

Nahverkehrsplan Landkreis Rottweil April 2013



Nahverkehrsplan für den Landkreis Rottweil

**Alle vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmen
stehen unter Finanzierungsvorbehalt**

Bearbeitung:

Nahverkehrsberatung Südwest
in Zusammenarbeit mit dem
Nahverkehrsamt des Landkreises Rottweil

NahverkehrsBeratung Südwest

Engelhofstraße 6, 73252 Lenningen
Tel. (07026) 95 98 62, Fax (07026) 95 98 63
jaissle@nahverkehrsberatung.de
<http://www.nahverkehrsberatung.de>

Nahverkehrsberater Hartmut Jaißle
Dipl. Geogr. Gerd Hickmann (bis 31. Mai 2011)
Dr. Ing. Silvia Körntgen

Fotos Titelseite:

linkes Bild: VVR-Bus, VVR Geschäftsstelle
mittleres Bild: Stadtbus Rottweil, Uwe Messner, trenovis OHG
rechtes Bild: Ringzug, Herr von Meißner

Inhaltsverzeichnis

1. Übergeordnete Festlegungen und Verfahren	1
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen	1
1.2 Festlegungen übergeordneter Pläne.....	2
1.3 Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Rottweil.....	7
2. Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose	10
2.1 Raumstruktur und Rahmenbedingungen	10
2.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes.....	16
2.2.1 Überblick und Liniennetz.....	16
2.2.2 Fahrtenangebot und Beförderungsgeschwindigkeit	22
2.2.3 Räumliche Erschließung durch Bahnhöfe und Haltestellen	23
2.2.4 Fahrzeuge.....	27
2.2.5 Tarif, Fahrgastinformation und Mobilitätsgarantie	27
2.2.6 Finanzierung	31
2.3 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose 2020	33
2.3.1 Bundesweite Entwicklungen und Trends	33
2.3.2 Landkreis Rottweil: Verkehrsaufkommen im MIV und Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen	35
2.3.3 Landkreis Rottweil: Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr.....	38
2.3.4 Schülerverkehr	42
2.3.5 Berufsverkehr.....	48
2.3.6 Versorgungsverkehr und Freizeitverkehr	49
2.3.7 Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personennahverkehrs.....	50
3. Stand der Umsetzung des Nahverkehrsplans 1999	52
3.1 Umgesetzte Ziele des Nahverkehrsplans 1999	52
3.2 Noch nicht umgesetzte Ziele des NVP 1999.....	55
4. Ziele für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes 2023 im Landkreis Rottweil.....	56
4.1 Übergeordnete Ziele des Aufgabenträgers.....	56
4.2 Räumliche Erschließung	56
4.3 Kategorisierung der Linien (inklusive Beförderungsgeschwindigkeit).....	57
4.4 Kreisweiter Stundentakt als Ziel für die Angebotsdichte.....	57
4.5 Barrierefreier ÖPNV	60
4.6 Ziele für den Schienenverkehr	61
4.7 Haltestellenausstattung und räumliche Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Umweltverbund).....	63
4.8 Verknüpfung und Anschlusssicherung im ÖPNV	64
4.9 Fahrgastinformation.....	65
4.10 Fahrzeuge.....	66
4.11 Tarif	67
4.12 Standards für die Schülerbeförderung.....	68
4.13 Tourismus.....	70
4.14 Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV	70
4.15 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienug.....	71

5.	Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele	73
5.1	Ringzug	73
5.2	Regionalbusverkehr: punktuelle Neuordnungen.....	73
5.3	Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit.....	74
5.4	Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit.....	74
5.5	Barrierefreiheit	78
5.6	Anschlusssicherung und Fahrgastinformation	79
5.7	Mobilitätszentralen	79
5.8	Tarif	79
5.9	Strategische Umweltprüfung (SUP).....	80
6.	Investitionskosten und Finanzierung	81
6.1	Grundsätze der Finanzierung.....	81
6.2	Kostenschätzung der empfohlenen Maßnahmen	83
6.2.1	Ringzug	83
6.2.2	Regionalbusverkehr: punktuelle Neuordnungen.....	83
6.2.3	Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit.....	84
6.2.4	Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit.....	84
6.2.5	Barrierefreiheit	86
6.2.6	Anschlusssicherung und Fahrgastinformation	86
6.2.7	Mobilitätszentralen	86
6.2.8	Tarif	86
6.2.9	Marketing	87
6.2.10	Zusammenfassung der Kosten	87

Verzeichnis der Bilder

Bild 2.2.5-1:	Fahrpreise Einzelticket in ausgewählten Verkehrsverbänden, Tarifstand Januar 2013.....	28
Bild 2.2.5-2:	Fahrpreise Monatskarte im Abo in ausgewählten Verkehrsverbänden, Tarifstand Januar 2013.....	29
Bild 2.2.6-1:	Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Rottweil	31
Bild 2.2.6-2:	Finanzierungswege Regionalbusverkehr und Verkehrsverbund Landkreis Rottweil	32
Bild 2.3.1-1:	Verteilung der Wege auf die Wegezwecke in ländlichen Kreisen (Deutschland 2008).....	34
Bild 2.3.3-1:	Fahrgastzahlen Verkehrsverbund Rottweil 2011 (inklusive VVR-Anteil am 3er-Tarif)	38
Bild 2.3.3-2:	Fahrgastentwicklung im Verkehrsverbund Rottweil 2004 bis 2011	39
Bild 2.3.3-3:	Fahrgastentwicklung ohne Schülerverkehr im Verkehrsverbund Rottweil.....	39
Bild 2.3.3-4:	Fahrgastentwicklung nach Fahrscheinarten im Verkehrsverbund Rottweil 2004 bis 2011.....	40
Bild 2.3.3-5:	Fahrtenhäufigkeit je Einwohner im Ausbildungsverkehr: Landkreis Rottweil (VVR) und Vergleichsverbände (2004 und 2008).....	41
Bild 2.3.3-6:	Fahrtenhäufigkeit je Einwohner im sonstigen Verkehr (alle Fahrgäste ohne Ausbildungsverkehr): Landkreis Rottweil (VVR) und Vergleichsverbände (2004 und 2008).....	41
Bild 2.3.4-1:	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil nach Schularten	43
Bild 2.3.4-2:	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil.....	43
Bild 2.3.4-3:	Entwicklung der Schüler- und Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil.....	44
Bild 2.3.4-4:	Bisherige Entwicklung und Vorausschätzung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil	45
Bild 2.3.7-1:	Fahrgastentwicklung im VVR in Millionen Fahrgäste pro Jahr .	51

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 2.1-1:	Zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche im Landkreis Rottweil	11
Tabelle 2.1-2:	Bevölkerungszahlen nach Gemeinden (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)	12
Tabelle 2.1-3:	Schülerinnen und Schüler nach Schulstandort (Schuljahr 2010/11, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)	13
Tabelle 2.1-4:	Schülerinnen und Schüler an beruflichen Schulen (Schuljahr 2010/11, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)	14
Tabelle 2.1-5:	Wichtige Verflechtungen zu Schulen außerhalb des Landkreises Rottweil für SchülerInnen aus dem Kreisgebiet (Ströme ab 40 Personen Wohnort - Schulort).....	14
Tabelle 2.2.1-1:	Regionale Schienenverbindungen	17
Tabelle 2.2.1-2:	ÖPNV-Buslinien im Landkreis Rottweil (DB-Regionalbusgesellschaften)	18

Tabelle 2.2.1-3:	ÖPNV-Buslinien im Landkreis Rottweil (kommunale und private Busunternehmen)	19
Tabelle 2.2.1-4:	Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 1 PBefG: Berufsverkehre	21
Tabelle 2.2.2-1:	Beförderungsgeschwindigkeiten auf den ÖV-Hauptlinien	23
Tabelle 2.2.3-1:	SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Rottweil	23
Tabelle 2.2.3-2:	Festgestellte räumliche Erschließungsmängel	24
Tabelle 2.2.3-3:	Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung	25
Tabelle 2.2.3-4:	Park&Ride-Anlagen (Angaben der Gemeinden, 2008 bzw. 2010)	26
Tabelle 2.2.3-5:	Bike&Ride-Anlagen (Angaben der Gemeinden)	26
Tabelle 2.2.5-1:	Ausgewählte VVR-Tarife, Tarifstand Januar 2013	28
Tabelle 2.3.1-1:	Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008	33
Tabelle 2.3.2-1:	Entwicklung der Pkw-Verkehrsbelastung pro Tag, Verkehrsmengenkarten 1995 und 2005	36
Tabelle 2.3.2-2:	Entwicklung der Pkw-Verkehrsbelastung pro Tag, automatische Zählstellen, 2006-2010	36
Tabelle 2.3.2-3:	Ausgewählte Kennziffern der demografischen Entwicklung	37
Tabelle 2.3.4-1:	Entwicklung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil	44
Tabelle 2.3.4-2:	Werkrealschulen - Standorte von kooperierenden Schulen mit ÖPNV-Relevanz	44
Tabelle 2.3.4-3:	Vorausrechnung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil	46
Tabelle 2.3.4-4:	Vorausrechnung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil, untere Variante	46
Tabelle 2.3.4-5:	Vorausrechnung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil, obere Variante	47
Tabelle 4.4-1:	Angebotsdichte nach Linienkategorien	58
Tabelle 4.4-2:	Festlegung der Bedienungszeiten	59
Tabelle 4.7-1:	Ausstattungsanforderung von Haltestellen nach Kategorie	63
Tabelle 4.12-1:	Hin- und Rückfahrten zur nächstgelegenen Schule des Schultyps	68
Tabelle 4.15-1:	Standards für den Schienen- und den Regionalbusverkehr	72
Tabelle 5.4-1:	Optimierungsbedarf im Verkehrsraum Schramberg	75
Tabelle 5.4-2:	Optimierungsbedarf im Verkehrsraum Rottweil	76
Tabelle 5.4-3:	Optimierungsbedarf im Verkehrsraum Oberndorf/Sulz ...	77
Tabelle 6.2.4-1:	Zum kreisweiten Stundentakt fehlende Fahrten nach Linien	85
Tabelle 6.2.10-1:	Zusammenstellung der zusätzlichen jährlichen Kosten	88

Inhaltsverzeichnis des Anlagenbandes

Abbildungen

- Abbildung 2.1-1: Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche
- Abbildung 2.1-2: Bevölkerungsverteilung im Landkreis Rottweil
- Abbildung 2.1-3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Rottweil
- Abbildung 2.1-4: Schulplätze und Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Jahrgangsstufen
- Abbildung 2.1-5: Versorgungs- und Freizeitverkehr
- Abbildung 2.1-6: Tourismus im Landkreis Rottweil
-
- Abbildung 2.2.1-1: Liniennetzgrafik mit Fahrplanzeiten
- Abbildung 2.2.1-2: Liniennetzplan des ÖPNV im Landkreis Rottweil
- Abbildung 2.2.1-3: Liniennetzplan Anrufbus im Landkreis Rottweil
- Abbildung 2.2.1-4: Linienbündel Stadtbus Rottweil
- Abbildung 2.2.2-1: Fahrtenangebot Mo – Fr an Schultagen
- Abbildung 2.2.2-2: Fahrtenangebot Mo – Fr an Ferientagen
- Abbildung 2.2.2-3: Fahrtenangebot an Samstagen
- Abbildung 2.2.2-4: Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen
- Abbildung 2.2.2-5: Fahrtenangebot Anrufbus Mo - Fr
- Abbildung 2.2.2-6: Fahrtenangebot Anrufbus an Samstagen
- Abbildung 2.2.2-7: Fahrtenangebot Anrufbus an Sonn- und Feiertagen
- Abbildung 2.2.2-8: Liniennetz nach Bedienungsfrequenz
- Abbildung 2.2.3-1: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Rottweil
- Abbildung 2.2.3-2: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Rottweil-Neufra
- Abbildung 2.2.3-3: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Deißlingen
- Abbildung 2.2.3-4: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Oberndorf
- Abbildung 2.2.3-5: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Sulz
- Abbildung 2.2.3-6: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Schiltach/Schenkenzell
- Abbildung 2.2.5-1: Tarifzonen des ÖPNV im Landkreis Rottweil
- Abbildung 2.2.5-2: Tarifvergleich Verkehrsverbund Rottweil

- Abbildung 2.3.2-1: Belastung des Straßennetzes durch Pkw-Verkehr
- Abbildung 2.3.4-1: Schülerspinne Grundschule
- Abbildung 2.3.4-2: Schülerspinne Hauptschule
- Abbildung 2.3.4-3: Schülerspinne Realschule
- Abbildung 2.3.4-4: Schülerspinne Gymnasium
- Abbildung 2.3.4-5: Schülerspinne Waldorfschule
- Abbildung 2.3.4-6: Schülerspinne Berufsschule
- Abbildung 2.3.4-7: Umlegung der Schülerverkehrsströme auf das ÖPNV-Netz
- Abbildung 2.3.5-1: Berufseinpendler in Orte innerhalb des Landkreises Rottweil
- Abbildung 2.3.5-2: Berufseinpendler im Landkreis Rottweil in Orte außerhalb des Landkreises Rottweil
- Abbildung 2.3.5-3: Pendlerbeziehungen im Landkreis Rottweil
-
- Abbildung 4-1: Liniennetz nach Bedienungskategorien

Anlagen

- Anlage 1: Umsetzung Nahverkehrsplan Landkreis Rottweil 1999
- Anlage 2: Erfüllung der Ziele des Nahverkehrsplans Landkreis Rottweil 1999 hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit
- Anlage 3: Ergebnisse der Gemeindebefragung und der Regionalkonferenzen
- Anlage 4: Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG: tabellarische Darstellung der eingegangenen Anregungen

Abkürzungsverzeichnis

3er-Tarif	Tarifkooperation: Verkehrsverbünde Rottweil (VVR), Schwarzwald-Baar (VSB) und Tuttlingen (TUTicket)
AB	Busachse
AS	Schienenachse
bodo	Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben
DB	Deutsche Bahn
E	Erschließungslinie
EG-VO	Verordnung der Europäischen Union
Erg	Ergänzungslinie
ENRW	Energieversorgung Rottweil
GVP	Generalverkehrsplan
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
ITF	Integraler Taktfahrplan
HzL	Hohenzollerische Landesbahn AG
KIZ	Kleinzentrum
KBS	Kursbuchstrecke
KONUS	K ostenlose N utzung des öffentlichen Nahverkehrs für S chwarzwaldurlauber
LEADER	Förderung der Europäischen Union für ländliche Gebiete
LEP	Landesentwicklungsplan
naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSB	Ortenau S-Bahn
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAB	Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
RVS	Regionalbusverkehr Südwest GmbH/SüdwestBus
SBG	SüdbadenBus GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TGO	Tarifverbund Ortenau
TUTicket	Verkehrsverbund Tuttlingen
UZ	Unterzentrum
vgf	Verkehrsgemeinschaft Freudenstadt
VHB	Verkehrsverbund Hegau-Bodensee
VSB	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar
VVR	Verkehrsverbund Rottweil

1. Übergeordnete Festlegungen und Verfahren

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nach § 2 Abs. 2 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich beim Land. Die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten im Rahmen einer freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge. Aufgrund der Freiwilligkeit der Aufgabe sind die Aufgabenträger in der Art und Weise der Ausgestaltung frei, jedoch gibt das ÖPNV-Gesetz Ziele vor.

„Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.“ (Zitat aus: ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg, § 1 Zielsetzung)

Nach § 11 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen. Gemäß § 8 Abs. 3a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat die Genehmigungsbehörde einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Nach § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann die Genehmigungsbehörde Linienkonzessionen unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht.

Der Kreistag des Landkreises Rottweil hat 1999 den Nahverkehrsplan beschlossen. Nahverkehrspläne sollen überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Da zwischenzeitlich wichtige Maßnahmen des Nahverkehrsplans 1999 – wie z.B. der Ringzug und der Tarifverbund – umgesetzt worden sind und strukturelle Veränderungen stattgefunden haben (und auch weiter stattfinden werden), wurde eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschlossen.

Mit der am 3.12.2009 in Kraft getretenen EG-VO 1370/2007 werden die Spielregeln des Marktzugangs im ÖPNV und der beihilferechtskonformen Finanzierung neu geordnet. In diesem Zusammenhang ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans in Genehmigungsverfahren als Maßstab für die vom Aufgabenträger angestrebte ausreichende Verkehrsbedienung gewachsen. An diese Erfordernisse sind die Nahverkehrspläne anzupassen. Die konkrete Umsetzung des europäischen Rechtsrahmens in das nationale Recht in Form der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist zum 01.01.2013 erfolgt. Der neue § 8 Abs. 3 PBefG gibt deutlicher als bisher den Mindestinhalt von Nahverkehrsplänen vor. Für die Umsetzung des Ziels der UN-Behindertenkonvention zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit regelt § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, dass im Rahmen der Nahverkehrsplanung bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen ist.

1.2 Festlegungen übergeordneter Pläne

Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg wurde im Jahr 2010 beschlossen und umfasst einen Planungshorizont bis 2025. Der GVP 2010 verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt. (GVP 2010, S.10)

Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Rottweil relevante Kernaussagen des GVP 2010 zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt.

Schieneninfrastruktur

„Das Land strebt die Einbindung aller Oberzentren sowie weiterer zentraler Orte und wichtiger Fremdenverkehrszentren in das Fernverkehrsnetz auf der Schiene an.“ (GVP 2010, S. 103-104)

Im Touristikverkehr fehlen gute ÖPNV-Tagesverbindungen aus den einwohnerstarken Regionen Deutschlands und dem benachbarten Ausland, insbesondere in den Schwarzwald, an den Bodensee und auf die Schwäbische Alb. Eine bessere Einbindung in das Fernverkehrsnetz ist erforderlich. (GVP 2010, S. 104-105)

„Die abschnittsweise Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Gäubahn von Stuttgart nach Singen soll zügig realisiert werden. Der Ausbau sichert die Fernverkehrslinie nach Zürich. Bis 2012/2013 wird der Abschnitt von Horb nach Neckarhausen ausgebaut. Weitere Ausbauabschnitte sind zwischen Rottweil und Spaichingen sowie zwischen Riethem und Wurmlingen vorgesehen. Der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und der DB AG über die Weiterführung der Planungsarbeiten im Oktober 2010 sichert eine zügige Weiterführung der Planungsarbeiten.“ (GVP 2010, S. 115)

Integraler Taktfahrplan

Am Grundsatz und der Fortentwicklung des Integralen Taktfahrplans (ITF) wird festgehalten. Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt. Auch im Ländlichen Raum ... soll dieses Angebot gewährleistet sein. (GVP 2010, S. 107-108)

Dort, wo die Nachfrage dies erfordert, strebt das Land die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes im SPNV an. Dies wird in vielen Fällen ein Hin- und Rückgehen über das heutige Niveau bedeuten. (GVP 2010, S. 108).

Elektrifizierungsoffensive

Bislang nicht elektrifizierte Strecken im Land sollen durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber schrittweise auf elektrischen Betrieb umgerüstet werden. (GVP 2010, S. 119)

Bahnstationsmodernisierungsprogramm

Das Bahnstationsmodernisierungsprogramm soll bis 2018 realisiert werden. Nahverkehrsstationen und -haltepunkte sollen durch neue Bahnsteige und Verbesserungen im Bahnsteigzugang aufgewertet werden. Die Reisendeninformation soll durch Lautsprecherdurchsagen und optische Informationen sowie weitere moderne Kommunikationsmöglichkeiten verbessert werden. An einzelnen Stationen soll die Betriebsqualität, z.B. durch Bahnsteigverlängerungen, Abbau höhengleicher Gleisübergänge und Beseitigung von Kapazitätsengpässen, verbessert werden. (GVP 2010, S. 119-121)

ÖPNV - Flexible Bedienkonzepte

Die Flexibilisierung der ÖPNV-Angebote hilft die Rentabilität zu verbessern, wenn der herkömmliche Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann (GVP 2010, S. 101). Das Land strebt eine weitere Flexibilisierung im straßengebundenen ÖPNV an. Dies kann sich auf die Fahrzeuggröße, die Linienführung, Haltestellen sowie Abfahrtszeiten beziehen. (GVP 2010, S. 130) Durch flexible Bedienungsformen kann – relativ kostengünstig – ein ÖPNV-Angebot zu Zeiten realisiert werden, in denen derzeit kein oder nur ein marginales Angebot besteht (abends, am Wochenende, in den Schulferien). (GVP 2010, S. 131)

Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrecht erhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. Auch der Mehrzweckbus, der sowohl Personen als auch Waren transportiert, kann gegebenenfalls ein Lösungsansatz sein. (GVP 2010, S. 132)

Tourismus und ÖPNV

Am Urlaubsort ist die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, deutlich ausgeprägter als bei der An- und Abreise. Für Tourismusregionen wird eine bessere Verknüpfung von Tourismus und Öffentlichem Verkehr gefordert (besondere Tarifangebote, Verknüpfung mit dem Fahrrad, ÖPNV-Zubringerdienste, gemeinsame Portale). Verkehrsangebote sollen als Teil des Urlaubserlebnisses vermarktet werden, beispielsweise die Bodenseeschiffahrt. Die Zahl der Touristen, die mit dem ÖPNV anreisen, soll gesteigert werden. Hier können Carsharing-Angebote im touristischen Zielgebiet hilfreich sein. (GVP 2010, S. 22)

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Mit einer Anschubförderung hat das Land erreicht, dass die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde mittlerweile eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglicht. (GVP 2010, S. 130)

Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden. Die Kapazität für die Fahrradmitnahme soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend geschaffen werden. Die Aufgabenträger für den ÖPNV-Busverkehr sollen gebeten werden, die Fahrradmitnahmesituation im Linienverkehr nach Möglichkeit zu verbessern.

Barrierefreiheit im ÖPNV

Aufgrund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV weiter an Bedeutung. Wichtiger werden höhengleiche Einstiege, Rampen und Aufzüge, optische und akustische Fahrgastinformationen, einfache Tarife, Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Anlehnbügel innerhalb der Fahrzeuge und an den Haltestellen. Barrierefreiheit soll dort, wo sie noch nicht realisiert ist, nach und nach zum Standard werden. (GVP 2010, S. 17)

Verbundgrenzen überschreitende Tarife

Durch Verbundtarife soll die Attraktivität für den Fahrgast erhöht werden. Zudem sollen durch tarifliche Verbesserungen und eine Optimierung des Vertriebs verbundübergreifende Fahrten vereinfacht werden. (GVP 2010, S. 125)

Die Verkehrsverbünde sollen ihre Anstrengungen bei der Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken, dies gilt insbesondere für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre. Verbesserungen im Vertrieb, neue Verkaufsmöglichkeiten und weitere tarifliche Änderungen sind geeignete Maßnahmen.

„Langfristig soll möglichst jede Haltestelle von jeder Haltestelle mit einem Fahrausweis erreicht werden können.“ (GVP 2010, S. 127)

Koalitionsvertrag zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der SPD Baden-Württemberg, 2011-2016¹

Im Koalitionsvertrag werden im Kapitel „Nachhaltige Mobilität in einem modernen Wirtschaftsstandort“ an erster Stelle die Zielsetzungen für den ÖPNV formuliert.

Verbesserung der Schieneninfrastruktur

„Dazu werden wir Ausbau- und Elektrifizierungsprojekte im Land vorantreiben. Dies gilt insbesondere für die Südbahn, Gäubahn, Frankenbahn, Hochrheinstrecke und Zollernbahn.“ (S. 26)

„Wir werden die Modernisierung vorhandener und Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte vorantreiben und die Reaktivierung einzelner Schienenstrecken prüfen.“ (S. 27)

Fahrplangrundangebot im Stundentakt

„Wir unterstützen das Leitbild „Deutschlandtakt“ für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan im Fernverkehr und werden uns gegenüber dem Bund für dessen Umsetzung einsetzen. Den integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg wollen wir konzeptionell weiter entwickeln.“ (S. 27)

„Die Akzeptanz in der Bevölkerung wollen wir landesweit durch ein verlässliches und attraktives Grundangebot sichern. Wir wollen Rahmenbedingungen schaffen und Anreize setzen, um möglichst flächendeckend einen ganztägigen Stundentakt mit Zügen, Bussen oder Sammeltaxis zu ermöglichen.“ (S. 26)

¹ Der Wechsel beginnt. Koalitionsvertrag zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der SPD Baden-Württemberg, Baden-Württemberg 2011 - 2016

Barrierefreiheit

„Öffentliche Verkehrsmittel müssen sicher, kundenfreundlich, barrierefrei und auch für Menschen mit geringem Einkommen bezahlbar sein.“ (S. 26)

„Es muss künftig sichergestellt werden, dass neue oder umgebaute Anlagen bzw. Fahrzeuge des ÖPNV barrierefrei zugänglich sind.“ (S. 27)

Tarife

„Für eine hohe Akzeptanz sind einfache und kundenfreundliche ÖPNV-Tarife eine wichtige Voraussetzung. Wir werden deshalb gemeinsam mit den 22 Verkehrsverbänden auf eine Reduzierung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im Land hinwirken. Um auch bei Fahrten, die über die Grenzen eines Verbundes hinausgehen, ein attraktives Tarifangebot zu schaffen, streben wir für diese Fahrten einen Landestarif an.

Um die nachwachsenden Generationen an den ÖPNV zu binden, streben wir attraktive Schülertickets in allen Verbänden des Landes sowie ein landesweites Semesterticket an. Wir unterstützen Modelle, die dafür sorgen, dass auch Menschen mit einem geringen Einkommen öffentliche Mobilitätsangebote wahrnehmen können.“ (S. 26)

Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und die Grundsätze zu berücksichtigen. Die gültigen Pläne für den Landkreis Rottweil sind der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und der Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg von 2003.

Die konkreten Aussagen beider Planwerke zu Zentralen Orten, Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in Kapitel 2.1 und in Abbildung 2.1-1 im Anhang dargestellt.

Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg

„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“ (Grundsatz zu 4.1.1², Seite 31) „Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist ... durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“ Der Integrale Taktverkehr ist „zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.“ (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 35) „Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen.“ (Begründung zu 4.1.15 /4.1.16)

„In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ... Eine auch Umweltgesichtspunkte einschließende Funktionsteilung zwischen öffentli-

² Im Landesentwicklungsplan werden Ziele (rechtsverbindliche Vorgaben) und Grundsätze (allgemeine, abwägungsfähige Aussagen) unterschieden.

chem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist zu berücksichtigen.“ (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 35) Im ländlichen Raum sind die Nahverkehrsverbindungen der Zentralen Orte mit ihren Verflechtungsbereichen „bedarfsgerecht auszubauen und die höheren Zentralen Orte als Verknüpfungsknoten zu überregionalen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen zu stärken.“ (Grundsatz zu 2.4.1.1, Seite 15) „Die Zentralen Orte sollen ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19) In der Begründung heißt es zur Erreichbarkeit: „... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit ... Hieraus resultiert eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.“ „Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren ... als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21)

Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg von 2003

Im Regionalplan wird das „Ringzugsystem Schwarzwald-Baar-Heuberg“ als Kernstück des ÖPNV gesehen, das eine optimale Vernetzung von Bus und Bahn (umfassender Integraler Taktverkehr - ITF) herbeiführen soll (Begründung zu 4.0³, Seite 26). Es wird vorgeschlagen, auf den Schienenstrecken die Voraussetzungen für die schnellstmögliche Einführung des ITF zu schaffen. Hierzu ist „... die Strecke VS-Villingen - Rottweil ... als Teil der Verbindung Freiburg - Tübingen an diese Technik [Neigetchnik] anzupassen. Für die Gäubahn wird ein zweispuriger Ausbau angestrebt. ... Darüber hinaus ist die Kinzigtalbahn wieder in einen leistungsfähigen Zustand zu bringen und die Wiederherstellung der Bahnverbindung Rottweil-Schömburg zu untersuchen.“ (Vorschlag zu 4.1.2, Seite 30) In der Begründung wird hierzu ausgeführt: „Letzteres [Ausbau Schienenstrecke und Fahrzeuge mit Neigetchnik] gilt insbesondere für die Gäubahn mit ihrer überregionalen Verbindungsfunktion zwischen Stuttgart und Zürich. Auch ... auf der Strecke VS-Villingen - Rottweil ist eine wesentliche Verbesserung ... nur durch ... Pendolinos [Neigetchnik] zu erreichen. Ein entsprechender Ausbau dieser Strecken ist deshalb ebenfalls erforderlich.... Mit der Wiederherstellung der Bahnlinie Rottweil-Schömburg könnten die Verkehrsbeziehungen in den Raum Balingen-Tübingen wesentlich verbessert werden.“ (Begründung zu 4.1.2, Seite 30-31)

„Über das regionale Verkehrskonzept „Ringzugsystem Schwarzwald-Baar-Heuberg“ sind die bestehenden und geplanten Verkehrskonzepte der drei Landkreise ... zu vernetzen, um vor allem das Oberzentrum Villingen-Schwenningen besser mit den Mittelzentren Donaueschingen, Rottweil und Tuttlingen verbinden zu können. Schramberg als einziges Mittelzentrum Baden-Württembergs ohne Schienenanschluss ist mit einer attraktiven Busverbindung an das Ringzugsystem anzuschließen.“ (Vorschlag zu 4.1.3, Seite 31) Als Grundsätze zu diesem Punkt werden formuliert: „Die Busverbindungen in der Region sind soweit wie möglich auf den Schienenverkehr abzustimmen.“ und „Zwischen den einzelnen Trägern des ÖPNV innerhalb der Region ist eine verbundähnliche Kooperation, beim grenzüberschreitenden ÖPNV ein möglichst hohes Maß an Abstimmung anzustreben.“ (4.1.3, Seite 31)

³ Im Regionalplan wird unterschieden in Ziele (zu beachtende Festlegungen), Grundsätze (abwägungsfähige Ordnungs- bzw. Entwicklungsprinzipien) und Vorschläge.

