere zur Bemessung der Fahrzeiten, zu Umsteigezeiten zwischen verschiedenen Buslinien, Umsteigezeiten zwischen Schiene und Bus, zur Dienstplangestaltung, zu den Taktverkehren und zum Fahrzeugmehrbedarf, übernommen.

4.1.2 Fahrgastzählung 2025

Erstmals erfolgte auf allen Buslinien des Schwarzwald-Baar-Kreises hauptsächlich im Januar 2025 eine Vollerhebung der Fahrgäste im ÖPNV. Erhoben wurden die Fahrgäste (Ein- und Aussteiger je Haltestelle) einer Schulwoche, am Wochenende sowie in einer Ferienwoche (hier wurden sowohl Ferientage im Januar als auch Tage der Osterferien erhoben). Damit lagen erstmalig vergleichbare und umfangreiche Angaben zur Nutzung aller Fahrten vor.

Die Analyse dieser Erhebung zeigte, dass einzelne Linien aufgrund der tatsächlichen Nutzung einer anderen Linienkategorie zugeordnet und das Angebot entsprechend angepasst werden muss.

4.1.3 Aktuelle finanzielle Einschränkungen

Für das Jahr 2025 (und Folgende) kam es für den Schwarzwald-Baar-Kreis zu einem unerwartet großen Haushaltsdefizit, weswegen der Landkreis an einigen Stellen zu Einsparungen gezwungen war. Beim Schülerverkehr handelt es sich um eine gesetzliche Pflichtaufgabe, Ausgaben für den allgemeinen ÖPNV stellen hingegen nach dem ÖPNV-G eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Beide Bereiche sind für den Aufgabenträger im Rahmen der jeweiligen Aufgabenerfüllung planerisch disponibel.

In diesem Zusammenhang mussten Wege gefunden werden, das Angebot einzuschränken – mit dem Ziel, möglichst wenige Fahrgäste dabei zu verlieren. Als Ergebnis wurden die bisherigen Hauptachsen und Nebenachsen abends um je eine Stunde gekürzt. Die letzte Abfahrt auf Hauptachsen erfolgt daher seit dem 1. März 2025 vor 23 Uhr und auf Nebenachsen vor 22 Uhr. Den Kürzungen folgten nur wenige Beschwerden, daher soll an diesen angepassten Bedienzeiten auch bei den neuen Verkehrskonzepten gemäß dieser Fortschreibung festgehalten werden.

Aufgrund der sich auch im laufenden Jahr 2025 weiter verschärfenden finanziellen Lage mussten weitere Ansätze für Einsparungen erarbeitet werden.

Ein weiterer Aspekt war daher die Überlegung, das Fahrangebot stärker an den Vorgaben des Nahverkehrsplans auszurichten und innerörtliche Erschließungen teilweise zu reduzieren. Hintergrund ist der Gedanke, dass, bevor das Angebot erneut (beispielsweise abends) pauschal gekürzt wird und es zu diesen Zeiten dann keinerlei Fahrtmöglichkeiten mehr gäbe, besser längere Fußwege seitens der Fahrgäste in Kauf genommen werden sollen – es aber weiterhin Fahrtmöglichkeiten im bisherigen Umfang gibt. Daher wurden alle Linienwege auf Stichfahrten oder Umwege untersucht. Hierbei gibt es mehrere Konstellationen für innerörtliche Stichfahrten oder Fahrten durch Wohngebiete:

- Damit die Erschließung der Wohngebiete überhaupt gewährleistet ist.
- Damit die Erschließung der Wohngebiete gewährleistet ist, jedoch in deutlich erhöhtem Umfang, was dem einheitlichen Linienweg und Taktfahrplan geschuldet ist.
- Obwohl die Erschließung durch andere Haltestellen wie z.B. Haltestellen an Hauptstraßen oder Ortsdurchfahrten gewährleistet ist.

Basierend auf diesen Konstellationen sind daher detaillierte Überprüfungen notwendig, die sich an verschiedenen Stellen auf die künftigen Linienführungen auswirken. Ebenso sollen auch die kreisüberschreitenden Linien auf den Bedarf beziehungsweise auf die (Mit-)Finanzierung durch die Nachbarlandkreise überprüft und das Angebot evtl. angepasst werden.

4.1.4 Flächenbasierte Bedarfsverkehre (On-Demand-Verkehre)

In Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage wurden bislang Bedarfsverkehre in Form von Rufbussen angeboten. Diese waren ähnlich wie Linienverkehr durch feste Abfahrtszeiten und Linienwege gekennzeichnet – jedoch mit dem Unterschied, dass Fahrtwünsche im Vorfeld telefonisch angemeldet werden müssen. Daher werden diese Rufbusverkehre auch linienbasierte Bedarfsverkehre genannt. Hintergrund ist, dass die Fahrt nur stattfindet, wenn auch Bedarf dazu besteht. Leerfahrten und unnötig lange Schichten des Fahrpersonals sollen damit vermieden werden.

Alternativ zu diesen vergleichsweise starren – aber für den Fahrgast verlässlichen – Rufbus-Verkehren geht der Trend immer häufiger zu flexibleren Systemen. Diese flexiblen flächenbasierten Bedarfsverkehre „On-Demand-Verkehre“ (ODV) können den Busverkehr effizienter gestalten – sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch im Hinblick auf die Flexibilität für die Fahrgäste.

Beim ODV gibt es keinen festen Fahrplan. Vielmehr werden die dafür genutzten Fahrzeuge zur Buchung von Fahrten vom Unternehmen „frei“ gemeldet. Je nach zeitlicher und räumlicher Verfügbarkeit der eingesetzten Fahrzeuge kann dies zu unterschiedlichen Wartezeiten bis zum Fahrtbeginn dauern. Auf Linien bzw. Gebieten mit schwacher Nachfrage und wenig zu erwartenden Buchungen führen On-Demand-Verkehre zu einer höheren Flexibilität für die Fahrgäste und ermöglichen individuelle Abfahrtszeiten. Bei hoher Nachfrage kann dieses System jedoch auch zu entsprechend verlängerten Wartezeiten führen oder einen Fahrtwunsch ganz ablehnen.

Grundsätzlich kann beim ODV zwischen zwei Modellen unterschieden werden: Den über eine eigene Ausschreibung zusätzlich bestellten Verkehren sowie dem „ÖPNV-Taxi“.

Bei den bestellten Verkehren wird die Anzahl der benötigten Fahrzeuge sowie der räumliche und zeitliche Bedienzeitraum definiert und diese Leistung im Rahmen einer eigenen Ausschreibung an einen Anbieter, beispielsweise an Busunternehmen, vergeben. Vorteil ist, dass diese Fahrzeuge und das Personal dann ausschließlich für den On-Demand-Verkehr vorgehalten werden, jedoch fallen dementsprechend neben den variablen Kosten je Kilometer auch die dann vertraglich festgelegten Fixkosten für Fahrzeuge und Personalvorhaltung an.

Alternativ hierzu gibt es bereits Regionen, die das Modell „ÖPNV-Taxi“ erfolgreich umgesetzt haben. Hier werden keine zusätzlichen Fahrzeuge oder zusätzliches Personal benötigt, vielmehr werden die verfügbaren Ressourcen der Taxibetriebe genutzt. Taxis können sich daher für On-Demand-Fahrten „frei“ melden und während ihres Regelbetriebs, beispielsweise in Wartezeiten, Fahrten des On-Demand-Verkehrs durchführen.

Um die mit hohen Fixkosten verbundenen Rufbusse durch ein wirtschaftlicheres Modell abzulösen – insbesondere unter dem Aspekt der finanziellen Lage des Landkreises - wurde untersucht, in wie weit On-Demand-Verkehre im Kreisgebiet umgesetzt werden können.

Hierfür wurde vom Schwarzwald-Baar-Kreis im Jahr 2024 eine Studie bei der Nahverkehrsberatung Südwest (nbsw) in Auftrag gegeben. Angepasst an die Ergebnisse der Fahrgastzählung aus dem Januar 2025 wurden hier Linien und Zeiträume identifiziert, auf denen On-Demand-Verkehre in Frage kommen. Dies hat außerdem Auswirkung auf die verschiedenen Linienkategorien, welche im Folgenden näher beschrieben werden.

4.2 Räumliche und Zeitliche Gestaltung des ÖPNV-Angebots

4.2.1 Einordnung der Buslinien in verschiedene Kategorien

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

- **Hauptachsen**

Die Hauptachsen haben die Aufgabe, alle zentralen Orte im Landkreis miteinander zu verknüpfen und an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr anzubinden. Auf Hauptachsen muss die Linienführung möglichst direkt, also ohne Umweg- und Stichfahrten erfolgen, um die Reisegeschwindigkeit dieser Linien, die auch Bündelfunktionen haben, zu erhöhen (>30 km/h).

Hauptachsen zeichnen sich durch eine hohe Bedienungsqualität aus. Die Bedienung erfolgt im Stundentakt mit Angebotsverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten für den Ausbildungsverkehr.

- **(klassische) Rufbus - Nebenachsen**

Das Netz der Nebenachsen ergänzt das Hauptachsennetz und dient der Erschließung und Verbindung von Ortsteilen untereinander sowie zu Hauptachsen oder dem Schienenverkehr. Auch Nebenachsen werden im Stundentakt betrieben, mit einzelnen Ausdünnungen des Angebots zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage. Zur besseren zeitlichen Bedienung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs sind einzelne Taktabweichungen möglich. In Schwachlastzeiten wie beispielsweise abends oder am Wochenende wird das Angebot hier als Rufbus-Verkehr vorgesehen. Die Fahrzeiten sind damit genau wie bei Linienverkehren festgelegt, womit eine hohe Verlässlichkeit, beispielsweise in Bezug auf weitere Anschlüsse, erreicht wird.

- **On-Demand-Nebenachsen**

Die neue Kategorie der On-Demand-Nebenachsen ergänzt, genau wie Rufbus-Nebenachsen, das Netz der Hauptachsen und verbindet Ortsteile untereinander. Auf On-Demand-Nebenachsen sind jedoch weniger Fahrgastströme als auf Rufbus-Nebenachsen zu verzeichnen. Deswegen sollen zu Schwachlastzeiten abends oder am Wochenende bisherige starre Rufbus-Verkehre durch den Einsatz von On-Demand-Verkehr flexibler und wirtschaftlicher gestaltet werden.

- **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. Es sind Anschlüsse an weitere Buslinien oder an den Schienenverkehr anzubieten, damit geeignete Transportketten entstehen. Das Fahrplanangebot orientiert sich an der konkreten Nachfrage. Hauptsächlich werden die Bedürfnisse des Schüler- und Ausbildungsverkehrs mit in der Regel zwei Fahrtenpaare morgens, zwei Fahrtenpaare mittags und einem Fahrtenpaar nachmittags 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 und Villingen-Schwenningen 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 durch Regionalbuslinien bedient. Verdichtungen des Angebots für die Ortsteile über den Standard des Landkreises hinaus sind jederzeit möglich. Die Finanzierung solcher Zusatzleistungen wäre durch die jeweilige Stadt sicherzustellen.

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 oder On-Demand-Verkehre) 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.

4.2.2 Räumliche Erschließung des Kreisgebietes

Für die räumliche Erschließung des Kreisgebiets soll an der allgemeinen Zielsetzung des Nahverkehrsplans 2017 festgehalten werden: „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.

4.2.3 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 4.2.1 definierte Kategorisierung von Buslinien in Hauptachsen sowie Rufbus- bzw. On-Demand-Nebenachsen wird folgendes Schema für die Bedienstungsstandards festgelegt:

Hauptachsen				Nebenachsen				ODV-Nebenachsen			
Zeitraum	Mo-Fr	Sa	So	Zeitraum	Mo-Fr	Sa	So	Zeitraum	Mo-Fr	Sa	So
5 - 6	60			5 - 6				5 - 6			
6 - 7	60	60		6 - 7	60			6 - 7	60		
7 - 8	60	60		7 - 8	60	60		7 - 8	60	ODV	
8 - 9	60	60	60	8 - 9	60*	60	60	8 - 9	60*	ODV	ODV
9 - 10	60	60		9 - 10	60*			9 - 10	60*	ODV	ODV
10 - 11	60	60	60	10 - 11	60*	60	60	10 - 11	60*	ODV	ODV
11 - 12	60	60		11 - 12	60	60		11 - 12	60	ODV	ODV
12 - 13	60	60	60	12 - 13	60	60	60	12 - 13	60	ODV	ODV
13 - 14	60	60		13 - 14	60*			13 - 14	60*	ODV	ODV
14 - 15	60	60	60	14 - 15	60*	60	60	14 - 15	60*	ODV	ODV
15 - 16	60	60		15 - 16	60*			15 - 16	60*	ODV	ODV
16 - 17	60	60	60	16 - 17	60*	60	60	16 - 17	60*	ODV	ODV
17 - 18	60	60		17 - 18	60			17 - 18	60	ODV	ODV
18 - 19	60	60	60	18 - 19	60	60	60	18 - 19	60	ODV	ODV
19 - 20	60	60		19 - 20	60	60		19 - 20	ODV	ODV	ODV
20 - 21	60	60	60	20 - 21	60		60	20 - 21	ODV	ODV	ODV
21 - 22	60	60		21 - 22	60	60		21 - 22	ODV	ODV	ODV
22 - 23	60	60	60	22 - 23				22 - 23			
23 - 24		60		23 - 24				23 - 24			
24 - 01				24 - 01				24 - 01			

ODV = On-Demand-Verkehr

* = Taktlücken vorgesehen, Uhrzeit bzw. Stunden-Zeitfenster nicht vorgegeben

Tabelle 12: Bedienstungsstandards auf Hauptachsen und Nebenachsen

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. Es sind ausschließlich Linienfahrten vorzusehen.

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 wie Rufbusse und On-Demand-Verkehre sind abends ab 19 Uhr sowie am Wochenende ganztags vorgesehen. Auf Rufbus-Nebenachsen sind die Fahrtmöglichkeiten abends stündlich, am Wochenende weitgehend zweistündlich mit einzelnen stündlichen Fahrten vorzusehen.

Die Kategorie der Erschließungslinien wurde nicht grafisch dargestellt, da diese Linien ausschließlich die notwendigen Zeiten des Ausbildungsverkehrs abdecken und in bzw. an den restlichen Zeitfenstern und Betriebstagen ausschließlich durch On-Demand-Verkehr abgedeckt werden.

Städte, die entsprechend § 6 Abs. 2 ÖPNV-G Verkehrsleistungen der Stadtverkehre aus eigenen Mitteln fördern, können abweichende Regelungen über den Bedienungsumfang treffen.

Die Städte Villingen-Schwenningen und Donaueschingen fördern ihre jeweiligen Stadtverkehre und haben daher in Abstimmung mit dem Landkreis für die Linien ihrer Stadtverkehre eigene gestalterische Zuständigkeiten. Die Anforderungen für die Stadtverkehrslinien der VS-Busse werden daher durch die Stadt Villingen-Schwenningen, die der Stadtverkehrslinien des Donaubusses durch die Stadt Donaueschingen festgelegt. Hierbei wird empfohlen, den Bedienungsumfang je nach Bedarf mindestens an den Standards der Hauptachse auszurichten.

Bei allen Linienkategorien sind die unter den Ziffern 4.1.1 bzw. Kapitel 4.2 des NVP 2017 definierten Umsteigezeiten zwischen den Stadtverkehrslinien und den Regionalbussen bzw. dem Schienenverkehr zu beachten.

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

4.2.4 Linienbündelung

4.2.4.1 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. 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.

4.2.4.2 Linienbündelungskonzept des Schwarzwald-Baar-Kreises

Der öffentliche Personennahverkehr wurde im Schwarzwald-Baar-Kreis (einschl. kreisgebietsüberschreitender Linien) bis zur stufenweisen Umsetzung des Nahverkehrsplans 2017 mit seinem Linienbündelungskonzept mit 56 Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG erbracht. Durch das Linienbündelungskonzept soll vermieden werden, 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 wurde gemäß § 9 Abs. 2 PBefG in den in der folgenden Abbildung dargestellten Teilräumen Linienbündel geschaffen, diese ausgeschrieben und, nachdem keine Anträge auf eigenwirtschaftliche Verkehre gestellt wurden, in den Jahren 2018 bis 2022 für die Dauer von jeweils acht Jahren vergeben.

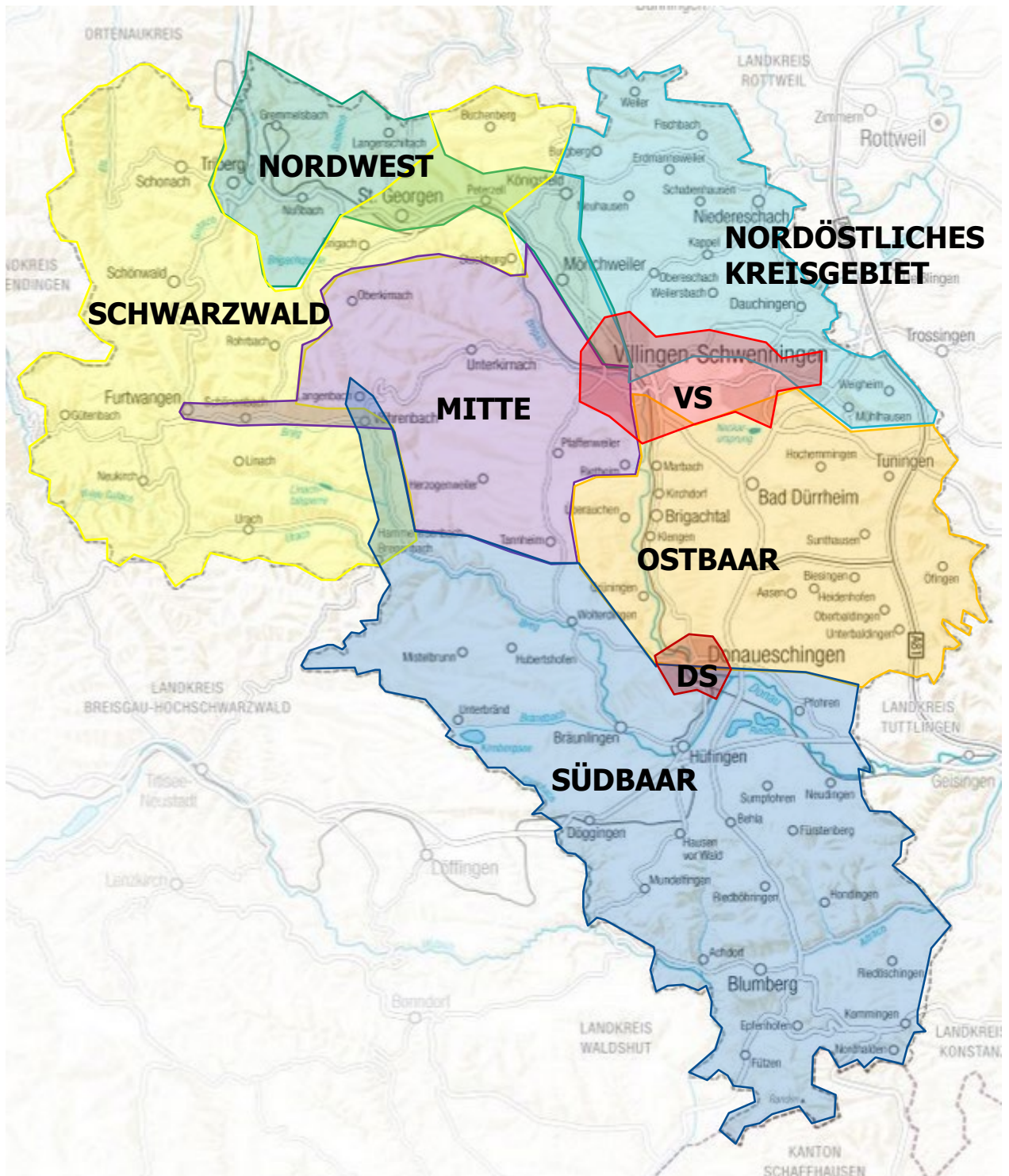


Abbildung 10: Lage der einzelnen Linienbündel im Kreisgebiet

DS = Stadtverkehr Donauschingen
VS= Stadtverkehr Villingen-Schwenningen

Bei der Gestaltung der Linienbündel waren verkehrliche Verflechtungen und betriebliche bzw. produktionstechnische Zusammenhänge ausschlaggebend. Außerdem waren für die Größe des Leistungsumfanges der einzelnen Linienbündel auch die Belange von kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Am Linienbündelkonzept des Nahverkehrsplans 2017 wird dem Grunde nach festgehalten, Erkenntnisse aus den Ausschreibungs- und Vergabeverfahren führen jedoch zu Abweichungen. In der Gesamtschau ergibt sich folgende Verteilung der Linien in den einzelnen Linienbündel:

Linienbündel	Linien-Nr.	Strecke (Orte außerhalb des Kreisgebiets sind <i>kursiv</i> geschrieben)
Mitte	500	Villingen - Unterkirnach - Vöhrenbach - Furtwangen
	590	Unterkirnach - Oberkirnach - Brigach - St. Georgen
	595	Ortslinienverkehr Unterkirnach
	640	Villingen - Rietheim - Pfaffenweiler - Herzogenweiler - Tannheim
Nordöstliches Kreisgebiet	650	Villingen - Vockenhausen - Obereschach - Kappel - Niedereschach - Fischbach
	651	Villingen - Nordstetten - Weilersbach - Dauchingen
	655	Niedereschach - Schabenhäuser - Neuhausen - Obereschach - Mönchweiler / Villingen
	680	Fischbach - <i>Mariazell</i> - Weiler - Burgberg - Erdmannsweiler - Königsfeld
	750	Schwenningen - Dauchingen - Niedereschach - <i>Horgen</i>
	760	Schwenningen - Weilersbach - Kappel - Obereschach - Neuhausen - Königsfeld
	770	Schwenningen - Mühlhausen - Weigheim - <i>Trossingen DB</i>
	775	Schwenningen - Dauchingen - <i>Trossingen DB</i>
Nordwest	530	<i>Hornberg</i> - <i>Niederwasser</i> - Gremmelsbach - Triberg
	540	St. Georgen - Nußbach - Triberg
	560	St. Georgen - Langenschiltach - <i>Reichenbach</i> - <i>Hornberg</i> - Sommerau - St. Georgen
	660	Villingen - Mönchweiler - Königsfeld - Peterzell - St. Georgen
Ostbaar	600	Villingen - Bad Dürkheim - Hochemmingen - Tuningen
	610	Villingen - Marbach - Bad Dürkheim - Sunthausen - Öfingen
	620	Wolterdingen - Tannheim - Brigachtal - Marbach - Bad Dürkheim
	625	Ringlinie Brigachtal
	700	Schwenningen - Hochemmingen - Tuningen
	800	Donaueschingen - Bad Dürkheim - Schwenningen
	810	Donaueschingen - Aasen - Sunthausen - Unterbaldingen