„Das auf dem Ringzugsystem aufbauende regionale ÖPNV-Konzept kann die für den ländlichen Raum typischen Angebotsdefizite im öffentlichen Nahverkehr abbauen und mittelfristig in der gesamten Region eine attraktive Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleisten. ... Dabei sollen verschiedene Einzelprojekte (... eine Nahverkehrsbedienung auf der Gäubahn sowie ein ergänzendes Buskonzept im Landkreis Rottweil) in ein Gesamtsystem eingebunden werden. ... Der Fahrplan der Buslinien soll weitgehend auf den Takt des Schienenverkehrs abgestimmt werden. ... Bei vorhandenen Schienenverbindungen sollen parallele Busverkehre vermieden werden.“ (Begründung zu 4.1.3, Seite 31-32)

LEADER

LEADER – Entwicklungsstrategien für ländliche Gebiete ist eine Förderung der Europäischen Union für Strategien in ländlichen Regionen, die einer Weiterentwicklung hin zu zukunftsfähigen Regionen dienen. Eine Komplementärförderung in gleicher Höhe ist jeweils von den Ländern und Kommunen zu leisten.

Der Mittlere Schwarzwald ist LEADER-Aktionsgebiet und umfasst Teile des Ortenaukreises und des Landkreises Rottweil. Im Landkreis Rottweil gehören die Gemeinden und Ortsteile im Westen und in der Mitte dazu (das Neckartal bildet die östliche Grenze).

Am interkommunalen Förderprojekt „Schwarzwald Barrierefrei“ zur touristischen Inwertsetzung (Laufzeit 2009 bis Ende 2010) waren im Landkreis Rottweil die Städte und Gemeinden Hardt, Lauterbach, Schenkenzell, Schiltach und Schramberg sowie die Ortsteile Beffendorf und Hochmössingen (Oberndorf a.N.), Dürrenmettstetten, Glatt und Hopfau (Sulz a.N.) beteiligt. Es wurde eine Bestandsaufnahme touristischer Angebote bezüglich ihrer Barrierefreiheit durchgeführt. Hierbei wurden auch die Bahnhöfe und die Wege von den Bahnhöfen zu touristischen Einrichtungen einbezogen. Die Ergebnisse finden sich auf der Internetseite <http://schwarzwald-barrierefrei-erleben.de/>. Die Verbesserung der Barrierefreiheit in der Region ist Leitziel, daher können auch nach Ende der Projektzeit weitere Einzelprojekte gefördert werden.

Der Landkreis Rottweil beteiligt sich im Rahmen des Projektes „Jakobuswege zwischen Schwarzwald und Schwäbischer Alb“ auch am LEADER-Projekt Jakobuswege in Europa. Es ist ein Kooperationsprojekt mehrerer LEADER-Regionen und Projektgruppen aus unterschiedlichen Ländern ([Internetauftritt Jakobuswege](#)). Der transnationale Pilgerweg Rottenburg - Burgundische Pforte führt auf seiner nördlichen Route über Schenkenzell und Schiltach, auf seiner südlichen Route über Rottweil.

Ab 2014 beginnt eine neue LEADER-Förderperiode.

1.3 Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Rottweil

Im Juli 2007 fasste der Verwaltungsausschuss in einer öffentlichen Sitzung den Fortschreibungsbeschluss für den Nahverkehrsplan. Im Herbst wurde die Datenerhebung zur Bestandsaufnahme durch den Nahverkehrsberater Dr. Berschin gestartet (Befragung von Gemeinden, Landkreisen, Schulen und Schulträgern).

Anfang 2009 übernahmen die neuen Nahverkehrsberater des Landkreises Rottweil, Herr Hickmann und Herr Jaißle, die Bearbeitung des Nahverkehrsplanes.

Der Kreistag erkannte in seiner öffentlichen Sitzung im Juli 2010 die vorgelegten Kapitel 1-3 des Nahverkehrsplanes sowie das Diskussionspapier zu inhaltlichen Schwerpunkten und Zielen an. Im Herbst 2010 und März 2011 fanden Gespräche mit der VVR-Geschäftsführung und den Verkehrsunternehmen zum Nahverkehrsplanentwurf und zu einer möglichen Linienbündelung statt.

Landkreis Rottweil und VVR-Geschäftsführung waren (und sind) sich darüber einig, dass landkreisiniierte Linienbündel zunächst zurückgestellt werden und der bisherige kooperative Weg mit den Verkehrsunternehmen fortgesetzt wird. Freiwillige, linienübergreifende Kooperationen sind weiterhin erwünscht und wesentliche Schritte sollen zeitnah umgesetzt werden. Im Falle, dass freiwillige Kooperationen künftig nicht im erforderlichen Umfang eingegangen werden, hat sich der Landkreis vorbehalten, ein Linienbündelungskonzept im Wege einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans zu einem späteren Zeitpunkt einzuführen.

Vier teilraumbezogene Gesprächsrunden mit den Verkehrsunternehmen wurden im April 2011 durchgeführt. Es folgten Gespräche mit den Kreistagsfraktionen. Herr Hickmann wechselte zur Zentralstelle des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und musste seine Tätigkeit als Nahverkehrsberater aufgeben.

Im Juli 2011 erkannte der Verwaltungsausschuss in seiner öffentlichen Sitzung das Eckpunktepapier mit Zielen zur Entwicklung des ÖPNV an. Dieses bildete die Basis für die drei Regionalkonferenzen in den Großen Kreisstädten Rottweil und Schramberg sowie in Oberndorf a.N. im Herbst 2011 und die Gespräche mit dem Behindertenbeirat und dem Kreissenorenrat. In einer Übersichtstabelle wurden die Stellungnahmen aus der Befragung und den Regionalkonferenzen zusammengefasst und kommentiert (s. Anlage 3 im Anlagenband).

In den öffentlichen Sitzungen von Verwaltungsausschuss und Kreistag im März 2012 wurden die Kapitel 4 – 6 (Ziele, Maßnahmen und Finanzplanung) anerkannt und beschlossen.

Am 16. April 2012 wurde der komplette Anhörungsentwurf in den Verwaltungsausschuss zur Freigabe für die förmliche Anhörung eingebracht.

Ab dem 23. April 2012 erfolgte die förmliche Anhörung.

Von Mai bis Dezember 2012 wurden die Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren tabellarisch aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen abgewogen und gegebenenfalls in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.

In mehreren Gesprächsrunden mit der Stadt Rottweil erfolgte bis Ende November 2012 die Abstimmung des Nahverkehrsplans mit den Planungen der Stadt zum Stadtverkehr Rottweil.

Nach einstimmiger Beschlussfassung in der vorbereitenden öffentlichen Sitzung des Verwaltungsausschusses am 18. März 2013 wurde der Nahverkehrsplan in der öffentlichen Kreistagsitzung am 08. April 2013 mit einer Ergänzung mit folgendem Stimmenverhältnis beschlossen:
24 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen.

Der modifizierte Beschluss des Kreistages lautete:

1. Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan wird beschlossen.
2. Die Umsetzung der Maßnahmen erster Priorität soll seitens der Verwaltung weiterverfolgt und zu gegebener Zeit den Kreisgremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden.
3. Der Nahverkehrsplan wird um folgenden Passus ergänzt:
„Für die Erschließungslinien Kategorie 3, auf denen im Fahrplan 2012/2013 auch an schulfreien Tagen ein Linienbus verkehrt, soll bei einer Umstellung auf ein Rufbusangebot jeweils geprüft werden, ob in der Hauptverkehrszeit vom Landkreis ein Mindestangebot von vier Fahrtenpaaren am Tag bezuschusst werden soll.“

Die Ergänzung wurde in Kapitel 4.4 und 6.2.4 umgesetzt.

2. Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose

2.1 Raumstruktur und Rahmenbedingungen

Der Landkreis Rottweil liegt in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Er ist in mehrere Landschaftsräume gegliedert: vom Schwarzwald im Westen über das obere Gäu, durchbrochen vom Neckartal, bis hin zum Albvorland im Osten.

Die Große Kreisstadt Rottweil und die Gemeinden Deißlingen, Zimmern o.R. werden im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 dem Verdichtungsbereich im ländlichen Raum Villingen-Schwenningen/Tuttlingen/Rottweil zugeordnet. Die anderen Gemeinden gehören zur Gebietskategorie des ländlichen Raumes im engeren Sinne.

Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

Der Landesentwicklungsplan 2002 weist für den Landkreis Rottweil die folgenden Landesentwicklungsachsen aus (vgl. im Anhang: Abbildung 2.1-1: *Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche*):

- (Villingen-Schwenningen) – Rottweil – (Horb)
- (Villingen-Schwenningen) – Rottweil – (Balingen)
- Rottweil – (Tuttlingen)
- (Offenburg - Hausach - Wolfach) – Schiltach – (Freudenstadt)

Die Achse Horb – Rottweil - Tuttlingen ist Teilstück der großräumigen Achse Stuttgart – Singen (Autobahn A 81 und Gäubahn). Alle genannten Landesentwicklungsachsen werden im Sektor des öffentlichen Verkehrs durch Schienenverkehrsangebote abgedeckt, mit Ausnahme der Relation Rottweil-Balingen. Die Verbindung Horb – Rottweil - Tuttlingen ist Teilstück der internationalen Fernverkehrsverbindung Stuttgart - Zürich.

Daneben verkehren in den Achsenabschnitten Villingen-Schwenningen – Rottweil und Tuttlingen – Rottweil Regionalexpresszüge sowie der Ringzug. Auf der Verbindung Offenburg – Hausach – Freudenstadt verkehren auf der Kinzigtalbahn die Nahverkehrszüge der Ortenau-S-Bahn. Die Achse Rottweil – Balingen wird durch Schnellbusse bedient.

Im Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg 2003 wird ergänzend die Regionalentwicklungsachse Rottweil – Dunningen – Schramberg – Schiltach ausgewiesen. Dies soll die Anbindung des Mittelzentrums Schramberg (das keinen Schienenanschluss hat) an die Landesentwicklungsachsen gewährleisten.

Tabelle 2.1-1 listet die ausgewiesenen Zentralen Orte im Landkreis Rottweil und die jeweiligen Gemeinden in den Verflechtungsbereichen auf (MZ: Mittelzentrum, UZ: Unterzentrum, KIZ: Kleinzentrum). Sie sind auch im Anhang Abbildung 2.1-1: *Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche* dargestellt.

Mittelzentrum	Unter-/Kleinzentrum	Gemeinden im Verflechtungsbereich
Rottweil	Rottweil (MZ)	Rottweil
		Bösingen
		Deißlingen
		Dietingen
		Villingendorf
		Wellendingen
		Zimmern o.R.
	Oberndorf a.N. (UZ)	Oberndorf a.N.
		Epfendorf
		Fluorn-Winzeln
Sulz a.N. (UZ)	Sulz a.N.	
	Vöhringen	
Dornhan (KIZ)	Dornhan	
Schramberg	Schramberg (MZ)	Schramberg
		Aichhalden
		Hardt
		Lauterbach
	Schiltach (KIZ)	Schiltach
		Schenkenzell
	Dunningen (KIZ)	Dunningen
		Eschbronn

Tabelle 2.1-1: Zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche im Landkreis Rottweil

Bevölkerung

Der Landkreis Rottweil besteht aus 21 Gemeinden⁴ und hatte am 31.12.2011 138.719 Einwohner. Das entspricht einem leichten Rückgang um 0,2 % seit 1995. Während die Bevölkerungszahl zunächst anstieg, sind seit 2005 Rückgänge zu verzeichnen. Der Landkreis Rottweil ist mit 180 Einwohnern/m² dünner besiedelt als das Land Baden-Württemberg insgesamt (302 Einwohnern/m²), aber stärker als sehr ländlich strukturierte Räume.

Die Großen Kreisstädte Rottweil und Schramberg sowie Oberndorf a.N. sind die Bevölkerungsschwerpunkte (s. auch im Anhang: Abbildung 2.1-2: *Bevölkerungsverteilung im Landkreis Rottweil*). Die Bevölkerungsentwicklung verlief innerhalb des Landkreises sehr unterschiedlich (vgl. Tabelle 2.1-2), wobei sich die im NVP 1999 (S. 2-1) beschriebenen Trends fortsetzten. Bevölkerungsverluste gab es im Raum Schramberg (vor allem Schenkenzell, Lauterbach und Schramberg). Überdurchschnittliche Bevölkerungsgewinne gab es vor allem im Raum Rottweil (am stärksten in Villingendorf, Wellendingen und Bösingen). Darüber hinaus wiesen Vöhringen (Raum Oberndorf/Sulz) und Dunningen (Raum Schramberg) noch deutlich überdurchschnittliche Wachstumsraten auf.

⁴ 2006 wurde die Eingliederung von Tennenbronn nach Schramberg per Bürgerentscheid beschlossen. Tennenbronn ist damit die erste Gemeinde in Baden-Württemberg, die seit der Verwaltungsreform in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts ihre Selbständigkeit aufgegeben hat.