Linienbündel	Linien-Nr.	Strecke (Orte außerhalb des Kreisgebiets sind <i>kursiv</i> geschrieben)
Schwarzwald	501	Furtwangen - Schönenbach - Vöhrenbach
	502	Furtwangen - Katzensteig
	503	Furtwangen - Linach
	504	Vöhrenbach - Hammereisenbach - Urach - B 500 - Furtwangen
	510	Furtwangen - Rohrbach - Brigach - St. Georgen
	545	Schönwald - Fuchsfalle - St. Georgen
	550	Triberg - Schonach - Schönwald - Furtwangen - Gütenbach / Neukirch - <i>Thurner</i>
	556	St. Georgen - Brigach - Stockwald
	665	Peterzell - Stockburg
	670	Königsfeld - Buchenberg - Peterzell - Seebauernhöhe - St. Georgen
	675	Königsfeld - Buchenberg - Brogen - Mühllehen - Königsfeld
Südbaar	820	Donaueschingen - Pfohren - Neudingen - <i>Gutmadingen</i>
	850	Donaueschingen - Wolterdingen - Hammereisenbach - Vöhrenbach
	855	Donaueschingen - Wolterdingen - Hubertshofen - Mistelbrunn
	860	Döggingen - Bräunlingen - Bruggen - Hubertshofen - Mistelbrunn/ Wolterdingen
	870	Bräunlingen - Waldhausen - Unterbränd
	900	Donaueschingen - Riedböhringen - Blumberg
	910	Donaueschingen - Behla - Sumpfohren - Fürstenberg - Hondingen - Blumberg
	911	Blumberg - Riedöschingen - <i>Leipferdingen</i>
	912	Blumberg - Riedöschingen - Kommingen - Nordhalden - Randen - Zollhaus - Blumberg
	913	Blumberg - Randen - Epfenhofen - Fützen
	914	Blumberg - Riedböhringen - Opferdingen - Achdorf - Aselfingen - <i>Wutachmühle</i>
950	Döggingen - Mundelfingen - <i>Ewattigen</i> - <i>Bonndorf</i>	
Stadtbus Donau- eschingen	DS1	Busbahnhof/Bahnhof - Steinweg/Kindergarten
	DS2	Busbahnhof/Bahnhof - Steinweg/Kindergarten
	DS3	Busbahnhof/Bahnhof - Friedhof-Äußere Röte

Linienbündel	Linien-Nr.	Strecke (Orte außerhalb des Kreisgebiets sind <i>kursiv</i> geschrieben)	
Stadtbus Villingen-Schwenningen	1	Hammerhalde - Villingen Bf - Schilterhäusle – Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Busbf - Rinelen	
	2	Villingen Bf - Schwarzwald-Baar-Klinikum - Schwenningen Busbf.	
	3	Villingen Bf-Schwarzwald-Baar-Center - Strangen- Schwenningen Busbf.	
	4	Haslach - Wöschhalde - Vorderer Eckweg - Villingen Bf.	
	5	Wöschhalde - Haslach - Goldenbühl - Villingen Bf.	
	6	Kurgebiet - Welvert - Villingen Bf - Warenberg	
	7	Südstadt - Heidplatz - Bahnhof	
	8	Heidplatz - Südstadt - Hotelfachschule - Bahnhof	
	9	Villingen Bf - Friedhof - Steppach - Gewerbeschule	
	10	Villingen Bahnhof - Friedhof - Kopsbühl	
	11	Villingen Bahnhof - Auf der Steig	
	12	Schwarzwald-Baar-Klinikum – Schwenningen Busbf. - Steinkirchring/Hammerstatt - Industriegebiet Ost	
	13	Zollhaus - Wasenstraße -Schwenningen Busbf. - Deutenbergschule - Waldfriedhof	
	14	Kleiners Eschle - Schwenningen Bf - Schwenningen Busbf.	
	15	Schwenningen Busbf - Bahnhof - Messe	
	16	Villingen Bahnhof - Heinrich-Hertz-Str.	
	25	Nachtacht Villingen - Schwarzwald-Baar-Klinikum - Schwenningen - Deutenberg	
	26	Nachtacht Villingen - Familienpark - Grabenäcker - Schwenningen	
	27	Nachtacht Villingen Bf - Hammerhalde - Südstadt - Bf	
	28	Nachtacht Villingen Bf - Wöschhalde - Vockenhausen - Goldenbühl - Bf	
	---	7486	<i>Schramberg - Hardt - Königsfeld</i>
	---	55	<i>St.-Georgen - Tennenbronn – Schramberg</i>
	---	56	<i>St.-Georgen - Tennenbronn/Hardt – Sulgen</i>
	---	240/242	<i>Bleibach - Simonswald – Gütenbach - Furtwangen</i>

Tabelle 13: Linienbündel

4.3 Linienbündel Südbaar

Der Teilraum Südbaar wurde in vier Linienbündel aufgesplittet und ausgeschrieben. In den nachfolgenden Vergaben setzte sich jeweils derselbe Verkehrsunternehmer durch, der im Teilraum Südbaar die Verkehrsleistungen erbringt. Die vier Linienbündel wurden daher nunmehr zusammengefasst. Das Linienbündel Südbaar umfasst somit die Buslinien

- 820 Donaueschingen – Pfohren – Neudingen (– Gutmadingen)
- 850 Donaueschingen – Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach – Langenbach
- 855 Donaueschingen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn
- 860 Döggingen Bf – Bräunlingen – Wolterdingen (– Hubertshofen – Mistelbrunn)
- 870 Bräunlingen Bf – Waldhausen – Unterbränd
- 900 Donaueschingen – Hüfingen – Riedböhringen – Zollhaus Bf – Blumberg
- 910 Donaueschingen – Hüfingen – Hausen vor Wald (– Mundelfingen) – Behla – Sumpfohren – Behla – Fürstenberg – Hondingen – Zollhaus Bf – Blumberg
- 911 Blumberg – Blumberg-Zollhaus – Riedöschingen / Hondingen (– Leipferdingen)
- 912 Blumberg – Zollhaus – Riedöschingen – Kommingen – Nordhalden – Neuhaus a. R. – Randen – Zollhaus – Blumberg
- 913 Blumberg – Zollhaus – Randen – Epfenhofen – Fützen
- 914 Blumberg – Riedböhringen – Opferdingen – Eschach – Achdorf – Aselfingen – Wutach Wanderparkplatz – Aselfingen – Achdorf – Blumberg
- 950 Döggingen Bf – Mundelfingen (– Ewattungen – Bonndorf)

In diesem Verkehrsraum stellen der Bahnhof Donaueschingen sowie die Haltepunkte Döggingen, Hüfingen, Bräunlingen, Blumberg-Zollhaus und Leipferdingen Übergangsmöglichkeiten von den Regionalbuslinien auf die Schienenverkehre dar.

Außerdem gibt es wichtige Knotenpunkte der Buslinien untereinander an den folgenden Bushaltestellen:

- Blumberg-Zollhaus Bahnhof (900, 910, 911, 912, 913, 914)
- Donaueschingen Busbahnhof (Linien 850, 855, 900, 910, 800 und 810 sowie an die Stadtbuslinien DS 1, DS 2, DS 3)
- Ewattungen Unterdorf (950, Lkr. Waldshut: 7344)
- Gutmadingen Ortsmitte II (820, Lkr. Tuttlingen: 430)
- Riedböhringen Kirche (900, 914)
- Vöhrenbach Busbahnhof (850, 500)
- Wolterdingen Kirche (850, 860)

4.3.1 Linie 900

Donaueschingen – Hüfingen – Riedböhringen – Zollhaus – Blumberg [Hauptachse]

Der Linienvkehr ist so zu organisieren, dass in Donaueschingen sichere Zuganschlüsse von und zur Schwarzwaldbahn (aus/in Richtung Karlsruhe) hergestellt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Linie 900 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 Riedöschingen - Kommingen – Nordhalden sowie Randen – Fützen hergestellt. In Riedböhringen werden an der Haltestelle Kirche Anschlüsse in/aus Richtung Achdorf – Wutachtal hergestellt.

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. Der Bereich Blumberg wird über die Linie 900 direkt mit Hüfingen und Donaueschingen sowie über die Schiene mit Villingen-Schwenningen verbunden.

Über die Anschlussknoten in Zollhaus Bahnhof und Riedböhringen Kirche profitieren die Stadtteile von Blumberg ebenfalls von den kurzen Reisezeiten.

Die einheitliche Bedienung der Haltestelle Zollhaus durch alle Linien und nahezu alle Fahrten ermöglicht dort regelmäßige Umsteigevorgänge. Auch das Warten der Busse aufeinander zur Sicherstellung der Umstiege ist hier möglich. Gleichzeitig dienen die Busse so als Zu- und Abbringer von den Ringzügen bis in die Kernstadt Blumberg.

4.3.2 Linie 910

Donaueschingen – Hüfingen – Hausen vor Wald – Behla – Sumpfohren – Behla – Fürstenberg – Hondingen – Zollhaus – Blumberg [Rufbus-Nebenachse]

Die Bedienung der nicht an der Linie 900 liegenden Hüfinger und Blumberger Stadtteile wird von der neuen Buslinie 910 übernommen. Diese Linie verkehrt als Nebenachse ebenfalls weitgehend im Stundentakt und fährt in Donaueschingen um etwa 30 Minuten versetzt zur Schwarzwaldbahn ab. Dadurch bietet sie Anschlüsse von den Ringzügen aus Richtung Rottweil – Schwenningen – Villingen sowie in Hüfingen von der Breisgau-S-Bahn aus Villingen.

Ab Hüfingen verkehrt die Linie 910 über die Hüfinger Stadtteile Hausen vor Wald, Behla, Sumpfohren und Fürstenberg und weiter über den Blumberger Stadtteil Hondingen nach Blumberg. Als Nebenachse erfüllt die Linie 910 zwischen Donaueschingen und Blumberg damit die Aufgabe, alle nicht von der Linie 900 bedienten Stadtteile von Hüfingen und Blumberg mit Donaueschingen, Hüfingen und Blumberg zu verknüpfen.

Unabhängig von den Taktverkehren ist der Schülerverkehr sicherzustellen: insbesondere der Schülerverkehr der Schellenberger Schule mit den beiden Standorten Hausen vor Wald und Mundelfingen sowie zur Gemeinschaftsschule in Hüfingen und zurück. Die Linie 910 bedient daher im Rahmen des Schülerverkehrs der Schellenberger Schule auch Mundelfingen, welches ansonsten grundsätzlich über die Linie 950 an den Bahnhof Döggingen mit Umstieg auf die Breisgau-S-Bahn angebunden ist.

4.3.3 Linie 911

Blumberg – Riedöschingen (– Leipferdingen) [Erschließungslinie]

Über die unregelmäßig verkehrende Linie 911 wird in erster Linie Blumberg an den Ringzug in Leipferdingen angebunden, wenn dieser nicht bis/ab Blumberg-Zollhaus fährt.

Um den Schülerverkehr abzudecken, können bei Hin- oder Rückfahrt die Stadtteile Riedöschingen oder Hondingen mitbedient werden, ebenso wie die Haltestellen in Leipferdingen.

4.3.4 Linie 912

Blumberg – Riedöschingen – Kommingen – Nordhalden – Neuhaus – Randen – Zollhaus – Blumberg [Erschließungslinie]

Die Linie 912 bindet die Blumberger Stadtteile Randen, Kommingen, Nordhalden und Neuhaus als Ringlinie an Blumberg an. Diese Linie soll zwischen Blumberg und Zollhaus ebenfalls wie die Linie 913 die Haltestelle Blumberg Vogelherd bedienen. Am Bahnhof Zollhaus bestehen Anschlüsse von der Linie 900 aus Donaueschingen. Mit der Linie 912 ist der Schülerverkehr zwischen Riedöschingen, Kommingen, Nordhalden, Neuhaus und Randen nach Blumberg, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen-Schwenningen sicherzustellen, ebenso zur Grundschule in Riedöschingen. Hierfür sind vereinzelt auch Fahrten über Hondingen nach Riedöschingen oder zurück erforderlich.

4.3.5 Linie 913

Blumberg – Zollhaus – Randen – Epfenhofen – Fützen [Erschließungslinie]

Für die Anbindung der Blumberger Stadtteile Randen, Epfenhofen und Fützen dient die Linie 913. Im Linienvorlauf von Blumberg nach Zollhaus Bahnhof soll das Gewerbegebiet Blumberg Vogelherd bedient werden. Am Bahnhof Zollhaus bestehen Anschlüsse von/auf die Linie 900 aus Donaueschingen.

Auf dieser Linie ist der Schülerverkehr zwischen Epfenhofen und Fützen sowie von Epfenhofen, Fützen und Randen nach Blumberg, Hüfingen, Donaueschingen und Villingen-Schwenningen sicherzustellen.

In Fützen werden von der SBG Südbadenbus GmbH vereinzelt Anschlüsse der Linie 7338 von und nach Stühlingen hergestellt. Aufgrund der Aufwertung der Schienenverbindung zwischen Waldshut und Stühlingen (bzw. Weizen) wurde die Verlängerung der Buslinien 913 zum Lückenschluss der Schiene zwischen Stühlingen und Donaueschingen untersucht. Die Zeitlagen der Linien passen jedoch nicht, sodass keine attraktive Transportkette möglich ist.

4.3.6 Linie 914

Blumberg – Riedböhringen – Opferdingen – Eschach – Achdorf – Aselfingen – Wutach Wanderparkplatz [Erschließungslinie]

Die Linie 914 verkehrt zwischen Blumberg, Riedböhringen Kirche, Opferdingen, Eschach, Achdorf, Aselfingen, Abzw. Überachen und der Haltestelle Wutach Wanderparkplatz (Wendemöglichkeit).

Diese Linie stellt in Riedböhringen wechselseitig Anschlüsse von und nach Donaueschingen auf die Busse der Linie 900 her. Der Schülerverkehr aus dem Wutachtal zu den Blumberger Schulen ist sicherzustellen.

Für das Verkehrsaufkommen ist ein Kleinbus im Regelfall ausreichend und aufgrund der Anfälligkeit der Strecke für Hangrutschungen und damit verbundenen Baumaßnahmen für einen flexiblen Einsatz unbedingt anzustreben. Außerdem ermöglicht diese Fahrzeuggröße die Befahrung der Direktstrecke Achdorf – Blumberg (K5747).

4.3.7 Linie 950

Döggingen – Mundelfingen (– Wutach – Bonndorf) [Rufbus-Nebenachse]

Die Linie 950 beginnt und endet in Döggingen am Bahnhof und stellt damit Anschlüsse an die Breisgau-S-Bahn sowohl Richtung Donaueschingen und Villingen als auch Richtung Freiburg her. Durch diese Linie wird Mundelfingen an die Schiene und damit an ihre Kernstadt Hüfingen angebunden.

Bislang war diese Linie – auch aufgrund der Idee der Weiterführung bis Bonndorf – als Hauptachse eingestuft. Die Fahrgastzählung 2025 hat jedoch ergeben, dass – auch wegen der kürzeren Linienlänge - auf dieser Achse ein Standard gemäß Nebenachse ausreichend ist. Damit die Zuganschlüsse zuverlässig funktionieren, wird die Linie als eine Rufbus-Nebenachse eingestuft.

Etwa im Zwei-Stunden-Takt soll die Linie dank Mitfinanzierung des Landkreises Waldshut bis Ewattigen führen. Außerdem gibt es für Schüler bis zu zwei durchgehenden Fahrten von Döggingen bis Bonndorf oder zurück. Zu den weiteren Zeiten muss für Fahrten nach Bonndorf in Ewattigen auf die Linie 7344 umgestiegen werden.

Davon losgelöst soll am Wochenende in der Sommersaison (etwa April bis Oktober) ein durchgehendes Wanderbusangebot von Döggingen über Mundelfingen, Wutachmühle, Ewattigen, Bonndorf weiter bis zur Schattenmühle oder Löffingen angeboten werden. Damit soll der großen Zahl an Wanderern der Wutachschlucht entsprochen und ein attraktives Wanderbusangebot mit Zugangschluss in Döggingen geschaffen werden. Die Finanzierung soll gemäß Territorialprinzip erfolgen, sodass auf den Schwarzwald-Baar-Kreis nur ein geringer Teil entfällt. Da diese Verkehrsleistung separat erfolgen soll, ist auch eine eigenständige Liniennummer anzustreben.

In den Wintermonaten soll die Linie 950 lediglich bis Mundelfingen führen, da keine Mitfinanzierung des Landkreises Waldshut bis Ewattigen in Aussicht gestellt werden kann und da die nächstmögliche Wendemöglichkeit an der Haltestelle Wutach Wanderparkplatz bzw. die Strecke dorthin, im Winter ungeeignet ist.

4.3.8 Linie 820

Donaueschingen – Pfohren – Neudingen (– Gutmadingen) [Rufbus - Nebenachse]

Ab Donaueschingen führt die Linie 820 über Pfohren und Neudingen sowie teilweise weiter bis Gutmadingen. In Gutmadingen besteht Anschluss auf die Linie 430 des Landkreises Tuttlingen in Richtung Geisingen, sodass hier kreisübergreifende Fahrtmöglichkeiten vorhanden sind.

In Pfohren wird aufgrund der ausreichenden Erschließung des Ortes durch die Haltestellen Ortsmitte und Kirche künftig der Fahrweg über Alte Schule, Friedhof und Wiesenstraße entfallen.

Auf dieser Linie muss sichergestellt werden, dass die Schülerverkehre zum Schulstandort Donaueschingen und von Neudingen zur Grundschule in Pfohren zeitgerecht bedient werden. Darüber hinaus müssen Anschlussverkehre zu den Schulstandorten in Hüfingen und Villingen-Schwenningen mit angemessenen Umsteigezeiten möglich sein.

4.3.9 Linie 850

Donaueschingen – Wolterdingen – Hammereisenbach – Vöhrenbach (– Furtwangen) [Rufbus-Nebenachse]

Zwischen Donaueschingen und Vöhrenbach verkehrt die Linie 850. Sie ist vorrangig auf den Busknoten zur Minute 00 in Vöhrenbach Busbahnhof (Linie 500) 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 Schülerinnen und Schülern in Vöhrenbach nicht umsteigen muss.

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

4.3.10 Linie 855

Donaueschingen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn [ODV-Nebenachse]

Im Abschnitt Donaueschingen – Wolterdingen überlagert und ergänzt die Linie 855 die Linie 850 Donaueschingen - Vöhrenbach. Sie führt weiter über Hubertshofen bis Mistelbrunn und hat den Umfang einer ODV-Nebenachse.

Sie bedient den Schülerverkehr von Hubertshofen zur Grundschule Wolterdingen und zu den Schulen in Donaueschingen. Teilweise gibt es in Wolterdingen Anschlussbeziehungen von und zur Linie 850 in beiden Fahrtrichtungen.

4.3.11 Linie 860

Döggingen – Bräunlingen – Bruggen – Wolterdingen – Hubertshofen – Mistelbrunn [Rufbus-Nebenachse]

Über die Linie 860 wird die Stadt Bräunlingen sowie Wolterdingen 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 – Ewattingen gute Anschlüsse hergestellt (Umstieg in Döggingen auf Buslinie 950).

Die Linienführung verläuft von Döggingen über den Dögginger Buck (K 5739) nach Bräunlingen in das Wohngebiet Habsburger Straße und weiter 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 daher von Bräunlingen Gupfen über die L 181 nach Bruggen und Wolterdingen. An der Haltestelle Kirche bestehen Anschlüsse an die Linie 850 insbesondere in Richtung Vöhrenbach.

Zu Zeiten des Schülerverkehrs fährt die Linie 860 im Umfang einer Erschließungslinie weiter nach Hubertshofen und Mistelbrunn. Somit wird eine Verbindung von Mistelbrunn und Bruggen zur Grundschule in Bräunlingen hergestellt.

4.3.12 Linie 870

Unterbränd – Waldhausen – Bräunlingen [Erschließungslinie]

Die Linie 870 hat die vorrangige Aufgabe, die Bräunlinger Stadtteile Unterbränd und Waldhausen an den Ringzug-Haltepunkt Bräunlingen anzubinden. Es soll der direkte Weg vom Bahnhof über die Haltestelle Stadthalle und Kirche in Richtung Waldhausen und Unterbränd gewählt werden. Am Ringzug-Haltepunkt sollen Anschlüsse von und nach Donaueschingen beziehungsweise von und zu den Schulen in Villingen-Schwenningen und Hüfingen ermöglicht werden. Der Bedienungsumfang entspricht dem einer Erschließungslinie. Zugleich sichert diese Linie den Schülerverkehr der Grundschule Bräunlingen.

4.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Unter Kapitel 3.4 wurde der Status Quo in Bezug auf die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln bereits ausführlich beschrieben. Zukünftig soll diese Verknüpfung – im Rahmen der Möglichkeiten - weiter verstärkt werden.

Gerade für die Überwindung kurzer Strecken können im Stadtgebiet Villingen-Schwenningen über die Zeus-App E-Scooter gebucht werden.

Wichtig für die Nutzung einer Fahrradabstellanlage an einem Verknüpfungspunkt (B&R-Anlage) ist die Zugänglichkeit für den Radverkehr. Auch hierfür müssen entsprechende barrierearme Zuwege und platzmäßig ausreichende Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Hierbei sollte eine Abstellanlagen mit Bügeln zum Anschließen der Räder Standard sein.

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. Sinnvoll und zu empfehlen sind daher an B&R-Anlagen überdachte und abschließbare Fahrradboxen.

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 Radverkehr 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.

4.5 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 die Einführung eines ausgeprägteren Neubürgermarketings, beispielsweise durch modernes und kreatives Informationsmaterial zu den Verkehrsangeboten in den Gemeinden beziehungsweise in der gesamten Region durch den Verkehrsverbund in Zusammenarbeit mit den betreffenden Gemeinden. Dies gilt sowohl für Themen der Alltagsmobilität und der Verknüpfung des ÖPNV mit alternativen Mobilitätsformen als auch für die Kombination des ÖPNV mit Freizeitangeboten.

Beispiele hierfür wären die Übersendung von innovativ gestaltetem Informationsmaterial oder die Bereitstellung eines (interaktiven) Stadtplans mit eingezeichneten Bus- und Bahn-Haltestellen oder Linienführungen.

5 Verkehrsverbund

5.1 Allgemeines

Die Kommunalisierung der ÖPNV-Finanzierungsmittel (ehemals § 45a PBefG-Mittel) an die Landkreise als Aufgabenträger übertrug die Verantwortung und Entscheidung über die Mittelverteilung auf die Landkreise. Im Schwarzwald-Baar-Kreis führten zudem die Vergaben der Verkehrsleistungen in den sechs Verkehrsbereichen in der Zeit von 2019 bis 2022 zu einer Verlagerung von seitherigen eigenwirtschaftlichen Verkehren auf gemeinwirtschaftliche Verkehre. Die damit einhergehende Stärkung der Rolle des Aufgabenträgers wurde im Vorgängerverbund „Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar“ (VSB), einem Zusammenschluss aller Verkehrsunternehmer im Kreisgebiet in einem reinen Unternehmensverbund, nicht ausreichend abgebildet. Hinzu trat, dass das Land Baden-Württemberg die Struktur der Verkehrsverbände im Land als zu kleinräumig empfand und insbesondere kleinere Verkehrsverbände, zu denen auch der VSB und die benachbarten Verbände in der Region VVR für den Landkreis Rottweil und TUTicket für den Landkreis Tuttlingen zählten, zum Zusammenschluss anregte.