Die aktuelle Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes kommt zu dem Ergebnis, dass Deißlingen, Dunningen und Dornhan bis 2015 noch leicht wachsen, während im Landkreis insgesamt die Einwohnerzahlen um 1 % zurückgehen. Die größten Verluste (-3,3 %) werden für die Große Kreisstadt Schramberg ermittelt.⁵

Gemeinde	Einwohnerzahl 31.12.2011	Einwohnerzahl 31.12.1995	Veränderung 1995- 2011
Aichhalden	4.048	4.081	-0,8%
Bösingen	3.461	3.264	6,0%
Deißlingen	5.994	5.746	4,3%
Dietingen	3.951	3.853	2,5%
Dornhan	6.022	6.048	-0,4%
Dunningen	6.010	5.382	11,7%
Epfendorf	3.314	3.460	-4,2%
Eschbronn	2.069	2.106	-1,8%
Fluorn-Winzeln	3.204	3.229	-0,8%
Hardt	2.534	2.488	1,8%
Lauterbach	3.007	3.335	-9,8%
Oberndorf a.N.	14.341	14.679	-2,3%
Rottweil	25.622	24.656	3,9%
Schenkzell	1.770	1.987	-10,9%
Schiltach	3.850	4.130	-6,8%
Schramberg	21.000	23.477	-10,6%
Sulz a.N.	12.130	12.097	0,3%
Villingendorf	3.313	2.821	17,4%
Vöhringen	4.114	3.767	9,2%
Wellendingen	3.087	2.720	13,5%
Zimmern o.R.	5.878	5.618	4,6%
Landkreis Rottweil	138.719	138.944	-0,2%

Tabelle 2.1-2: Bevölkerungszahlen nach Gemeinden (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Beschäftigte

Im Landkreis gibt es traditionell einen hohen Anteil verarbeitendes Gewerbe, vor allem Maschinenbau und Elektrotechnik. Insgesamt arbeiten 52,6 % der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe (Landesdurchschnitt Baden-Württemberg: 37,8 %, jeweils zum 30.06.2011, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg). In den einwohnerstärksten Städten (Rottweil, Schramberg und Oberndorf) gibt es auch die meisten Arbeitsplätze (s. auch im Anhang: Abbildung 2.1-3: *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Rottweil*). Hierbei bietet die Große Kreisstadt Rottweil als Behörden- und Schul-

⁵ Die Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes liegt für Kommunen mit weniger als 5.000 EW nur als Berechnung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung vor. Für die Wanderungsbewegungen lassen sich keine verlässlichen Annahmen zur Entwicklung bilden. Daher sind die Werte für 2015 nur exemplarisch für einige große Gemeinden im Text erwähnt.

standort auch viele Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor. In Schiltach gab es 2011 bei 3.850 Einwohnern über 3.100 Beschäftigte. Schiltach ist der Hauptsitz des größten Arbeitgebers im Landkreis, der Firma hansgrohe AG. Ein weiterer Ort mit nennenswerten Einpendlerzahlen ist Sulz a.N..

Die Arbeitslosenquote im Landkreis lag 2011 mit 3,0 % unter dem baden-württembergischen Wert von 4,0 % (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen, Bundesagentur für Arbeit).

Schulen

Insgesamt besuchten im Schuljahr 2010/11 über 21.000 Schülerinnen und Schüler Schulen im Landkreis Rottweil. Dabei ist die Große Kreisstadt Rottweil mit über 8.200 Schülerinnen und Schülern der wichtigste Schulstandort, gefolgt von der Großen Kreisstadt Schramberg mit knapp 4.300 (s. auch im Anhang: Abbildung 2.1-4: *Schulplätze und Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Schularten*). Es folgen Oberndorf a.N. (gut 2.500) und Sulz a.N. (knapp 2.200). Diese vier Städte sind auch die Standorte der Gymnasien und beruflichen Schulen.

Schulort	Grundschule	Haupt-, Werkreal-, Realschule	Gymnasium	Berufl. Gym.	Berufl. Schule	Sonder- schule	Waldorf- schule	Summe
Aichhalden	158	80						238
Bösingen	165	84						249
Deißlingen	225	80						305
Dietingen	161	49						210
Dornhan	253	315						568
Dunningen	219	752				19		990
Epfendorf	123	32						155
Eschbronn	100							100
Fluorn-Winzeln	121	56						177
Hardt	133							133
Lauterbach	101	68						169
Oberndorf a.N.	582	782	619		359	182		2.524
Rottweil	1.017	1.410	2.169	738	2.669	161	50	8.214
Schenkenzell	66							66
Schiltach	127	109						236
Schramberg	794	952	964		1.165	413		4.288
Sulz a.N.	408	792	698		290			2.188
Villingendorf	149	83						232
Vöhringen	239	147						386
Wellendingen	130	40						170
Zimmern o.R.	195	79						274
Summe	5.466	5.910	4.450	738	4.483	775	50	21.872

Tabelle 2.1-3: Schülerinnen und Schüler nach Schulstandort (Schuljahr 2010/11, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg) ⁶

Die Große Kreisstadt Rottweil ist auch bei den beruflichen Schulen mit über 1.700 Schülerinnen und Schülern im Vollzeitunterricht der wichtigste Standort, gefolgt von der Großen Kreisstadt Schramberg.

⁶ Grundlage der Tabelle ist eine schulartbezogene Auflistung der einzelnen Klassen, die vom Statistischen Landesamt zur Verfügung gestellt worden ist. D.h. Schülerinnen und Schüler, die eine Sonderschulklasse an einer beruflichen Schule besuchen, sind unter „Sonderschule“ aufgelistet. In den beruflichen Schulen sind die Schulen des Gesundheitswesens nicht enthalten.

Schülerinnen und Schüler an öffentlichen und privaten Beruflichen Schulen (2010/11)												
Stadt	öffentliche Schulen						Gesundheitswesen*	private Schulen			Summe öff. + privat	
	in Vollzeitklassen			Summe				Vollzeit	Teilzeit	gesamt		
	Berufl. Gym.	Berufl. Schule	Sondersch.	Vollzeit	Teilzeit	Summe		Vollzeit	Teilzeit	Vollzeit	Teilzeit	gesamt
Rottweil	738	565		1.303	1.765	3.068	109	339		1.751	1.765	3.516
Schramberg		724		724	441	1.165	32	33	50	789	491	1.280
Oberndorf a.N.		132	26	158	227	385	33			191	227	418
Sulz a.N.		163		163	127	290				163	127	290
Summe	738	1.584	26	2.348	2.560	4.908	174	372	50	2.894	2.610	5.504

* Schulen des Gesundheitswesens sind dem Sozialministerium unterstellt und werden weder den öffentlichen noch den privaten Schulen zugeordnet

Tabelle 2.1-4: Schülerinnen und Schüler an beruflichen Schulen (Schuljahr 2010/11, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg) ⁷

Schulen in benachbarten Landkreisen		SchülerInnen aus dem Kreis Rottweil (2011/12)		
Schulort	Schule	insgesamt	davon	aus
Villingen-Schwenningen	Waldorf-, Gewerbeschule, berufl. Bildungszentrum, Berufskolleg	380	82	Rottweil
			75	Schramberg
			40	Deißlingen
St. Georgen	Gymnasium, Realschule	257	239	Schramberg-Tennenbronn
Wolfach-Hausach	Gymnasium, Realschule	273	221	Schiltach
			46	Schenkenzell
Freudenstadt	Berufliche Schulen, Wirtschaftsgymnasium	168	79	Dornhan
			50	Sulz a.N.
Gosheim-Wehingen	Gymnasium, Realschule	110	110	Wellendingen

Tabelle 2.1-5: Wichtige Verflechtungen zu Schulen außerhalb des Landkreises Rottweil für SchülerInnen aus dem Kreisgebiet (Ströme ab 40 Personen Wohnort - Schulort)

Wichtige Schulstandorte (s. Tabelle 2.1-5) außerhalb des Landkreises Rottweil, zu denen mindestens 40 Schülerinnen und Schüler (nur Vollzeit) aus einem Ort pendeln, sind im Schwarzwald-Baar-Kreis (St. Georgen, Villingen-Schwenningen), im Ortenaukreis (Wolfach, Hausach), im Landkreis Freudenstadt (Freudenstadt) und im Kreis Tuttlingen (Wehingen).

Versorgungs- und Freizeitverkehr

Neben den täglichen Verkehrsbedürfnissen, also den Wegen zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, gibt es Ziele, die nicht täglich zu festen Zeiten aufgesucht werden. Hierbei wird vom Versorgungs- und Freizeitverkehr gesprochen. Der Anteil dieser Wege am gesamten Verkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen und macht inzwischen rund zwei Drittel aller Wege in Deutschland aus (vgl. Bild 2.3.1-1).

In der Abbildung 2.1-5: *Versorgungs- und Freizeitverkehr* im Anhang sind Einkaufsmöglichkeiten, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen und Freizeitziele dargestellt. Auch hierbei bieten die größeren Städte des Landkreises die höchste Zielattraktivität. Die Großen Kreisstädte Rottweil und Schramberg haben sowohl beim Handel, als auch in der Versorgung und bei der Freizeitattraktivität die meisten Einrichtungen. Es folgen Oberndorf a.N. mit guter Ausstattung für Einkauf und Krankenversorgung und Sulz a.N. mit gutem Freizeitangebot. Bezüglich des großflächigen Einzelhandels verfügt Zimmern o.R. über mehr Einrichtungen als Oberndorf a.N.

⁷ Daten aus der Abfrage der Regionaldatenbank des Statistischen Landesamtes.

Tourismus

Attraktiv für den Tourismus ist das Gebiet des mittleren Schwarzwaldes, Dornhan auf der Hochebene des Schwarzwaldvorlandes sowie die Städte am Neckar mit den Oberen Gäuen: Rottweil, Oberndorf a. N. und Sulz a. N.. Dies spiegelt sich in den gewerblichen Übernachtungszahlen wider, die in Abbildung 2.1.6: Tourismus im Landkreis Rottweil im Anhang grafisch dargestellt sind. Etwa die Hälfte der Übernachtungen in der Großen Kreisstadt Schramberg ist dem Stadtteil Tennenbronn zuzuschreiben, der zusammen mit Lauterbach einen Schwerpunkt des Tourismus im Kreis bildet. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Stadt Sulz a. N. mit den Stadtteilen Glatt und Renfrizhausen (mit Kirchberg). Deutlich wird in der Abbildung auch, dass die Übernachtungszahlen und damit auch die Bedeutung des Tourismus insgesamt im Landkreis Rottweil jedoch hinter den Schwarzwaldgemeinden in den Nachbarlandkreisen zurück bleiben.

Der Landkreis Rottweil fördert aktiv naturnahe touristische Aktivitäten. Pilotprojekte des Bereichs Archiv – Kultur – Tourismus des Landkreises Rottweil gibt es entsprechend zur Förderung von Rad- und Wandertourismus.

Die „Offensive Rad + Tourismus“ wird mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis umgesetzt und vom Land Baden-Württemberg gefördert. In diesem Rahmen wurden 30 Routen für Radwanderer ausgewiesen und beschildert und ein intensives Marketing betrieben (inklusive Internet-Auftritt [Rad-Paradies](#)). Seit 2011 ist das Radparadies Schwarzwald und Alb auch eine movelo-E-Bike-Region mit bisher 21 Verleih- und Akkuwechselstationen.

Wichtig für den Bereich des Radtourismus sind auch der stark frequentierte Neckartalradweg und der Schwarzwald als attraktive Mountain-Bike-Region.

Der Wandertourismus wird vor allem durch das Projekt Jakobuswege zwischen Schwarzwald und Schwäbischer Alb in Kooperation mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis, dem Landkreis Tuttlingen und dem Zollernalbkreis gefördert (Beteiligung am LEADER-Projekt „Europäische Jakobuswege“, Internetauftritt, Pilgertag bei der Burgruine Herrenzimmern 2012).

Zusammenfassung

Betrachtet man das Angebot der Gemeinden an Arbeitsplätzen, Schulen und Zielen im Versorgungs- und Freizeitverkehr, so spiegelt sich hier die Zentralität der Orte wider: die Großen Kreisstädte Rottweil und Schramberg als Mittelzentren weisen, gefolgt von Oberndorf a.N. und Sulz a.N. als Unterzentren, die höchste Zielattraktivität für Wege aus ihrem Umland auf.

Wie vor allem in den Abbildungen 2.1-3 und 2.1-5 im Anhang deutlich wird, fallen die drei Kleinzentren des Landkreises bezüglich ihrer Zielattraktivität deutlich hinter den Unterzentren zurück, während der Abstand der Unterzentren zu den Mittelzentren nicht so gravierend erscheint. Es ist davon auszugehen, dass die Verflechtungsbereiche der Kleinzentren von den Einzugsbereichen anderer Orte überlagert werden. So strahlt das nicht als Zentraler Ort ausgewiesene Zimmern o.R. aufgrund seiner Einzelhandelsausstattung in den Nahbereich des Kleinzentrums Dunningen aus.

2.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes

2.2.1 Überblick und Liniennetz

Schiienenverkehr

Überregionale Anbindung

Für die Anbindung des Landkreises Rottweil an die überregionalen Oberzentren Stuttgart, Freiburg, Karlsruhe und Zürich mit den dortigen Fernverkehrsknoten sind die folgenden Schienenstrecken von Bedeutung:

1. Gäubahn
Stuttgart – Horb – Rottweil – Singen – Zürich

Auf der Gäubahn verkehren zweistündlich Fernverkehrszüge (IC) Stuttgart – Zürich. Zugangsstellen mit Bedeutung für den Landkreis Rottweil sind die Systemhalte in Horb (Lkr. Freudenstadt), Rottweil und Tuttlingen (Lkr. Tuttlingen). Zudem verkehrt ergänzend zweistündlich die RE-Linie Stuttgart – Singen, die im Abschnitt Stuttgart-Rottweil auf einen 1-Stunden-Takt verdichtet ist. Zusätzliche Halte sind Oberndorf a.N. und Sulz a.N. sowie Spaichingen (Lkr. Tuttlingen).