Wichtige Punkte des mit dem Land vereinbarten ÖPNV-Pakts zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg waren die Reform der Tarife und die Gründung eines gemeinsamen Tarifverbunds für die Region. Beides konnte zum 1. Januar 2023 realisiert werden. Die bisherigen Verbände TUTicket, VSB und VVR wurden aufgelöst und zum gemeinsamen Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg mit Sitz in Villingen-Schwenningen und Kundencentern in Rottweil, Schramberg, Tuttlingen und Villingen zusammengeführt. Damit löste der Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg die genannten Verkehrsverbände ab und wandelte sich von einem Unternehmensverbund zu einem Aufgabenträgerverbund. Verbandsmitglieder des Verbunds sind neben den Landkreisen Rottweil, Tuttlingen und dem Schwarzwald-Baar-Kreis auch das Land Baden-Württemberg.

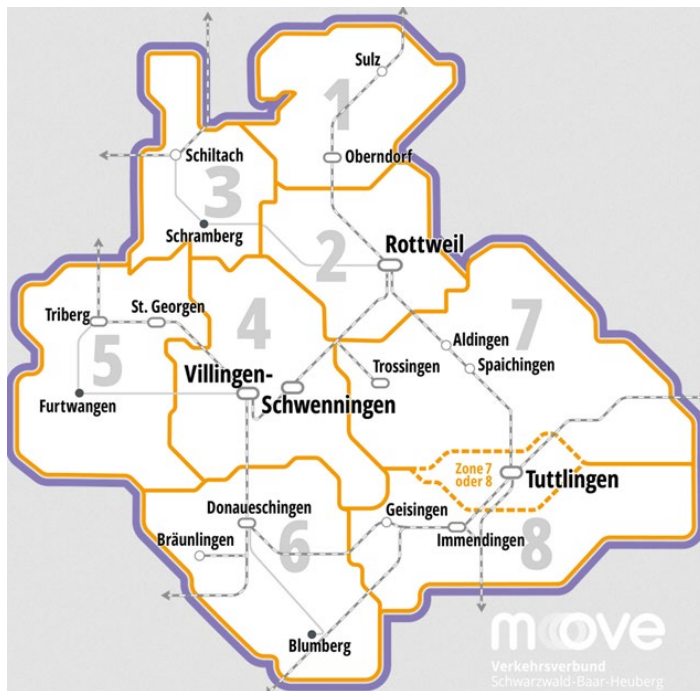


Abbildung 11: Tarifzonenplan des Verkehrsverbunds Schwarzwald-Baar-Heuberg

5.2 Move-Tarif und weitere Tarife

Für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs besonders vorteilhaft spürbar ist die große Tarifreform, welche unter anderem die regionale Tarifkooperation zwischen den Landkreisen Rottweil, Tuttlingen und dem Schwarzwald-Baar-Kreis (RTK) ablöste. Die bislang in den drei Landkreisen kleinteiligen 27 Tarifzonen wurden auf acht Zonen, auf den Schwarzwald-Baar-Kreis entfallend von zehn auf drei Zonen verringert. Diese liegen im Schwarzwald (Raumschaft Triberg, St. Georgen, Oberes Bregtal), im Großraum Villingen-Schwenningen (einschließlich Bad Dürkheim und Königsfeld) und im Städteviereck Donauschingen/Bräunlingen/Hüfingen samt Blumberg. Nicht nur durch die neuen, großflächigen Zonen sind seither die Tickets billiger, überhaupt wurden die Tarife spürbar herabgesetzt, insbesondere im Bereich der Abonnements und Zeitfahrtscheine. Daneben ist die Wahl des richtigen Tickets deutlich vereinfacht, da die Tarifstruktur überschaubarer und schlanker gestaltet wurde. Folgende Fahrausweise werden unter der Marke „Move“ ausgegeben:

- EinzelTickets (EinzelTicket Erwachsener, EinzelTicket Kind)
- TagesTickets (TagesTicket Single, TagesTicket Gruppe)
- Zeit Cards (MonatsCard Erwachsener, AboCard Erwachsener, MonatsCard Ausbildung)
- AnschlussTicket
- FahrradTicket

Der Verkehrsverbund VSB und sein Nachfolger, der Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg wurden von Anfang an als „Vollverbund“ angelegt. Dies bedeutet, dass im Verbundtarif sämtliche Tarifarten (Einzelfahrtscheine, Zeitkarten usw.) angeboten werden. Die früheren Haustarife der Unternehmen wurden abgeschafft. Die vom Verkehrsverbund erlassenen Tarifbestimmungen regeln hierzu die Details.

Neben den Verbundtarifen und den noch im Folgenden beschriebenen Tarifen des Landes Baden-Württemberg und des Deutschlandtickets gelten in der Großen Kreisstadt Donaueschingen separate, verbilligte, Tarife für den Stadtbusverkehr („Donaubus“) und in der Gemeinde Brigachtal für den „Bärenbus“. In der Großen Kreisstadt Villingen-Schwenningen besteht „freie Fahrt“ an Samstagen in allen Bussen und Zügen innerhalb des Stadtgebiets inkl. der Teilorte, ein Fahrschein ist dann dort nicht nötig.

Zeitkarten des Verkehrsverbunds (Monats- bzw. Jahreskarte) können durch eine 24 Stunden geltende Anschlusskarte „badisch 24“ auf das Gebiet der Verkehrsverbände Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF), Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL), Tarifverbund Ortenau (TGO) und Waldshuter Tarifverbund (WTV) erweitert werden.

Daneben kann eine Monats- oder Abokarte des Verbunds für die Gültigkeit eines Monats mit einem Anslussticket auf einzelne Bereiche im benachbarten Verkehrsverbund RVF, TGO oder WTV ausgedehnt werden.

Ergänzt wird das Angebot durch die Einführung des Jugendtickets BW zum 1. März 2023 auf Landesebene, dem Deutschlandticket zum 1. Mai 2023 auf Bundesebene und der Erweiterung des Jugendtickets BW zum Deutschlandticket JugendBW ab dem 1. Dezember 2023. Das Deutschlandticket wird zudem als Jobticket angeboten. Die Deutschlandtickets mit ihrer bundesweiten Gültigkeit im Nahverkehr sorgen dafür, dass Tarifzonen im Zeitkartenbereich deutlich an Bedeutung verloren haben.

Kernaufgabe des Verbunds ist dennoch nach wie vor die Festlegung der Beförderungstarife unter der Marke „Move“ samt deren Fortentwicklung. Die Aufgabe des Verkehrsverbunds geht über die tariflichen Aspekte hinaus: Die Aufteilung der Verbundtarifeinnahmen auf die Verkehrsunternehmen sowie die Verwaltung der Schüler- und Erwachsenenabonnements. Hinzu tritt ein gemeinsamer Marktauftritt, einschließlich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Die Festlegung der Beförderungsbedingungen ergänzen das Aufgabenspektrum.

Im Bahnhofsgebäude Villingen befindet sich das KundenCenter, das den Fahrgästen bei tariflichen Fragen, bei Fahrplanauskünften und bei sonstigen Fragen rund um den ÖPNV zur Verfügung steht.

5.3 Allgemeine Vorschrift des Landkreises über den Verbundtarif

Das Verkehrsnetz von Bussen und Bahnen besteht aus vielen Transportketten mit Umsteigebeziehungen. Um das Verkehrsnetz auch tariflich abzudecken, hat 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 Move-Tarifs erlassen, die zum 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist.

In der Satzung wird festgelegt, dass innerhalb des Landkreises Personenverkehrsleistungen im ÖPNV, die auf Grundlage einer Liniengenehmigung gemäß §§ 42, 43 PBefG durchgeführt werden oder durchgeführt werden sollen (Linienverkehr), nur zum Move-Tarif des Zweckverbandes Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg angeboten werden dürfen.

Soweit mit Nachbarverbänden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des Move-Tarifs. Ausgenommen ist der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) einschließlich der Schienenersatzverkehre.

Alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im Landkreis sind verpflichtet, sämtliche Verbundfahrtausweise gegenseitig anzuerkennen. Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrtscheine des jeweiligen Nachbarverbundes gemäß den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

Zudem stellt die Allgemeine Vorschrift sicher, dass der Tarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs mindestens 25 % unter dem Tarif für vergleichbare Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs liegt und regelt den Ausgleich der ungedeckten Kosten samt Überkompensationskontrolle.

5.4 BW-Tarif

Mit seinerzeit zahlreichen Verkehrsverbänden, ergänzt durch das Tarifsystem der DB - Deutsche Bahn AG (ehemals C-Preis) und Tarifkooperationen unterschiedlichster Ausprägung für Verbundgrenzen überschreitende Fahrten, gehört Baden-Württemberg zu den Bundesländern mit der höchsten Tarifvielfalt und einer ausgeprägten Kleinteiligkeit im bundesweiten Vergleich. Dies führte zu einer hohen Komplexität für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Zum Fahrplanwechsel 2018/19 am 9. Dezember 2018 wurde für Verbundgrenzen überschreitende Fahrten der Baden-Württemberg-Tarif (bwtarif) im Gelegenheitsverkehr eingeführt. Der bwtarif wurde im Weiteren im Einvernehmen mit den betroffenen Verkehrsverbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen weiterentwickelt. Seit dem Fahrplanwechsel 2020/21 am 13. Dezember 2020 werden auch Zeitkartenangebote im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr angeboten. Das Tarifangebot besteht aus bwEINFACH & bwHIN UND ZURÜCK, bwWEITERFAHRT & bwWEITERFAHRT HIN UND ZURÜCK, bwGRUPPE sowie dem Baden-Württemberg-Ticket & bwTAG. Ein E-Ticket-System, das in verschiedene Apps integriert ist, ergänzt das Ticketangebot. CiCo steht für „Check-in“ und „Check-out“, dem Ein- und Auschecken durch die Fahrgäste beim Ticketkauf. Das Programm berechnet nach dem Ausstieg den günstigsten Fahrpreis. Nach der Vorschrift des § 9 Abs. 3 ÖPNV-G ist somit bei verbundgrenzüberschreitenden Verkehren grundsätzlich der bwtarif anzuwenden.

5.5 Deutschlandticket und D-Ticket JugendBW

Das Deutschlandticket ist ein bundesweit gültiges, monatlich kündbares Abonnement-Ticket für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Deutschland. Es wurde zum 1. Mai 2023 eingeführt und gilt in allen Bussen und Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland. Dazu gehören alle RE, RB, S-Bahnen, Straßen-/Stadtbahnen und Busse. Das Ticket gilt nicht in den Zügen des Fernverkehrs (z. B. ICE, EC, IC, Flixtrain, TGV) und in Fernbussen. Bei speziellen Bahnverbindungen in Baden-Württemberg, wie der Intercity-Strecke von Stuttgart nach Konstanz (Gäubahn), Bahnstrecken in die Schweiz, Seilbahnen und Fähren auf dem Bodensee gelten besondere Bedingungen.

Für Kinder, Jugendliche und Schüler bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs sowie für Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende bis zur Vollendung des 27. Lebensjahrs, die sich in Ausbildung befinden und einen Nachweis vorlegen, besteht seit dem 1. Dezember 2023 die Möglichkeit, das D-Ticket JugendBW als ein günstigeres Deutschland-Ticket zu erwerben. Voraussetzung ist der Wohnsitz in Baden-Württemberg beziehungsweise der Besuch einer Schule oder Hochschule in Baden-Württemberg.

Die Finanzierung des Deutschlandtickets erfolgt durch Fahrgeldeinnahmen sowie durch Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich im Rahmen der bundesweiten Finanzierungsvereinbarungen an der Kompensation der Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen. Das D-Ticket JugendBW wird gemeinsam von Land und Aufgabenträger getragen, wobei das Land 70 % und die Aufgabenträger 30 % der Mehrkosten für die Rabattierung übernehmen.

Die Verteilung der Mittel erfolgt über das Land und die Verkehrsverbünde an die zuständigen Aufgabenträger. Eine automatische Anpassung der Ausgleichsmittel an steigende Betriebs- und Investitionskosten ist nicht vorgesehen und bedarf gesonderter politischer Entscheidungen.

Mit dem Deutschlandticket sind auch Risiken verbunden, namentlich:

- Finanzierungsrisiken durch steigende Personal-, Energie- und Infrastrukturkosten bei begrenzten Ausgleichsmitteln
- Einnahmeverchiebungen zulasten bestehender Zeitkartenangebote
- Kapazitätsengpässe insbesondere auf stark nachgefragten Achsen
- Eingeschränkte Steuerungsmöglichkeiten der Aufgabenträger bzw. des Verkehrsverbunds aufgrund des bundesweit einheitlichen Ticketpreises
- Abhängigkeit von der langfristigen Finanzierung durch Bund und Land

Das Deutschlandticket bildet damit aus Sicht des Nahverkehrsplans ein externer Rahmenfaktor mit wesentlichem Einfluss auf Nachfrage, Finanzierung und Angebotsqualität. Ergänzend bleiben Angebots-, Qualitäts- und Finanzierungsmaßnahmen durch Aufgabenträger bzw. Verkehrsverbund erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV langfristig zu sichern.

5.6 Perspektiven

Der Verkehrsverbund ist hinsichtlich seines Aufgabenspektrums und der Tiefe seiner Koordinationsleistungen bislang als Tarifverbund einzustufen.

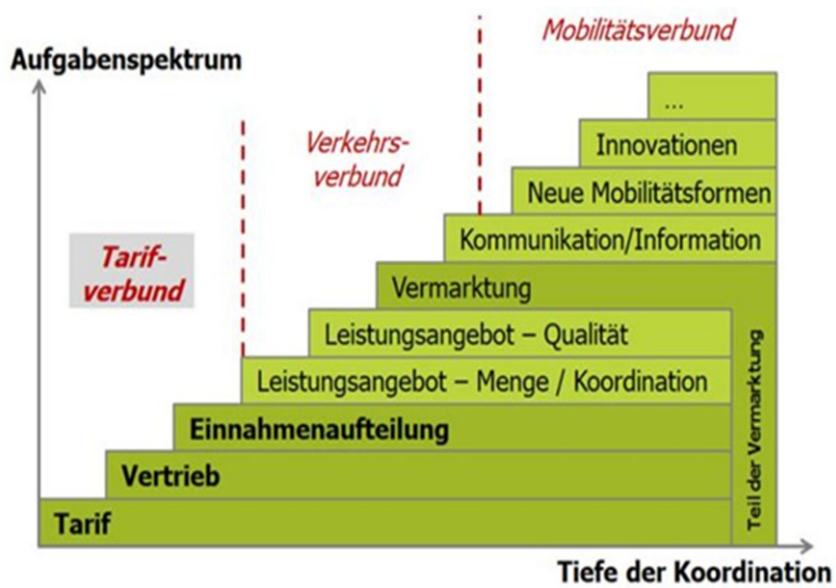


Abbildung 12: Stufen eines Verkehrsverbunds

In seiner Weiterentwicklung für die Zukunft sind weitere Schritte in Richtung zu einem Verkehrsverbund wünschenswert, der die quantitative und qualitative Planung und Bereitstellung des Leistungsangebots der Verkehrsleistungen des straßengebundenen ÖPNV, bei Einbeziehung neuer Mobilitätsformen wie z. B. Carsharing oder dergleichen als Mobilitätsverbund übernimmt.

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 Fahrgästen mit Kinderwägen, Rollatoren und dergleichen 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.

Zielsetzung ist, alle Umsteigeanlagen (Bahnhöfe, Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktionen verschiedener Buslinien) sowie in jedem Ortsteil mindestens eine „Hauptbushaltestelle“ barrierefrei auszubauen. Zum großen Teil wurde dies bereits umgesetzt. Besonders hervorzuheben ist unter anderem die Umgestaltung des Busbahnhofs in Kö nigsfeld, der nicht nur barrierefrei umgestaltet wurde, sondern auch mit Fahrplan-Echtzeit-auskunft und mit einem Charger-Cube für E-Bikes ausgestattet wurde.

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, sorgen grundsätzlich Niederflrbusse mit hydraulischer Absenkeinrichtung (Kneeling) und ausklappbaren Rampen dafür, dass auch Rollstuhlfahrer, Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollatoren u. ä. die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können.

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 Straßenbulasträger zuständig. Die nachfolgenden Empfehlungen für die Ausstattung der Haltestellen entfaltet deshalb keine bindende Wirkung.

6.2 Busbahnhöfe und Bushaltestellen

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.

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 sowie der Städte und Gemeinden dar.

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 Dögingen 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 Umsetzung ist bereits an der Mehrheit der Haltestellen erfolgt. 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 sind gemäß den einschlägigen Normen kontrastreiche, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierungen) anzubringen und vorzuhalten. Soweit Fahrkartenautomaten vorhanden sind, sollen diese durch eine geeignete Höhe für die Bedienung auch durch Rollstuhlfahrer 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.

Weitere Ausstattungen, um einen Mobilitätspunkt zu erhalten, sind an den Haltestellen der Kategorie 1 erwünscht.

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 aufgenommen werden; außerdem alle sonstigen Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktion, beispielsweise Riedböhringen Kirche, Wolterdingen Kirche, Triberg Marktplatz, Obereschach Niedereschacher Straße, Kappel Eschach-Brücke, Niedereschach Altes Rathaus, Unterkirnach Kirnachbrücke, Bad Dürnheim 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 sollen diese Haltestellen mit elektronischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet werden. 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

Das Mobilitätsangebot des Schwarzwald-Baar-Kreises soll durch sogenannte Mobilitätspunkte/Mobilstationen erweitert werden. Ziel ist es, den Umstieg im ÖPNV zu erleichtern und den Zugang zu verbessern.

Mobilstationen sind die Verbindung von mindestens zwei verschiedenen Fortbewegungsmitteln, z.B. die Fahrt mit dem Fahrrad zum (Bus-) Bahnhof, danach Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel. Um hier den Zugang für die Bürger zu erleichtern, soll es die Möglichkeit geben die Fahrräder sicher unterzubringen. Hierfür muss eine Fahrradschließanlage vorgehalten werden, im besten Fall mit einer Lademöglichkeit für E-Bikes.

Positive Beispiele im Landkreis sind unter anderem die Fahrradschließanlage am Bahnhof in Donaueschingen, mit insgesamt 10 Plätzen. 5 Plätze sind für E-Bike inklusive Ladung vorgehalten. Die Nutzung der Schließanlage sowie die Ladung ist kostenfrei.

Ein weiteres positives Beispiel ist der Busbahnhof in Königfeld. Hier ist ein Charger-Cube, welcher nicht nur die E-Bikes lädt, sondern auch eine kleine Auswahl an Reparatursets bereithält.

Weitere Bestandteile einer Mobilstation sind das Angebot von Carsharing, E-Auto-Ladesäulen, ein sicherer Unterstand für die Fahrgäste, kostenloses W-Lan, USB-Ladesteckdosen oder gute Beleuchtung. Diese Liste ist nicht abschließend und muss sich an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort und das Bedürfnis der Bewohner anpassen.

Der Ausbau von Mobilstationen im Schwarzwald-Baar-Kreis soll vorangetrieben werden. Durch die aktuell schwierigeren Haushaltslagen wurde im Oktober 2025 ein Workshop mit allen Bürgermeister*innen und den Mitgliedern des ÖPNV-Ausschuss durchgeführt.

Folgende Punkte für den Ausbau wurden festgehalten:

- Der Ausbau erfolgt auf freiwilliger Basis
- Es wird sich beim Ausbau an die Inhalte des Landes Baden-Württemberg orientiert
- Das finale Landesdesign sowie ein Rahmenvertrag soll Mitte 2026 durch das Verkehrsministerium an die Kreise weitergereicht werden
- Die Bedarfe der Kommunen werden abgefragt und es wird nach einer gemeinsamen Förderung, z.B. aus dem LGVFG gesucht

Abschließend lässt sich sagen, dass Mobilstationen ein wichtiger Bestandteil zum Zugang für den öffentlichen Personennahverkehr sind.

6.3 Fahrzeuge

6.3.1 Corporate Design

Alle Fahrzeuge müssen farblich einheitlich gestaltet sein. Die Grundfarbe der Fahrzeuge ist RAL 5017 Verkehrsblau. An der Stirnseite der Fahrzeuge ist in Fahrtrichtung rechts das Logo des Verkehrsverbunds sowie 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

Es sind grundsätzlich Niederflurfahrzeuge einzusetzen, mindestens jedoch sind die Bereiche zwischen den Einstiegen in Niederflurbauweise auszuführen. Die Busse verfügen über eine Absenk-Einrichtung (Kneeling), über eine Klapprampe 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.

In den Fahrzeugen befinden sich eine ausreichende Anzahl von Haltewunsch Tasten sowie eine Haltewunsch Taste im Bereich des Rollstuhlstellplatzes. Zudem sind ausreichend Haltevorrichtungen, beispielsweise senkrechte Haltestangen, vorzusehen.

Die Fahrzeuge verfügen über eine Klimaanlage sowie einen kostenlos nutzbaren WLAN-Hotspot. Neufahrzeuge verfügen darüber hinaus über eine USB-Ladesteckdose in jeder Sitzreihe.

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.

Das Durchschnittsalter der im jeweiligen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge (einschl. vorzuhaltender Reservefahrzeuge) darf maximal zehn Jahre betragen, das Höchstalter der Fahrzeuge beträgt 14 Jahre. Ausscheidende Fahrzeuge sind durch Fahrzeuge mit einer maximalen Zulassungszeit von zwei Jahren zu ersetzen.

Die Fahrzeuge verfügen über eine Kunststoff-Abtrennung des Fahrer-Platzes.

Fahrzeuge, die auf einer Regiobuslinie eingesetzt werden, verfügen darüber hinaus über eine Überlandbestuhlung. Das Höchstalter von elf Jahren darf bei diesen Fahrzeugen nicht überschritten werden.

6.3.3 Werbung auf und in Fahrzeugen

In und auf den im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen darf Werbung nur unter Beachtung der folgenden Vorgaben angebracht werden:

Außenwerbung ist auf den Rückseiten der Fahrzeuge erlaubt. Die Liniennummer muss jedoch erkennbar bleiben.

Die Seitenflächen in den Bereichen unterhalb der Fenster sind für Werbung durch den Auftraggeber, den Verkehrsverbund oder die Gemeinden o.ä. freizuhalten.

Die Frontseiten der Fahrzeuge sind ausschließlich dem Logo des Verkehrsverbunds sowie dem Logo des Stadtverkehrs oder des Regionalbusverkehrs vorbehalten (vgl. Kapitel 6.3.1).

Werbung im Fahrzeug: In den Fahrzeugen dürfen Plakate in dafür vorgesehenen Halterungen (z.B. hinter dem Fahrer) angebracht werden. Die Fensterscheiben müssen frei bleiben. Digitale Werbung auf den Innenmonitoren darf die Anzeige der Haltestellen nicht beeinträchtigen. Daher darf Werbung nur bei Doppelmonitoren – und hier nur auf maximal einem Display angezeigt werden. Sie ist ausschließlich ohne Ton zu gestalten.

Es ist nicht gestattet, auf und in den Fahrzeugen Werbung aus nachfolgenden Themenbereichen anzubringen:

- 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.

6.3.4 Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge im ÖPNV

Nach den Vorgaben der Clean Vehicles Directive (CVD) bzw. des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SFBG) müssen bis zum 31. Dezember 2030 mindestens 65% der eingesetzten Fahrzeuge sauber und die Hälfte davon emissionsfrei sein. Als emissionsfreie Antriebe kommen wasserstoff- oder batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge in Betracht.