2. Schwarzwaldbahn
Karlsruhe – Offenburg – Hausach – Villingen-Schwenningen - Singen – Konstanz

Auf der Schwarzwaldbahn verkehren stündlich Züge des Regionalverkehrs (RE, IRE) sowie vereinzelte Fernverkehrsleistungen. Systemhalte mit Bedeutung für den Landkreis Rottweil sind Villingen-Schwenningen (Zubringer von Rottweil), St. Georgen (Zubringer von Schramberg-Tennenbronn), Hausach (Zubringer Kinzigtalbahnhof von Schiltach), sowie Hornberg (Zubringer von Schramberg).

3. Verbindung Rottweil - Freiburg
Freiburg – Neustadt – Donaueschingen –
Villingen-Schwenningen/Tuttlingen – Rottweil

Eine Anbindung an das Oberzentrum Freiburg ist für den Landkreis Rottweil mit der zweistündlichen RE-Linie (Freiburg – Höllental -) Neustadt – Donaueschingen – Villingen-Schwenningen – Rottweil gegeben. Stündlich versetzt bestehen weitere Fahrtmöglichkeiten mit der RE-Linie (Freiburg – Höllental -) Neustadt – Tuttlingen – Ulm (Umstieg in Tuttlingen in Ri. Rottweil).

4. Kinzigtalbahnhof
Freudenstadt – Schiltach – Hausach – Offenburg

Für den westlichen Teil des Landkreises Rottweil bietet die Kinzigtalbahnhof über den Bahnhof Schiltach über Hausach nach Offenburg die Anbindung nach Freiburg und Karlsruhe sowie an den weiterführenden Fernverkehr.

Regionale Verbindungen

Innerhalb des Landkreises Rottweil und als Verbindung mit den Nachbarkreisen bestehen folgende SPNV-Angebote:

KBS	Linienverlauf	Grundtakt in Minuten	Unternehmen
740	RE Stuttgart – Horb – Rottweil – Singen, im Abschnitt Stuttgart – Horb – Rottweil	120 60	DB
740	Ringzug Rottweil – Tuttlingen	60	Ringzug/HzL
742	RE Rottweil – Villingen-Schwenningen – Donaueschingen – Neustadt	120	DB
742	Ringzug Rottweil – Villingen-Schwenningen (-Bräunlingen)	60-120	Ringzug/HzL
742.1	Ringzug Trossingen Bf – Trossingen Stadt	30	Ringzug/HzL
743	Ringzug Rottweil/Sigmaringen – Tuttlingen – Blumberg/Waldshut	60	Ringzug/HzL
721	Ortenau-S-Bahn (Offenburg-) Hausach – Schiltach- Freudenstadt	60	OSB

Tabelle 2.2.1-1: Regionale Schienenverbindungen

Mit dem Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg wurde 2003 der Schienenpersonnahverkehr mit zahlreichen neuen Haltepunkten auf den genannten Strecken reaktiviert.

Die Fahrplan- und Anschlussstrukturen des Schienenverkehrs sind in Abbildung 2.2.1-1 *Linienplan Schienenverkehr mit Systemhalten* dargestellt.

Regionalverkehr Bus

Abbildung 2.2.1-2: *Linienetzplan des ÖPNV im Landkreis Rottweil* im Anhang zeigt die Schienenstrecken und Buslinien im Landkreis Rottweil. In den folgenden Tabellen sind die Buslinien (Linienverkehre nach § 42 PBefG) dargestellt. In der letzten Spalte ist die Genehmigungsfrist angegeben.

Ein Großteil der Linien wird von den Regionalbusgesellschaften (jeweils hundertprozentige Tochterunternehmen der DB Regio AG) betrieben. Der größte Teil des südlichen und westlichen Kreisgebietes gehört zum Unternehmensgebiet der SüdbadenBus GmbH, der Nordteil des Kreises zu dem der RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH (SüdwestBus). Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (Regio Alb-Bodensee) betreibt die grenzüberschreitende Verbindung Oberndorf a.N. – Balingen.

Viele dieser Regionalbuslinien reichen über die Kreisgrenzen hinaus. Eine wichtige Funktion dieser Linien ist die Verbindung der Zentralen Orte. Aber auch Stadtverkehre werden von den Regionalbusgesellschaften betrieben (Oberndorf, Schramberg, Schiltach).

Weitere Linien, die vor allem Erschließungslinien im Umfeld Zentraler Orte sind, werden von kommunalen und privaten Busunternehmen betrieben.

Nummer	Linie	Verkehrsunternehmen	befristet bis
7161	Freudenstadt - Schiltach - Hausach	SüdwestBus	15.12.2020
7267	Hornberg – Tennenbronn/Benzebene - Langenschiltach - St. Georgen	SüdbadenBus SBG	31.07.2017
7281	Villingen-Schwenningen - Deißlingen - Rottweil	SüdbadenBus SBG	31.08.2013
7402	Horb - Empfingen - Sulz	SüdwestBus	23.05.2014
7403	Horb – Sulz	SüdwestBus	30.04.2014
7404	Oberndorf a.N. - Sulz a.N.	SüdwestBus	30.04.2014
7409	Alpirsbach - Betzweiler - Alpirsbach	SüdwestBus	23.05.2014
7410	Sulz a.N. – Leinstetten - Betzweiler	SüdwestBus	30.04.2014
7411	Freudenstadt - Dornstetten - Schopfloch - Leinstetten	SüdwestBus	23.05.2014
7412	Sulz a.N. - Dornhan	SüdwestBus	23.05.2014
7414	Alpirsbach - Fluorn - Oberndorf	SüdwestBus	30.06.2014
7415	Stadtverkehr Oberndorf	SüdwestBus	31.05.2014
A	Neuer Lindenhof - Alter Lindenhof - Bahnhof - Altoberndorf - Webertal		
B	Alter Lindenhof – Neuer Lindenhof - Bahnhof - Aistag		
7419	Vöhringen - Heiligenzimmern	SüdwestBus	30.04.2014
7421	Sulz-Hopfau – Empfingen	Südwestbus	31.08.2016
7430	Balingen - Rosenfeld - Oberndorf	Regionalverkehr Alb-Bodensee RAB	31.12.2018
7432	Sulz a.N. – Vöhringen - Oberndorf a.N.	SüdwestBus	30.04.2014
7440	Rottweil - Schömberg - Balingen	SüdbadenBus SBG	30.06.2016
7441	Rottweil - Neufra - Wellendingen - Aldingen	SüdbadenBus SBG	31.08.2013
7444	Rottweil - Oberndorf a.N - Sulz a.N.	SüdbadenBus SBG	31.05.2017
7445	Rottweil – Wellendingen - Schömberg - Balingen	SüdbadenBus SBG	30.06.2016
7462	Stadtverkehr Schiltach	SüdbadenBus SBG	30.06.2013
7475	Stadtverkehr Schramberg/Lauterbach	SüdbadenBus SBG	31.05.2013
7477	Schramberg - Winzeln - Oberndorf a.N.	SüdbadenBus SBG	31.05.2013
7478	Rottweil - Dunningen – Schramberg - Schiltach	SüdbadenBus SBG	30.06.2013
7479	Schramberg - Eschbronn - Dunningen	SüdbadenBus SBG	30.06.2013
7481	Schramberg - Aichhalden - Alpirsbach	SüdbadenBus SBG	31.05.2013
7484	Schramberg - Lauterbach - Hornberg	SüdbadenBus SBG	31.05.2013
7486	Schramberg - Hardt - Königsfeld	SüdbadenBus SBG	31.05.2013

Das Feld in der Spalte „befristet bis“ ist bei den Linien, die nicht in der Zuständigkeit des Nahverkehrsamtes Rottweil sind, schattiert.

Tabelle 2.2.1-2: ÖPNV-Buslinien im Landkreis Rottweil (DB-Regionalbusgesellschaften)

Nummer	Linie	Verkehrsunternehmen	befristet bis
1	StadtBus Rottweil: Friedrichsplatz - Bühlingen - Lauffen	StadtBus Rottweil, ENRW Eigenbetrieb	31.08.2013
2	StadtBus Rottweil: Saline - Friedrichsplatz - Siedlung a.d.Br.		
3	StadtBus Rottweil: Friedrichsplatz - Gölldorf		
4	StadtBus Rottweil: Hausen - Friedrichsplatz - Bühlingen		
5	StadtBus Rottweil: Friedrichsplatz - Hegneberg		
6	StadtBus Rottweil: Zimmern o.R. - Friedrichsplatz		
7	StadtBus Rottweil: Friedrichsplatz - Neckartal		
8	StadtBus Rottweil: Friedrichsplatz - Krummer Weg		
9	StadtBus Rottweil: Dunningen - Zimmern o.R. - Rottweil		
10	StadtBus Rottweil: Rottweil - Zepfenhan - Neukirch		
20/21/ 22	Fluorn – Dunningen - Bösing - Villin- gendorf - Rottweil bzw. Beffendorf - Lindenhof-	Müller, Bösing	31.05.2021
31	Freudenstadt - Dornhan - Oberndorf	Schweizer, Waldachtal	30.06.2014
33	Aischfeld – Busenweiler - Dornhan	Schweizer, Waldachtal	30.09.2018
34/35	Hausen - Rottweil - Oberndorf	Fischinger, Rottweil	31.05.2021
50	Fluorn - Winzeln - Alpirsbach - Freudenstadt	Schweizer, Waldachtal	30.06.2014
55	St.Georgen - Tennenbronn - Schramberg	Burri-Fichtner, Tennenbronn	31.05.2013
56	Tennenbronn - Hardt - Sulgen	Burri-Fichtner, Tennenbronn	31.05.2013
57	Tennenbronn – Unterer Falken	Burri-Fichtner, Tennenbronn	31.05.2013
58	Tennenbronn - Benzebene (bis 2010)	Burri-Fichtner, Tennenbronn	31.05.2013
60	Alpirsbach - Schenkzell - Reinerzau	Wolpert, Alpirsbach	15.12.2020
61	Kaltbrunn/Wittichen - Schiltach/Alpirsbach	Wolpert, Alpirsbach	15.12.2020

Das Feld in der Spalte „befristet bis“ ist bei den Linien, die nicht in der Zuständigkeit des Nahverkehrsamtes Rottweil sind, schattiert.

Tabelle 2.2.1-3: ÖPNV-Buslinien im Landkreis Rottweil (kommunale und private Busunternehmen)

Anrufbus

Ergänzend zum regulären Linienvorkehrsangebot besteht im gesamten Kreisgebiet das vom Landkreis angebotene System Anrufbus, welches das Verkehrsangebot zu den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende ergänzt. Der Anrufbus verkehrt liniengebunden, das Liniennetz deckt sich weitgehend mit dem regulären Liniennetz (s. Abbildung 2.2.1-3: *Liniennetzplan Anrufbus im Landkreis Rottweil* im Anhang).

Der Anrufbus wird vom Landkreis finanziert. Das System Anrufbus hat einen eigenen Haustarif, der sich an der Höhe des VVR-Tarifs zuzüglich der jeweils anfallenden Zuschläge orientiert (Ausnahme: kreisüberschreitende Fahrten). Alle VVR-Fahrkarten werden im Anrufbus gegen Zahlung eines Zuschlags anerkannt, hierfür zahlt der VVR jährlich 100.000 € Durchtarifierungsverlust-Ausgleich an den bzw. die Anrufbus-Betreiber gemäß Verbundvertrag, Anlage 7, aus. Die VVR-Verkehrsunternehmen erkennen auch Fahrscheine des Anrufbusverkehrs an, wenn zur Erreichung des Ziels ein Umsteigen auf VVR-

Verkehrsmittel notwendig ist. Hierfür erhalten diese keinen Durchtarifizierungsverlust-Ausgleich.

Der Anrufbus ist in eigenständigen Liniengenehmigungen in den drei Teilräumen Rottweil, Schramberg und Oberndorf/Sulz organisiert. Diese werden von dem bzw. den beauftragten Taxi-/Mietwagenunternehmen gehalten.

Der Anrufbus verkehrt im Abendverkehr ab ca. 19 Uhr stündlich bis ca. 24 Uhr, in den Wochenendnächten bis ca. 1 Uhr. An Samstagen und Sonntagen verkehrt der Anrufbus ganztägig zweistündlich, soweit kein reguläres Linienverkehrsangebot besteht.

Stadtverkehrsangebote

Im Landkreis Rottweil bestehen Stadtbusangebote in den Großen Kreisstädten Rottweil und Schramberg sowie in den Städten Oberndorf a.N. und Schiltach.

Stadtbus Rottweil

Der Stadtbus in der Großen Kreisstadt Rottweil umfasst aktuell ein Linienbündel mit 10 Linien und deckt das gesamte Stadtgebiet inklusive der abgesetzten Stadtteile ab (vgl. Abbildung 2.2.1-4 *Liniennetz Stadtbus Rottweil* im Anhang). Lediglich der Stadtteil Neufra wird ausschließlich über Regionallinien bedient. Über das Stadtgebiet hinaus reichen die Linien 1 (Deißlingen-Lauffen), 6 (Zimmern) und 9 (Dunningen). Einige Linien in die Stadtteile, welche sich mit Linien des Regionalverkehrs überlagern, werden in einem integrierten Gemeinschaftsangebot mit den Regionallinien betrieben (Linie 1 nach Lauffen mit Regionallinie 7281; Linie 2 Saline mit Regionallinie 7441).

Auf den kernstadtnahen Linien wird in der Regel ein 30-Minuten-Takt angeboten. Auf den überörtlichen Linien 6, 9, 10 wird in der Regel ein stündliches Angebot vorgehalten, auf nachfrageschwachen Relationen teilweise als Bedarfsfahrten. Die Betriebszeiten des Stadtbus Rottweil sind Montag-Freitag 6 – 20 Uhr und samstags 7 – 14 Uhr. Die Schwachverkehrszeiten werden durch den Anrufbus Rottweil abgedeckt, welcher auch auf sämtlichen Stadtlinien verkehrt.

Der Stadtbus Rottweil wird als Eigenbetrieb innerhalb der städtischen Gesellschaft ENRW Eigenbetrieb geführt, die Verkehrsleistungen werden von beauftragten Verkehrsunternehmen durchgeführt.

Mit Auslauf der Liniengenehmigung im Jahr 2013 soll der Stadtverkehr Rottweil als Linienbündel neu vergeben werden.

Stadtverkehr Schramberg

In der Großen Kreisstadt Schramberg besteht die Stadtverkehrslinie 7475, welche die Talstadt mit dem größten Stadtteil Sulgen verbindet und diesen Stadtteil – im Gegensatz zu den parallel verkehrenden Regionallinien - intern erschließt.

Es besteht ein halbstündliches Grundangebot bis ca. 20 Uhr an Werktagen. An den Wochenendtagen gibt es ein stündliches Angebot mit Verdichtungen. Die Schwachverkehrszeiten am Abend (Werktags und am Wochenende) werden durch den Anrufbus Rottweil abgedeckt, welcher auch auf der Linie 7475 verkehrt.

Der Stadtverkehr Schramberg wird von Südbadenbus im Produktionsverbund mit den Regionallinien betrieben.

Die übrigen innerstädtischen Verbindungen zwischen Kernstadt und Teilorten werden durch die Regionallinien abgedeckt.

Stadtverkehr Oberndorf

In Oberndorf a.N. besteht die Stadtverkehrslinie 7415, welche die Talstadt (mit dem Bahnhof) mit den Stadtbezirken Lindenhof, Aistaig und Webertal verbindet. Der Stadtverkehr ist auf zwei Linienäste aufgeteilt:

- Linie A Neuer Lindenhof – Alter Lindenhof – Bahnhof –Altoberndorf - Webertal
- Linie B Alter Lindenhof – neuer Lindenhof – Bahnhof - Aistaig

An Werktagen besteht ein unregelmäßiges Angebot mit zweistündlichen Grundstrukturen auf beiden Linienästen, welches sich im Abschnitt Talstadt – Lindenhof meist zu einem stündlichen Angebot überlagert. Die Betriebszeit ist Montag-Freitag 6 – 19 Uhr und Samstag 8 bis 13 Uhr. Die Schwachverkehrszeiten werden durch den Anrufbus Rottweil abgedeckt, welcher auch auf der Linie 7415 verkehrt. Der Stadtverkehr Oberndorf ist nicht eigenständig organisiert, sondern wird von der Fa. Südwestbus im Produktionsverbund mit den Regionallinien betrieben.

Stadtbus Schiltach

In Schiltach besteht die Stadtverkehrslinie 7462, welche das Stadtzentrum, die abgesetzten Wohngebiete und die Schulstandorte miteinander verbindet. An Werktagen besteht ein halbstündliches Grundangebot – damit dürfte Schiltach mit seinen knapp 4.000 Einwohnern die kleinste Stadt Deutschlands mit einem halbstündlichen Stadtverkehrsangebot sein. Die Betriebszeiten sind Montag-Freitag 5.00 -19.00 Uhr und Samstag 8.00 – 14:00 Uhr. Die Schwachverkehrszeiten werden durch den Anrufbus Rottweil abgedeckt, welcher auch auf der Linie 7462 verkehrt.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG und freigestellte Verkehre

Neben dem allgemein zugänglichen ÖPNV bestehen weitere Linienverkehre für spezielle Nutzergruppen. In der folgenden Tabelle sind die Sonderlinienverkehre in der Zuständigkeit des Landratsamtes Rottweil aufgeführt.

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	befristet bis
von Zimmern o.R. nach Sindelfingen (Daimler AG) – (4 Fahrten)	Omnibusbetrieb Götz UG (haftungsbeschränkt)	31.12.2018 (Genehmigung)
von Seedorf nach Sulz a.N. (Zubringer Daimler AG) – (4 Fahrten)		
von Glatt nach Loßburg (Fa. Arburg) – (2 Fahrten)	Schweizer Reisen Verkehr & Touristik GmbH	31.05.2014 (Genehmigung)

Tabelle 2.2.1-4: Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 1 PBefG: Berufsverkehre

In den Fahrten des Berufsverkehrs dürfen nur Beschäftigte der jeweiligen Firma befördert werden.

Der Schülerverkehr zu den allgemeinbildenden und Förderschulen ist in den ÖPNV integriert. Das ist – gerade in ländlichen Räumen – sinnvoll, da dadurch auch für andere Fahrgäste diese Fahrten nutzbar sind.

Daneben gibt es zahlreiche freigestellte Verkehre für Sonderschulen sowie im inneren Schulbetrieb (Sport- und Badefahrten).

2.2.2 Fahrtenangebot und Beförderungsgeschwindigkeit

Um die Fahrplaninformationen übersichtlich und raumbezogen darzustellen, wurden die überörtlichen Fahrtenangebote (Regionalverkehr) abschnittsweise zusammengefasst und kartographisch dargestellt. Hierzu finden sich im Anhang die folgenden Karten, die sich auf den Fahrplan 2009/10 beziehen:

- Abbildung 2.2.2-1: Fahrtenangebot Mo – Fr an Schultagen
- Abbildung 2.2.2-2: Fahrtenangebot Mo – Fr an Ferientagen
- Abbildung 2.2.2-3: Fahrtenangebot an Samstagen
- Abbildung 2.2.2-4: Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen

Die Relationen im Zuge der Entwicklungsachsen und weitere Verbindungen zwischen den Zentralen Orten weisen ein deutlich höheres werktägliches Fahrtenangebot auf als die anderen Verbindungen.

Deutlich wird die Ausdünnung der Fahrtenangebote in den Schulferien. In einzelnen Bereichen sind hier seit dem Referenzjahr 2010 Verbesserungen erfolgt.

In den so genannten Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende verkehrt der Anrufbus Landkreis Rottweil. Die Fahrtenangebote sind relationsbezogen in den Karten:

- Abbildung 2.2.2-5: Fahrtenangebot Anrufbus Mo - Fr
- Abbildung 2.2.2-6: Fahrtenangebot Anrufbus an Samstagen
- Abbildung 2.2.2-7: Fahrtenangebot Anrufbus an Sonn- und Feiertagen

im Anhang dargestellt.

Einen Überblick über die qualitative Bedienungsfrequenz (Vertaktung und Taktzeiten Montag-Freitag im Tagesverkehr) der einzelnen Linien gibt die Abbildung 2.2.2-8.

In der folgenden Tabelle sind die Beförderungsgeschwindigkeiten auf den ÖV-Hauptlinien dargestellt. Die Zeitangaben beziehen sich jeweils auf die kürzeste Straßenverbindung und die ÖV-Regelfahrzeit auf Basis des Fahrplans 2010. Im Nahverkehrsplan 1999 war für die Hauptlinien eine Beförderungsgeschwindigkeit von mindestens 30 km/h als Ziel formuliert. Auf den Verbindungen von Schramberg nach Oberndorf a.N., nach Villingen und nach Hornberg werden geringere Geschwindigkeiten erreicht.

Linie	von	nach	Kat.	kürzeste Straßenverbindung in km	Regelfahrzeit Zug/Bus in Min	Beförderungs- geschwindig- keit
Schieneverbindungen:						
740	Rottweil	Tuttlingen	RE	28	20	84
740	Rottweil	Tuttlingen	Ringzug	28	40	42
740	Rottweil	Oberndorf	RE	21	13	97
740	Oberndorf	Sulz	RE	12	9	80
740	Sulz	Horb	RE	15	12	75
742	Rottweil	Villingen	RE	26	23	68
742	Rottweil	Villingen	Ringzug	26	30	52
721	Schiltach	Hausach	OSB	15	16	56
721	Schiltach	Freudenstadt	OSB	28	29	58
Busverbindungen:						
7478	Rottweil Bf	Schramberg Busbf	Bus	26	44	35
7478	Schramberg Busbf.	Schiltach Bf.	Bus	10	20	30
7477	Schramberg Busbf.	Oberndorf Bf.	Bus	22	51	26
7440	Rottweil Bf.	Balingen Bf.	Bus	25	47	32
7486	Schramberg Busbf.	Villingen Bf.	Bus	23	55	25
7430	Oberndorf	Balingen Bf.	Bus	26	48	33
7484	Schramberg Busbf.	Hornberg Bf.	Bus	14	30	28

Tabelle 2.2.2-1: Beförderungsgeschwindigkeiten auf den ÖV-Hauptlinien

2.2.3 Räumliche Erschließung durch Bahnhöfe und Haltestellen

Alle Gemeinden und Ortsteile im Landkreis Rottweil sind an das ÖPNV-Netz angeschlossen (s. Abbildung 2.2.1-1: *Liniennetzplan des ÖPNV im Landkreis Rottweil* im Anhang).

Schieneverkehr: Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Kreisgebiet des Landkreises Rottweil bestehen folgende SPNV-Zugangsstellen:⁸

KBS	Bahnhof/Haltepunkt	Fernverkehr (ICE/IC)	Regional- verkehr (RE)	Nahverkehr Ringzug/OSB
740	Sulz a.N.		x	
740	Oberndorf a.N.		x	
740	Rottweil	x	x	x
740	Rottweil-Göllsdorf			x
740/742	Rottweil-Saline			x
740	Rottweil-Neufra			x
742	Deißlingen Mitte			x
742	Trossingen Bahnhof		X	x
721	Schiltach			x
721	Schiltach Mitte			x
721	Schenkenzell			x

Tabelle 2.2.3-1: SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Rottweil

Seit September 2003 sind im Rahmen des Projekts Ringzug die Zugangsstellen Rottweil-Göllsdorf, - Saline, -Neufra und Deißlingen Mitte in Betrieb.

⁸ SPNV-Zugangsstellen, die nicht im Landkreis Rottweil liegen, bleiben hier außerhalb der Betrachtung.

Eine Analyse der Einzugsbereiche der Schienenhaltestellen zeigen die Abbildungen 2.2.3-1 bis 2.2.3-6 im Anhang. Hierbei wurde der Einzugsbereich für eine gute fußläufige Erschließungswirkung mit einem Luftlinienradius von 750 Metern, und für eine maximale fußläufige Erschließungswirkung von 1000 Metern gewählt.

Folgende Ortschaften werden von Schienenstrecken durchfahren, besitzen aber keinen Verkehrshalt: Rottweil-Stadtmitte, Rottweil Neckartal, Deißlingen-Lauffen, Epfendorf, Epfendorf-Talhausen, Oberndorf-Altobberndorf, Oberndorf-Aistaig, Oberndorf-Webertal, Sulz-Fischingen, Schiltach-Vor Eulersbach.

Bei folgenden Bahnhöfen wurden Anlagen sowie das Umfeld in den vergangenen zehn Jahren aufgewertet:⁹

- Rottweil Bahnhof sowie neu eingerichtete Ringzug-Haltepunkte,
- Bahnhof Oberndorf a.N. und
- Bahnhof Sulz a.N. (nur Umfeld)

Busbahnhöfe

Busbahnhöfe bestehen an folgenden Orten:

- Rottweil, Bahnhof
- Rottweil, Schulzentrum Bruderschaftshöhe (vorrangig Schülerverkehr)
- Schramberg, Busbahnhof
- Schiltach, Bahnhof
- Dunningen, Eschachschule (vorrangig Schülerverkehr)
- Oberndorf a.N., Bahnhof
- Sulz a.N., Bahnhof
- Dornhan

Schwachstellen der räumlichen Erschließung

Die räumliche Erschließung im Regionalverkehr ist gewährleistet, wenn 80 % der Einwohner in einem Luftlinienradius von

- 500 m um Bushaltestellen
- 750 m um Schienenhaltestellen

wohnen. Dieser Maßstab gilt für Orte und Ortsteile ab 200 Einwohner.

Es ergeben sich nur einzelne Defizite, die in der folgenden Tabelle dargestellt sind.

Gemeinde Ortsteil	fehlende Erschließung	Verbesserungsmöglichkeiten
Aichhalden Rötenberg	Siedlungsbereich „Bach“ im Norden mehr als 750 m Luftlinie von der nächsten Haltestelle entfernt	keine
Dunningen Seedorf	südlicher Siedlungsteil wird nicht durch die Haupteerschließungslinie 7477 erreicht.	7477: keine; 21: zusätzlichen Halt Höhe Fa. Junghans prüfen

Tabelle 2.2.3-2: Festgestellte räumliche Erschließungsmängel

⁹ Begründung Landesentwicklungsplan 2002: Die in Plansatz 4.1.9 angesprochene Aufwertung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld sollte auf Bahnhöfe des Regional- und Nahverkehrs ausgedehnt werden, da mit einer Aufwertung sowohl städtebaulich als auch verkehrlich positive Entwicklungseffekte verbunden sind.

Im Rahmen einer problemorientierten Vorgehensweise wurden darüber hinaus nicht gut erschlossene Siedlungsbereiche und Gewerbegebiete hinsichtlich von Verbesserungspotenzialen analysiert und Anregungen aus der Befragung der Gemeinden und Schulen überprüft. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Gemeinde Ortsteil	geringe Erschließung	Verbesserungsmöglichkeiten
Deißlingen	Gewerbegebiet Breite	Anbindung in Kooperation mit ansässigen Firmen prüfen
Dietingen	Gewerbegebiet Hennegraben am südl. Ortsausgang, Distanz zwischen Haltestellen Dietingen Kreuz und Dietingen Wasen knapp 2 km, Kristallwelten	zusätzliche Haltestelle an K 5562
Epfendorf	nordöstlicher Siedlungsbereich	Führung der Linie 7444 über L 420/K 5563 prüfen, bei geänderter Führung Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Einmündung „Im Öschle“ (sollte dann auch von 34/35 angefahren werden)
Oberndorf Beffendorf	südlicher Siedlungsbereich nur durch Linie 22 (drei Fahrtenpaare) erschlossen	keine
Oberndorf Bochingen	Gewerbegebiete im Osten nicht erschlossen	zusätzliche Haltestellen 7430/7432 sind anzustreben, aber möglicherweise schwierig zu realisieren
Rottweil	Stadtmitte über 600 m vom Bahnhof entfernt + Höhenunterschied von 50 m	zusätzlicher Schienen-Haltepunkt am Stadtzentrum
Rottweil	20/21: Schülerfahrten nur bis Marxstraße, große Distanz zum AMGymnasium	Führung der Schülerfahrten bis/ab Himmelreich (ca. 500m bis AMG)
Schramberg Sulgen	Industriegebiet im Nordosten wird von der 7478 nicht bedient	7478: Führung über Industriegebiet prüfen ¹⁰
Sulz	zwischen Holzhausen und Bergfelden ist ein Regionales Gewerbegebiet für einen Großbetrieb ausgewiesen	bei Realisierung zusätzliche Haltestelle der 7432 einrichten
Sulz	IKG Sulz - Vöhringen	zusätzliche Haltestelle 7402
Vöhringen	Gewerbegebiet Vöhringen Ziegelei, Netto-Markt	zusätzliche Haltestellen 7402 und 7432
Zimmern o.R. Flözlingen	Erschließung westliche Wohngebiete	Änderung der Linienführung der 9 prüfen: Schleife über Bühelstraße – Ginsterweg – Eschweg – Bergstraße mit Haltestelle im Bereich Eschweg/Bergstraße

Tabelle 2.2.3-3: Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung

¹⁰Die Haltestelle Berufsschule kann dann nicht angefahren werden. Fußweg zu den beruflichen Schulen im Wittumweg: ca. 350 m. Bei Führung der 7478 über Industriegebiet: Fußweg Haltestelle Rose bis berufliche Schulen ca. 600 m.