Als öffentlicher Auftraggeber i. S. v. § 99 Nr. 1 – 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) fällt der Schwarzwald-Baar-Kreis unter den persönlichen Anwendungsbereich nach § 3 i. V. m. § 2 Nr. 1, Nr. 2 SFBG. Mit einem etwaigen öffentlichen Dienstleistungsauftrag i. S. v. Art. 2 i (EG) Nr. 1370/2007, der die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen gem. § 2 Nr. 3 i. V. m. § 4 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 2 SFBG zum Gegenstand hat, ist auch der sachliche Anwendungsbereich eröffnet, da von einer Überschreitung der Schwellenwerte gem. § 3 Nr. 2 a bzw. § 3 Nr. 2 b auszugehen ist. Folglich sind die oben genannten gesetzlich vorgegebenen Mindestziele einzuhalten:

Im Schwarzwald-Baar-Kreis werden bis zum 31. Dezember 2030 sechs Linienbündel im Regionalbusverkehr zur beabsichtigten Vergabe von Verkehrsleistungen anstehen. Für das zum Dezember 2027 zeitlich nächstliegend zu vergebende Linienbündel „Südbaar“ gilt:

Die eingesetzten Fahrzeuge erfüllen mindestens die Euro-Abgasnorm Euro VI. Die Fahrzeuge müssen mit dem Kraftstoff HVO100 betrieben werden können.

Die in den Jahren 2029 und 2030 anstehenden Vergaben in den Linienbündeln Mitte, Nordöstliches Kreisgebiet, Nordwest, Ostbaar und Schwarzwald werden die beschriebenen Mindestziele des SBFG einzuhalten haben. Es ist damit zu rechnen, dass dies zum Einsatz batterieelektrischer Antriebe führen wird.

6.3.5 Automatische Fahrgastzählung (AFZS)

Der Zusammenschluss mehrerer Verkehrsunternehmen zu Verbänden und insbesondere staatlich bezuschusste Tickets, wie z.B. das Deutschlandticket gestalten eine gerechte Aufteilung von Einnahmen und staatlichen Fördergeldern zunehmend komplex.

Ebenso stellen knappe Haushaltskassen, eine bedarfsgerechte und effiziente Konzipierung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie ein Umwelt- und ressourcenschonender Einsatz von Fahrzeugen große Herausforderungen dar.

Das Wissen über die Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs durch jeweils objektive Fahrgastzahlen kann beim Bewältigen dieser Aufgaben von großer Hilfe sein. In dieser Hinsicht kommt einer automatischen Fahrgastzählung eine hohe Bedeutung zu.

Die Verantwortung für die Erhebung, Verarbeitung und Bereitstellung der Fahrgastzahlen obliegt dabei dem Schwarzwald-Baar-Kreis als Aufgabenträger im Sinne des § 6 Absatz 1 Satz 1 ÖPNV-G. Der Kreis beabsichtigt zur Erfüllung der Anforderungen aus §§ 9 und 15 ÖPNV-G in Verbindung mit § 5 Absatz 6 ÖPNV-VO den Einsatz automatischer Fahrgastzählssysteme (AFZS). Zur operativen Umsetzung hat sich der Schwarzwald-Baar-Kreis mit neun weiteren Aufgabenträgern zum Regionalen Hintergrundsystem „Südbaden“ zusammengeschlossen. Um Fahrgastzählungen in der vom Land geforderten Qualität zu erfassen und an das regionale Hintergrundsystem zu übermitteln, beabsichtigt der Schwarzwald-Baar-Kreis die Beschaffung und den Einbau von AFZS-Hardware für einen Teil der im Aufgabenträgergebiet eingesetzten Fahrzeuge. In einem zwischen dem Schwarzwald-Baar-Kreis und dem Verkehrsunternehmen abzuschließenden Gestattungsvertrag werden das Verfahren zur Beschaffung, Ausstattung, Betrieb und Abwicklung der Fahrzeuge im Linienbündel mit AFZS während des laufenden Konzessionszeitraums konkretisiert und die Mitwirkungsrechte und -pflichten der Beteiligten geregelt.

Die automatische Fahrgastzählung bietet gegenüber einer manuellen Zählung insbesondere folgende Vorteile:

- Keine Personalkosten durch Zählpersonal
- Höhere Zählgenauigkeit, da durch Zertifizierungsprozess genormt und überprüft
- Keine Ermüdung/keine Unzuverlässigkeit des Zählpersonals
- Keine Reduktion auf Erhebungszeiträume
- Mehr Daten durch höhere Zählmenge/-häufigkeit bei geringeren Kosten
- Weniger Manipulationsmöglichkeiten
- Bessere Vergleichbarkeit durch Ausschluss menschlicher Fehler

Jedoch kann AFZS keine Informationen über Fahrgäste (z.B. Behindertenerhebung, Zweck der Fahrt, benutztes Ticket etc.) sammeln oder die genaue Fahrstrecke (Quelle-Ziel Information) der Fahrgäste erheben.

Dennoch können aus den gewonnenen Zähldaten Informationen für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs, für die Erstellung von Fahrplänen und Handlungsempfehlungen für Verkehrsunternehmen abgeleitet werden.

Das Land Baden-Württemberg erhält objektive, vergleichbare und aktuelle Fahrgastzahlen der einzelnen Linien an den jeweiligen Haltestellen mit jeweiligen Zeitangaben, was zusammen mit den Verkehrsverbänden für eine gerechtere Einnahmenaufteilung genutzt werden kann.

7 Strategische Umweltprüfung

Ziel der Strategischen Umweltprüfung (SUP) ist die frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen bei Planungen. Die rechtlichen Grundlagen sind in §§ 33–44 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geregelt.

Der Nahverkehrsplan ist weder in Anlage 5 Nr. 1 noch Nr. 2 UVPG aufgeführt. Damit besteht nach § 35 Abs. 1 UVPG keine SUP-Pflicht. Auch nach § 35 Abs. 2 UVPG ist eine SUP nur erforderlich, wenn der Plan einen Rahmen für UVP-pflichtige Vorhaben oder andere Vorhaben im Sinne der §§ 4 ff. UVPG in Verbindung mit Anlage 1 (im Verkehrsbereich kommen hierbei Vorhaben nach Nr. 14 in Betracht) setzt und voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat.

Der Nahverkehrsplan entfaltet unmittelbare Bindungswirkung ausschließlich im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Maßnahmen außerhalb dieses Rahmens, insbesondere gegenüber Kommunen oder Straßenbulasträgern, haben lediglich Empfehlungscharakter. UVP-pflichtige Vorhaben, insbesondere größere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, werden durch den Nahverkehrsplan nicht vorbereitet oder festgelegt.

Eine überschlägige Einzelfallprüfung nach Anlage 6 UVPG zeigt, dass der Nahverkehrsplan nur einen allgemeinen Rahmen vorgibt (z. B. Linienverläufe, Taktungen) und keine konkrete Projektplanung enthält. Zwar können Angebotsanpassungen im ÖPNV zu veränderten Emissionen führen, insgesamt ist jedoch durch die angestrebte Verlagerung vom Pkw zum ÖPNV eine Reduzierung von Energieverbrauch, Luftschadstoffen und Lärm zu erwarten. Flexible Bedienformen wie Rufbusse und On-Demand-Verkehre tragen zusätzlich zur Emissionsminderung bei.

Auch in empfindlichen oder geschützten Gebieten sowie in verdichteten Räumen sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Bestehende Verkehrsvorbelastungen werden durch den Nahverkehrsplan nicht verschärft.

Einzelfallprüfung, ob der Nahverkehrsplan erhebliche Umweltauswirkungen hat:

Merkmale des Plans (Anlage 6 Teil 1)		
Grad der Festlegung	Der Nahverkehrsplan setzt nur einen allgemeinen Rahmen (Linienverläufe, Bedienungshäufigkeit). Keine Detailplanung.	Keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen
Zusammenhang mit anderen Plänen	Es besteht ein Abstimmbedarf mit Raumordnungs-, Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie Klimaschutzplänen.	Keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen

<p>Relevanz für UVP-pflichtige Vorhaben</p>	<p>Zwar kann der Nahverkehrsplan Impulse für Verkehrsvorhaben und damit zusammenhängender baulicher Infrastruktur setzen, rahmensetzend ist er nicht.</p> <p>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.</p>	<p>Keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen</p>
<p>Bedeutung für Umweltziele (z. B. Lärm, Luft, Klima)</p>	<p>Nahverkehrspläne beeinflussen den Modal Split und somit Emissionen, Flächenverbrauch, Lärm etc. Die Ziele und Standards der Erschließungs- und Verbindungsqualität im ÖPNV auf dem Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises können auf einigen Buslinien zu einem höheren oder geänderten Fahrtenangebot gegenüber dem Status quo führen. Damit steigen auch Energieverbrauch, Luftschadstoff- und Lärmemissionen im ÖPNV. Im Gegenzug wird der verstärkte Einsatz von flexiblen Bedienungsformen, in erster Linie von Rufbussen und On-Demand-Verkehren dazu führen, dass Emissionen des Busverkehrs reduziert werden bzw. sogar ganz entfallen, soweit kein Beförderungsbedarf besteht und deshalb die Rufbusse bzw. On-Demand-Verkehre nicht angefordert werden. Insgesamt wird mit den vorgeschlagenen Maßnahmen eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den ÖPNV angestrebt, gesamthaft gesehen ist eine Verringerung des Energieverbrauchs und der Luftschadstoff- bzw. Lärmemissionen zu erwarten. Hier ist der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im PBefG rahmensetzend.</p>	<p>Keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen</p>

Merkmale der betroffenen Gebiete (Anlage 6 Teil 2)		
Empfindlichkeit des Gebiets, Schutzstatus und Bedeutung des Gebiets	Gebiete nach Nummer 2.3 der Anlage 3 zum UVPG, insbesondere Schutzgebiete, Natura 2000, FFH, Wasserschutzgebiete oder sonstige besonders geschützte Gebiete sowie im Verdichtungsbereich Villingen-Schwenningen als Oberzentrum mit hoher Bevölkerungsdichte sind im Umfeld dort verlaufender Verkehrswege betroffen. Es wird hinsichtlich der Auswirkungen auf das unter dem Punkt „Bedeutung für Umweltziele“ Ausgeführte Bezug genommen. Die Naherholung kann bei umweltfreundlicher Anfahrbarkeit durch ÖPNV statt durch den mobilisierten Individualverkehr sogar entlastet werden.	Keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen
Vorbelastung	Die Vorbelastung durch Verkehr ist insbesondere im Verdichtungsbereich Villingen-Schwenningen gegeben, der Nahverkehrsplan sorgt wie oben aufgeführt jedoch nicht zu einer Verschärfung.	Keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen

Tabelle 14: Einzelfallprüfung

Ergebnis: Die Vorprüfung hat erhebliche negative Umweltauswirkungen in der überschlägigen Prüfung nicht erkannt, somit entfällt eine Pflicht zur SUP auch nach den Kriterien des § 35 Abs. 2 UVPG.

8 Ausbildungsverkehr

Der Ausbildungsverkehr erfolgt im Schwarzwald-Baar-Kreis grundsätzlich innerhalb der öffentlichen Linienverkehre.

In der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SENS) 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. Es ist anzustreben, solche Spitzen nach Möglichkeit durch einen gestaffelten Schulbeginn zu vermeiden.

Nach § 10 Abs. 1 SENS 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 SENS 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 SENS 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 Schulschluss. 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 Rückfahrten nach der 8. oder 9. Unterrichtsstunde angeboten.