Park & Ride und Bike & Ride

An folgenden Bahnhöfen, Busbahnhöfen und zentralen Haltestellen bestehen Park & Ride und Bike & Ride-Einrichtungen.

Gemeinde	Ortsteil	Park&Ride-Anlage	Anzahl Stellplätze
Deißlingen	Deißlingen	Haltepunkt Deißlingen-Mitte	10
Oberndorf	Oberndorf	Bahnhofstr., Oberndorf	100 (weitere 70 geplant)
Rottweil	Göllsdorf	Ringzughaltestelle	0
Rottweil	Neufra	Ringzughaltestelle	8
Rottweil	Saline	Ringzughaltestelle	0
Rottweil	Rottweil	Bahnhof	132
Schenkenzell	Schenkenzell	Bahnhof Schenkenzell	12
Schiltach	Schiltach	Bahnhof Schiltach	6
Schiltach	Schiltach	Bahnhaltepunkt Stadtmitte	8
Schramberg	Schramberg	Busbahnhof	150 ¹¹
Sulz a.N.	Sulz a.N.	Bahnhof Sulz	40
Trossingen		DB-Bahnhof (Gemarkung Deißlingen)	0 ¹²

Tabelle 2.2.3-4: Park&Ride-Anlagen (Angaben der Gemeinden, 2008 bzw. 2010)

Gemeinde	Ortsteil	Bike&Ride-Anlage	Anzahl Stellplätze
Deißlingen	Deißlingen	Haltepunkt Deißlingen-Mitte	21
Hardt	Hardt	Ostlandstraße (Ortsmitte)	24
Oberndorf	Oberndorf	Bahnhof	31
Rottweil	Göllsdorf	Ringzughaltestelle	16
Rottweil	Neufra	Ringzughaltestelle	24
Rottweil	Saline	Ringzughaltestelle	12
Rottweil	Rottweil	Bahnhof	120
Schenkenzell	Schenkenzell	Bahnhof Schenkenzell	8
Schiltach	Schiltach	Bahnhof Schiltach	10
Schiltach	Schiltach	Bahnhaltepunkt Stadtmitte	10 ¹³
Schiltach	Schiltach	Bushaltestelle Stadtmitte	6
Schramberg	Schramberg	Busbahnhof	28
Sulz a.N.	Sulz a.N.	Bahnhof	10
Trossingen		DB-Bahnhof (Gemarkung Deißlingen)	0

Tabelle 2.2.3-5: Bike&Ride-Anlagen (Angaben der Gemeinden)

Haltestellenausstattung

Es besteht im Grundsatz eine einheitliche, jedoch bereits über 10 Jahre alte Haltestellenbeschilderung im Landkreis. Das Haltestellenmodernisierungsprogramm des Verkehrsverbunds Rottweil ist weitgehend umgesetzt. Im ersten Schritt wurden alle Zentralhaltestellen in den Gemeinden sowie Haltestellen

¹¹ Bewirtschaftete Stellplätze sind in ca. 50 m Entfernung, Dauerparkplätze in 100 m Entfernung.

¹² In einiger Entfernung vom Bahnhof befinden sich unbefestigte Parkmöglichkeiten.

¹³ Stellplätze unter Überdachung, aber ohne Möglichkeit zum Anschließen der Fahrräder

mit hohem Fahrgastaufkommen und mehreren Linien mit neuen Haltestellen-
tafeln, Aushangkästen und ggf. Informationsvitrinen ausgestattet.

Die darüber hinausgehende Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz,
Sitzgelegenheiten und deren Pflege liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen
Städte/Gemeinden, verfügt über keinen einheitlichen Standard und variiert
auch nach Bedeutung der Haltestellen.

2.2.4 Fahrzeuge

Im Schienenpersonennahverkehr wurde der eingesetzte Fahrzeugpark in den
vergangenen 10 Jahren nahezu vollständig erneuert (abgesehen von den für
Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich erforderlichen Fahr-
zeugen).

Auf der Gäubahn kommen beim Regionalexpress Stuttgart-Rottweil-Singen
lokbespannte Züge mit neuen Doppelstockwagen sowie elektrische Triebzüge
der Baureihe ET 425 zum Einsatz. Beim Ringzug sowie auf der Kinzigtalbahn
werden niederflurige Dieseltriebwagen der Bauart RegioShuttle RS1 einge-
setzt. Die Fahrzeuge besitzen eine einheitliche betreibereigene Gestaltung.

Im Fahrplanjahr 2009 waren laut Angabe des VVR an jedem Betriebstag wäh-
rend der Schulzeit 128 Busse im Landkreis Rottweil im Einsatz. Im gesamten
Jahr 2009 wurden gut 5,3 Mio. Kilometer im Fest- und Rufbusverkehr zurück-
gelegt.

Die im Regionalbusverkehr im Landkreis Rottweil eingesetzten Fahrzeuge un-
terliegen keinem einheitlichen Standard. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge

- unterschiedlicher Größe (12-, 15-, 18-Meter-Busse)
- unterschiedlicher Bauart (Überlandlinienbusse, Kombibusse, Niederflur-
busse, vereinzelt Reisebusse)
- unterschiedlicher Gestaltung (Hausfarben der Betreiberunternehmen,
aber auch von deren Subunternehmen, mit/ohne Fremdwerbung)
- unterschiedlichen Alters

Aktuell sind nach Angaben des VVR (Stand Juni 2011) rund 40 % der im
Landkreis Rottweil im Linienverkehr eingesetzten Busse Niederflurbusse (ohne
den Stadtverkehr Rottweil beträgt der Anteil rund 30 %).

Der Stadtbus Rottweil verfügt über eine einheitliche Fahrzeugflotte (Nieder-
flurbusse mit einheitlicher Gestaltung).

Drei Fahrzeuge wurden mit einer flächigen VVR-Gestaltung versehen.

2.2.5 Tarif, Fahrgastinformation und Mobilitätsgarantie

Seit dem 1. August 2003 besteht der Verkehrsverbund Rottweil im Landkreis.
Damit wurde ein einheitlicher Zonentarif eingeführt. In Abbildung 2.2.5-1:
Tarifzonen des ÖPNV im Landkreis Rottweil im Anhang sind die Zonen als grü-
ne Felder dargestellt. Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der befahre-

nen Zonen. Rot dargestellt sind die Stadtzonen, in denen ein vergünstigter Tarif gilt. Mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis und dem Landkreis Tuttlingen gibt es die Tarifkooperationen 3er-Tarif, mit der durchgehende Fahrscheine innerhalb der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg sichergestellt sind.

In der folgenden Tabelle sind ausgewählte Fahrscheinarten und die Preise des Zonentarifs dargestellt.

	Einzelfahrschein		TagesTicket		Monatskarte	
	Erwachsene	Kinder	Erwachsene	Gruppe	Erwachsene	Schüler
Stadtzone	1,70 €	1,20 €	3,20 €	7,90 €	36,00 €	34,70 €
1 Zone	1,90 €	1,30 €	3,60 €	8,90 €	46,50 €	34,70 €
2 Zonen	3,00 €	1,70 €	5,80 €	12,90 €	46,50 €	34,70 €
3 Zonen	4,20 €	2,40 €	8,20 €	17,90 €	62,00 €	46,50 €
4 Zonen	5,60 €	3,10 €	8,20 €	17,90 €	76,00 €	57,20 €
ab 5 Zonen	6,90 €	3,70 €	8,20 €	17,90 €	76,00 €	57,20 €

Tabelle 2.2.5-1: Ausgewählte VVR-Tarife, Tarifstand Januar 2013

In Abbildung 2.2.5-2: *Tarifvergleich Verkehrsverbund Rottweil* im Anhang sind die Fahrpreise für vergleichbare Relationen in unterschiedlichen Verbänden dargestellt. Im Vergleich zeigt sich, dass das Fahrpreisniveau im VVR im unteren Bereich der Vergleichsverbände liegt, das gilt vor allem für die Monatskarte. In den folgenden Bildern ist der Vergleich für Einzelfahrscheine und Monatskartenabos grafisch dargestellt.

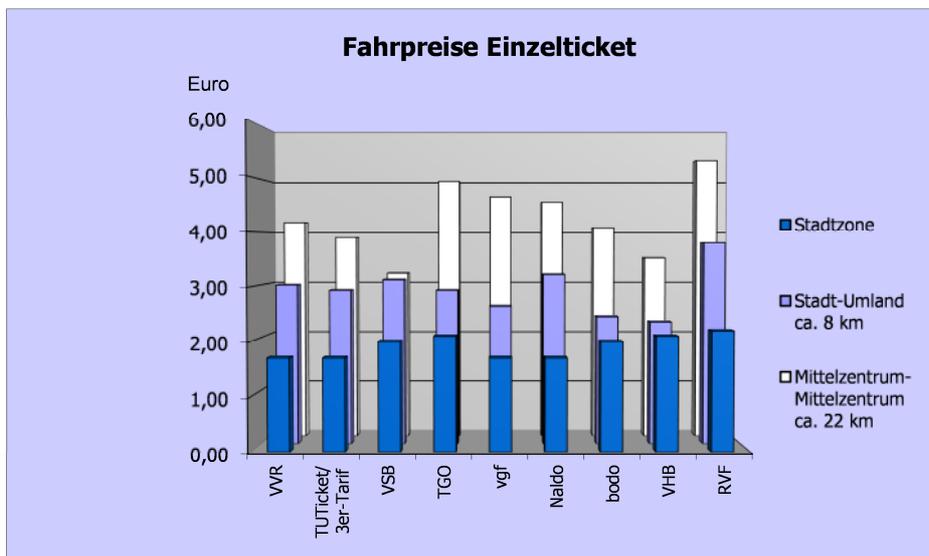


Bild 2.2.5-1: Fahrpreise Einzelticket in ausgewählten Verkehrsverbänden, Tarifstand Januar 2013

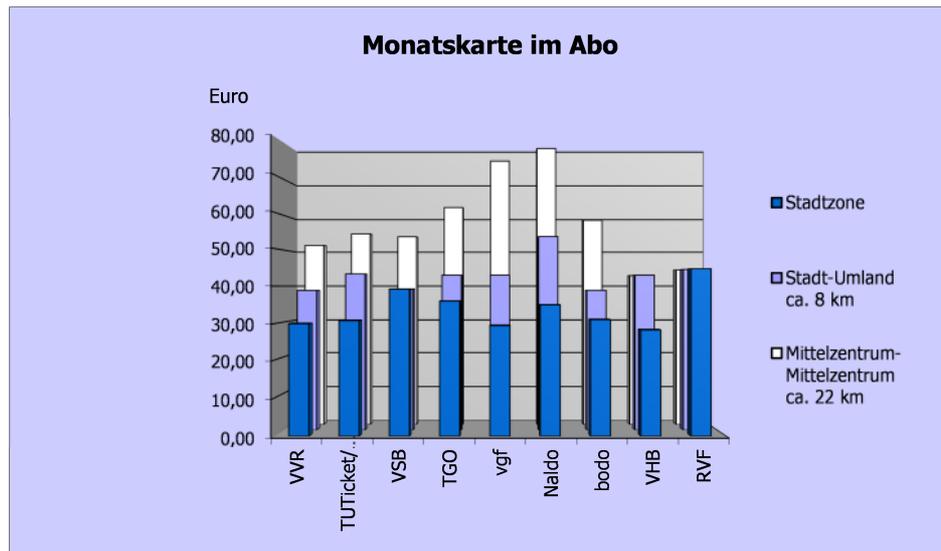


Bild 2.2.5-2: Fahrpreise Monatskarte im Abo in ausgewählten Verkehrsverbänden, Tarifstand Januar 2013

Die Fahrradmitnahme ist im Schienenverkehr im VVR ab 9.00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen kostenlos. Vor 9.00 Uhr kostet das Fahrrad je Einzelfahrt 3,50 Euro. Die Fahrradmitnahme ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten möglich. Fahrradkarten sind an den Automaten erhältlich.

Im Omnibusverkehr ist die Fahrradmitnahme möglich, sofern sich die eingesetzten Fahrzeuge dazu eignen und genügend Platzkapazität vorhanden ist. Die Entscheidung trifft aus Sicherheitsgründen der Fahrer. Die Fahrradkarte kostet 3,50 Euro (Stand Januar 2013).

Jährlich wird ein Verbundfahrplan herausgegeben und die Informationen werden im Internet zur Verfügung gestellt. Auf der Internetseite des Verkehrsverbundes gibt es u.a. Fahrpläne zum Herunterladen, eine elektronische Fahrplan- und Fahrpreisauskunft und aktuelle Informationen.

Für den persönlichen Kontakt stehen Kundenbüros zur Verfügung: das VVR-Kundencenter in der Großen Kreisstadt Rottweil, das SüdbadenBus Kundencenter in der Großen Kreisstadt Schramberg (Busbahnhof), das Büro des Stadtbus Rottweil im Rathaus und Kundenbüros privater Busunternehmen.

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen werden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen erstellt und unterliegen keinen einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen.

Der Verkehrsverbund Rottweil ist Teilnehmer des Programms KONUS (**K**ostenlose **N**utzung des öffentlichen Nahverkehrs für **S**chwarzwaldurlauber). Finanziert wird die Gästekarte über eine pauschale Abgabe von 0,36 Euro zzgl. 7 % MwSt. pro meldepflichtiger Übernachtung (Stand 1.1.2012). Teilnehmende Städte und Gemeinden im Landkreis Rottweil sind Schenkenzell, Schiltach, Lauterbach und Schramberg. Die Karte ist im gesamten VVR-Gebiet gültig (und in den weiteren Verkehrsverbänden im Schwarzwald).