Auch zu den anderen Schulanfangs- und -schlusszeiten bestehen ÖPNV-Verbindungen. Aufgrund der 60-Minuten-Takte bei den Haupt- und Nebenachsen werden die zumutbaren Wartezeiten nach der SENS nicht überschritten. In besonderen Fällen, insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten oder Räumen, können Beförderungsformen des freigestellten Verkehrs geprüft werden.

9 Finanzierung des ÖPNV im Schwarzwald-Baar-Kreis

Im Folgenden werden Einnahmen und Ausgaben im Kreishaushalt des Schwarzwald-Baar-Kreises für den ÖPNV und die Schülerbeförderung zusammenfassend dargestellt. Die im Folgenden genannten Jahresbeträge basieren auf dem Ergebnis im Haushaltsjahr 2024.

Einnahmeseite des Landkreises:

Die Aufgabenträger erhalten vom Land eine jährliche Zuweisung zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 15 ÖPNV-G. Von diesen sogenannten Kommunalisierungsmitteln entfallen auf den Schwarzwald-Baar-Kreis ca. 4,8 Mio. €. Hinzu treten Verbundfördermittel des Landes nach § 9 ÖPNV-G in Höhe von ca. 0,8 Mio. € und zur Förderung des ÖPNV nach § 28 Finanzausgleichsgesetz von 0,3 Mio. €.

Mittel nach § 18 Finanzausgleichsgesetz zur Finanzierung der notwendigen Schülerbeförderungskosten erhält der Landkreis in Höhe von jährlich rund 5,1 Mio. € vom Land. Schüler leisten einen Eigenanteil an den Beförderungskosten inkl. eingerechneten Lastenausgleichszahlungen benachbarter Landkreise von 0,7 Mio. €.

Ausgabenseite des Landkreises:

Die Verkehrsleistungen im ÖPNV werden im Landkreis gemeinwirtschaftlich in Form von sogenannten Bruttoverträgen erbracht. Das heißt, der Landkreis finanziert die Verkehrsleistungen und trägt das wirtschaftliche Risiko im Regionalbusverkehr. Daneben existieren in Villingen-Schwenningen und Donaueschingen Stadtverkehre.

Zur Finanzierung der Stadtverkehre in den beiden Städten leistet der Landkreis einen Beitrag von 0,6 Mio. €. Der Regionalbusverkehr in den sechs im Landkreis bestehenden Verkehrsbereichen schlägt nach Abzug von Fahrgeldeinnahmen sowie der Regiobusförderung mit einem jährlichen Nettoaufwand von 11,8 Mio. € zu Buche.

Die Kompensation der Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen durch das Deutschlandticket und das Deutschlandticket JugendBW durch Ausgleichszahlungen des Landes über die Verkehrsverbünde und Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen wird als durchlaufender Posten außerhalb des Kreishaushalts abgewickelt. Die Finanzierung von 30% der Mehrkosten für die Rabattierung des Deutschlandticket JugendBW wird hingegen aus dem Kreishaushalt geleistet. Spitz abgerechnete Beträge lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans noch nicht vor, werden aber geschätzt rund 0,8 Mio. € betragen.

Für die Erstattung notwendiger Schülerbeförderungskosten an Schulträger, die Aufwendungen für Sonderbeförderung an Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren sowie anteiligen Kosten der Linienverkehre, die der Schülerbeförderung zuzuordnen sind, und den o. g. voraussichtlichen Kosten des Deutschlandticket JugendBW fließen 12,6 Mio. € aus der Kreiskasse.

Schließlich beteiligt sich der Landkreis im Rahmen einer Betriebskostenumlage an den Personal- und Sachkosten des Verkehrsverbunds mit rund 1 Mio. €.

Schlussendlich verbleibt dem Landkreis ein Nettoaufwand in Höhe von rund 14,3 Mio. €, die er derzeit in den ÖPNV investiert. Durch jüngst beschlossene Einsparungen sowohl im Bereich des Fahrplanangebots als auch durch Streichung bisheriger Vergünstigungen bei der Eigenanteilsregelung versucht der Landkreis, den Nettoaufwand zu verringern. Daneben tragen einige Städte und Gemeinden im Kreisgebiet ihrerseits Kosten für den ÖPNV durch die Bereitstellung von Stadtbusverkehre, verbilligte Tickets und dergleichen.

Finanzierung

▪ Gesamtbetrachtung

11 Mio. € p. a.
Zuweisung Land

0,7 Mio. € p. a.
Eigenanteile der
Schüler und
Lastenausgleich

11,7 Mio. € p. a.



Schwarzwald-
Baar-Kreis



Nettoaufwand:
14,3 Mio. € p. a.

26 Mio. € p. a.



12,6 Mio. € p. a. Schüler-
beförderungskosten

11,8 Mio. € p. a.
Regionalbusverkehre

1 Mio. € p. a.
Verkehrsverbund

0,62 Mio. € p. a.
Weiterleitung an DS und
VS für Stadtverkehre

Abbildung 13: Gesamtbetrachtung der Finanzierung

10 Verkehrsprognose

Die Hochrechnungen des Statistischen Landesamts gehen davon aus, dass die Bevölkerung des Schwarzwald-Baar-Kreises zwischen den Jahren 2023 und 2045 um 3,8 % zunehmen wird.

Während die Anzahl der Schüler zwischen den Schuljahren 2016/2017 und 2023/2024 mit 4,9 % leicht zugenommen hat, hat sich bei den Berufspendlern zwischen den Jahren 2013 und 2023 mit einer Steigerung um 45,8 % eine starke Erhöhung des Pendleraufkommens ergeben.

Die demographische Entwicklung im Schwarzwald-Baar-Kreis führt weiterhin zu einem höheren Anteil von Senioren. Die Altersgruppe der über 65-jährigen ist zunehmend mobil und dem ÖPNV aufgeschlossen.

Ziel des Nahverkehrsplans 2017 war, durch eine deutliche Angebotsverbesserung und das Aufbauen eines Busnetzes mit klaren Strukturen – durch einheitliche Linienwege und Abfahrtszeiten – sowie der verbesserten Verknüpfung an den Schienenverkehr mehr Fahrgäste zu gewinnen. Das Potential lag hierbei vor allem im Bereich der Erwachsenen, die zuvor mit dem Individualverkehr unterwegs waren. Schüler profitieren zwar auch vom verbesserten Angebot, da dieses mehr Fahrtmöglichkeiten für schulische Zwecke und im Freizeitverkehr bietet, jedoch wirkt sich dies kaum auf die Anzahl der Nutzer aus. Basis für die gute Nutzung der Busse sind zudem die Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs, wie beispielsweise durch die neue umsteigefreie Verbindung nach Freiburg.

Das grundsätzlich gestiegene Pendleraufkommen kann hingegen verschiedene Ursachen haben: Kurz nach der Umsetzung der ersten Neukonzepte brach weltweit die Corona Pandemie aus. Vermehrt wurde in Betrieben auf Home Office Lösungen gesetzt. Zudem hat der ländliche Raum im Vergleich zu den Städten insgesamt an Attraktivität gewonnen. Insbesondere die scheinbar sprunghaft gestiegene Möglichkeit, von Zuhause zu arbeiten, hat zur Folge, dass zwischen Wohnort und Arbeitsort längere Wegstrecken in Kauf genommen werden können, da diese nicht täglich zurückzulegen sind.

Gleichzeitig wurde während der Dauer der Pandemie das 9-Euro-Ticket sowie in Folge dessen das Deutschlandticket eingeführt. Der Nahverkehr wurde daher sehr günstig und dadurch auch so attraktiv, um zur echten Alternative zum Pkw zu werden. Auch für Gelegenheits-Fahrgäste wurden die Ticketpreise – beispielsweise für Einzel- und Tagestickets - dank des neuen Move-Tarifs und des veränderten Zonenzuschnitts deutlich gesenkt. Zusammen mit einem guten Verkehrsangebot, wie es im Schwarzwald-Baar-Kreis umgesetzt wurde, konnten hier in den letzten Jahren sicherlich einige Pendler und auch andere zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden.

Konkrete Angaben über die Zunahme der Fahrgäste im Schwarzwald-Baar-Kreis liegen nicht vor. Auch eine Prognose über die weitere Entwicklung im Schwarzwald-Baar-Kreis aufgrund der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 ist daher schwer möglich.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Aufrechterhalten der von 2019-2022 geschaffenen Strukturen im Busverkehr des Schwarzwald-Baar-Kreises ein wichtiger Beitrag dazu ist, dem ÖPNV die vorhandenen Fahrgäste zu erhalten. Durch einzelne, gezielte Optimierungen am Liniennetz sollen die Verkehre weiter verbessert und effizienter gestaltet werden. Der Einsatz von modernen On-Demand-Verkehren ohne Fahrplan soll das Angebot in den Randzeiten deutlich besser an die Bedürfnisse der Bevölkerung anpassen als die bisher starren Rufbus-Fahrten mit den vorgegebenen Abfahrtszeiten.

Schließlich sind auch die veränderten Rahmenbedingungen der weiteren Verkehrsträger für die weitere Entwicklung des Verkehrs im Schwarzwald-Baar-Kreis relevant. Der Ausbau von Mobilitätsstationen oder Car-Sharing-Angeboten sowie der Komfortgewinn durch den Ausbau von barrierefreien Haltestellen und die Vorteile digitaler Fahrgastinformationen steigern alle- samt die Attraktivität des ÖPNV und erleichtern damit die Fahrgastgewinnung.

Sollten externe Ursachen wie eine Verteuerung der Treibstoffpreise, Verteuerung der Lebenshaltungskosten allgemein, Einschränkungen der Nutzung von Verbrenner-PKW, knapper Parkraum oder steigende Kosten für neue Fahrzeuge (z.B. Elektrofahrzeuge) hinzukommen, könnte die Entwicklung noch ausgeprägter zugunsten des öffentlichen Verkehrs verlaufen.

11 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:

Linienbündel	Vorgesehener Umsetzungszeitpunkt
Mitte	15.12.2030
Nordöstliches Kreisgebiet	09.12.2029
Nordwest	09.12.2029
Ostbaar	09.12.2029
Schwarzwald	15.12.2030
Südbaar	12.12.2027
Stadtbus Donaueschingen	16.08.2027
Stadtbus Villingen-Schwenningen	01.01.2027
Linie 7486 (kein Linienbündel im Kreisgebiet)	01.08.2028
Linie 55 (kein Linienbündel im Kreisgebiet)	01.08.2028
Linie 56 (kein Linienbündel im Kreisgebiet)	01.08.2028
Linien 240/242 (kein Linienbündel im Kreisgebiet)	09.12.2028

Tabelle 15: Vorgesehene Umsetzungszeitpunkte

Der Nahverkehrsplan ist in acht Teilräume gegliedert, die aus mehreren Linien bestehen. Zusätzlich bestehen vier landkreisüberschreitende Linien, die von den Nachbarlandkreisen geplant werden. Der Zeitplan für die kommenden Vergaben der Linienbündel im Regionalbusverkehr erstreckt sich über einen Zeitraum von vier Jahren ab Ende 2027 bis voraussichtlich Ende 2030.

Ausschlaggebend für den Zeitplan sind die Laufzeiten der bestehenden Verkehrsverträge. Die gestaffelten Umsetzungszeitpunkte erweisen sich in der praktischen Anwendung als vorteilhaft. Dadurch können neue oder geänderte Verkehrskonzepte in der Anfangsphase besser fokussiert und Erfahrungen vorangegangener Umsetzungszeitpunkte berücksichtigt werden.

Sämtliche Neukonzepte werden nach der konkreten Feinplanung in den politischen Gremien vorgestellt und beschlossen.

Die in diesem Nahverkehrsplan aufgezeigten Projekte und Ziele stehen somit unter Finanzierungsvorbehalt.