Die „Bahncard 100“ der DB gilt im VVR in allen Verkehrsunternehmen des DB-Konzerns (DB Regio AG, SBG SüdbadenBus GmbH, RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH) sowie beim Zweckverband Ringzug (ZVR), der Ortenau-S-Bahn GmbH und der Hohenzollerischen Landesbahn AG.

Mobilitätsgarantie

Der VVR bietet eine Mobilitätsgarantie, wenn – durch Verschulden eines VVR Verkehrsunternehmens – das Fahrziel aufgrund einer Verspätung oder eines Fahrtausfalls um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesen erreicht wird und keine andere geeignete Fahrtalternative mit Bussen und Bahnen zur Verfügung steht.

Erwachsene Fahrgäste mit Wochenkarte, Monatskarte, JahresAbo oder Senioren-Abo des VVR (inkl. durch VVR ausgegebenen 3er-Tarif) sowie Schwerbehinderte mit Freifahrtberechtigung können sich dann die Taxikosten erstatten lassen. Die maximale Erstattungshöhe reicht von 15 Euro bei Wochenkarten-Inhabern bis zu 50 Euro für Fahrgäste mit Jahres- oder Senioren-Abo.

Hinweise auf die Mobilitätsgarantie finden sich im Fahrplan und auf der VVR-Homepage.

2.2.6 Finanzierung

Eine Analyse der Einnahmen des ÖPNV im Landkreis Rottweil zeigt, dass sich der ÖPNV im Landkreis Rottweil zu jeweils rund einem Drittel aus

- Tarifeinnahmen vom Kunden (über die Hälfte dieser Einnahmen sind die Eigenanteile im Schülerverkehr)
- (Landes- und Landkreis-) Zuschüssen für Schülerfahrkarten und den Verkehrsverbund
- staatlichen Ausgleichszahlungen und Förderungen (Ausbildungsverkehr, Schwerbehindertenfreifahrt, Fahrzeugförderung)

finanziert. Somit wird der überörtliche Regionalbusverkehr im Landkreis Rottweil etwa zu zwei Dritteln öffentlich finanziert. Dennoch gilt formal, dass die Verkehrsleistungen im Landkreis Rottweil weitgehend von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG gelten sowohl die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG wie auch alle öffentlichen Mittel, die über den Weg der „allgemeinen Vorschrift“ an die Verkehrsunternehmen geleitet werden, nicht als Beihilfe im Sinne der neuen EG-VO 1370/2007.

Die Werte in den beiden folgenden Grafiken basieren auf dem Jahr 2011 und sind aufgrund von Abgrenzungsschwierigkeiten im Detail teilweise geschätzt, von Bedeutung sind hier jedoch die Grundstrukturen und Größenordnungen.

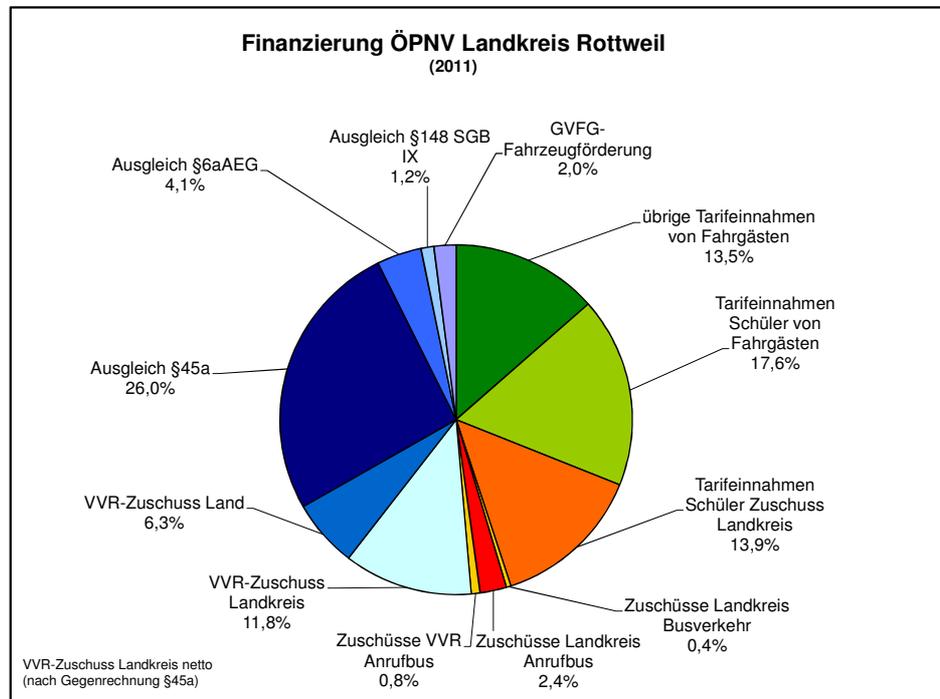


Bild 2.2.6-1: Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Rottweil

In der folgenden Abbildung sind die Finanzierungswege des regionalen Busverkehrs (ohne Stadtbus Rottweil und ohne Ringzug/Schiene) im Landkreis Rottweil schematisch dargestellt.

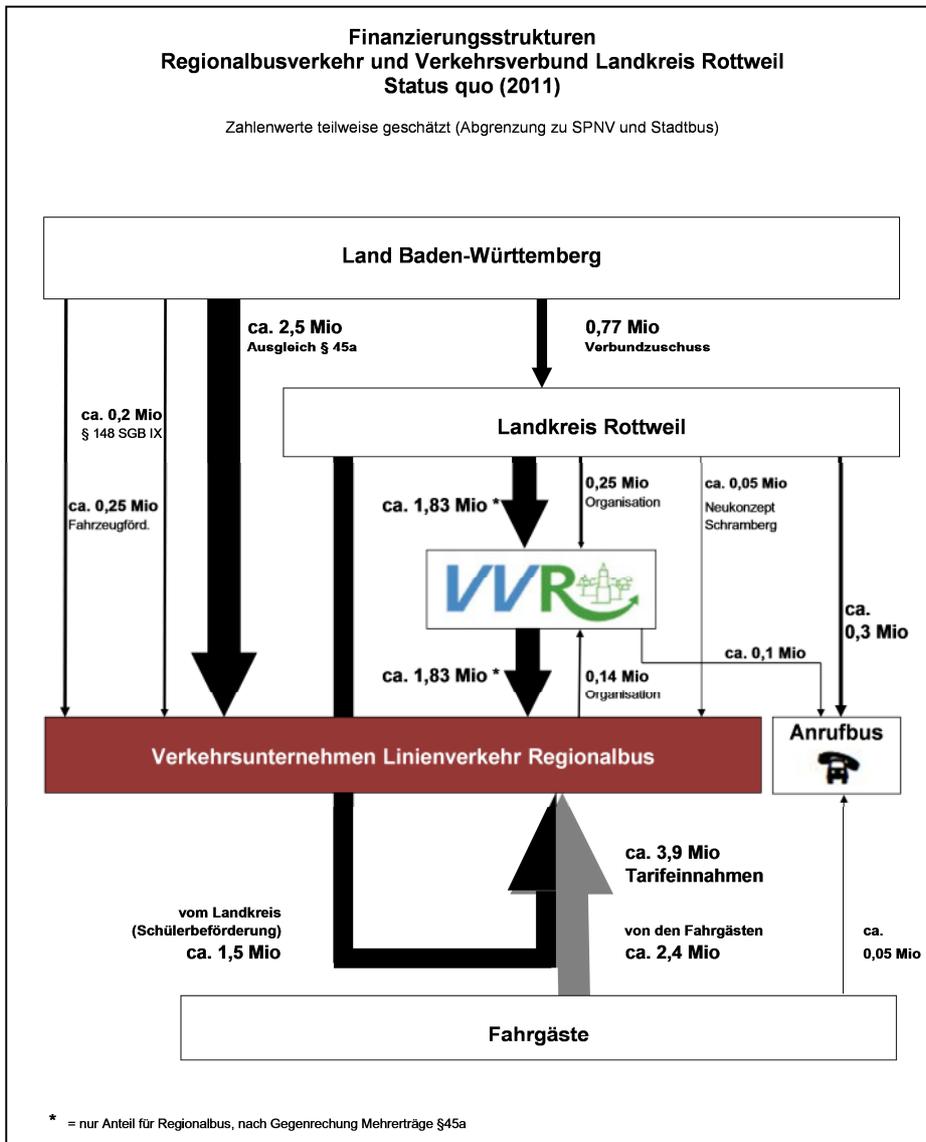


Bild 2.2.6-2: Finanzierungswege Regionalbusverkehr und Verkehrsverbund Landkreis Rottweil (In Abstimmung mit dem VVR erstellt.)

2.3 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose 2020

2.3.1 Bundesweite Entwicklungen und Trends

Verkehrsverhalten der Bevölkerung: bisherige Entwicklung

Da nur wenige lokale Daten zur Verkehrsnachfrage und –prognose zur Verfügung stehen, werden zunächst bundesweite Untersuchungen dargestellt. Auf der Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland, 2002 und 2008 durchgeführt¹⁴) lassen sich die folgenden Trend-Aussagen treffen:

Mobilitätskennziffern: Die Anzahl der Wege pro Tag hat zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen, etwas stärker am Wochenende. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im ländlichen Raum bei 12,3 km. Im Vergleich 2002 und 2008 ergeben sich eine höhere Mobilität und höhere Wegezahlen besonders bei den über 60jährigen.¹⁵

Führerschein/Pkw-Besitz: Die Führerscheinquote hat sich von 83 auf 88 % erhöht. In den Altersklassen bis 40 Jahre sind leichte Rückgänge zu verzeichnen, bei den älteren Jahrgängen Anstiege, vor allem bei den über 65jährigen. Der Pkw-Bestand in privaten Haushalten hat weiter zugenommen: 2002: 0,5 Pkw/Person, 2008: 0,6 Pkw/Person; die Zahl der autolosen Haushalte ging von 20 auf 18 % zurück (in Baden-Württemberg sind nur 11 % der Haushalte autolos). Wichtigster Grund für den Pkw-Verzicht sind die Kosten (50 % der befragten „Autolosen“ nannten diese Begründung).

Verkehrsmittelnutzung: Zwischen 2002 und 2008 stagnierte die Autonutzung. Der ÖPNV verzeichnete Zuwächse.

	Wegezahl	Kilometerleistung
ÖV	+ 14 %	+ 17 %
Fahrrad	+ 17 %	+ 6 %
zu Fuß	+ 7 %	- 5 %
MIV-Fahrer	0 %	+ 1 %
MIV-Mitfahrer	- 5 %	+ 12 %

Tabelle 2.3.1-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008

In ländlichen Kreisen wurden 2008 6 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt. 79 % davon waren reine ÖV-Wege, 13 % Kombinationen mit dem Pkw und 7 % Kombinationen mit dem Fahrrad (im Bundesdurchschnitt 10 % und 5 %). Fahrrad und Pkw als Zubringer zum ÖV haben damit in ländlichen Räumen eine überdurchschnittliche Bedeutung.

Der ÖV-Anteil hat bei den bis 45jährigen zugenommen. Bei den über 60jährigen wurde eine leichte Steigerung der Modal-Split-Anteile des Pkw ermittelt, während in allen anderen Altersklassen ein Rückgang des Pkw-Anteils zu verzeichnen war.

¹⁴ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

¹⁵ Mobilität in Deutschland, Anwenderworkshop 02.09.09, Berlin, S. 35

2008 waren 46,7 % der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt wurden, kürzer oder gleich 5 km. Betrachtet man alle Wege kleiner oder gleich 5 km, so wurden hiervon 44,1 % mit dem Pkw zurückgelegt.

Wege Zwecke: Im Versorgungs- und Freizeitverkehr werden die meisten Wege zurückgelegt. Bild 2.3.1-1 zeigt die Verteilung der Wege auf die Zwecke für ländliche Kreise. Der Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung¹⁶) macht knapp zwei Drittel der Wege aus.¹⁷ Insgesamt war eine geringe Zunahme der Freizeit- und Einkaufswege zwischen 2002 und 2008 zu verzeichnen.

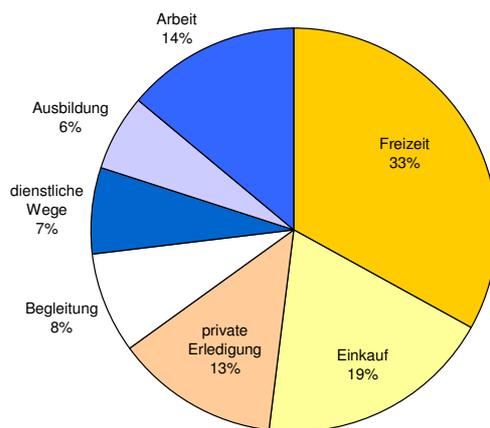


Bild 2.3.1-1: Verteilung der Wege auf die Wege Zwecke in ländlichen Kreisen (Deutschland 2008)

Verkehrsverhalten und Gesamtverkehr: erwartete Entwicklungen

Mobilität (Anzahl der Wege pro Tag): Die Mobilität, vor allem der älteren Menschen, wird sich weiter erhöhen. In den nächsten Jahren wird die Mobilität deshalb – trotz des Bevölkerungsrückgangs – zunächst weiter ansteigen.

Pkw-Bestand: Der Pkw-Bestand privater Halter wird zunächst weiter wachsen¹⁸. Von 2010 bis 2020 bei den Männern um 2 % und bei den Frauen um 13 % (2020: 720 Pkw/1.000 Männer, 417 Pkw/1.000 Frauen). Erst nach 2020 wird die fahrfähige Bevölkerung absolut zurückgehen, was eine Stagnation erwarten lässt. In jüngeren Jahrgängen (und bei den Männern unter 65 Jahren) ist ein Trend zum geringeren Pkw-Besitz auszumachen.

Das Durchschnittsalter der Pkw lag 2011 bei 8,3 Jahren¹⁹. Auch aus diesem Grund wird die Abhängigkeit von konventionellen Kraftstoffen noch Bestand haben. Mit dem Überschreiten der maximalen Ölförderleistung (Peak Oil) werden die Ölpreise stark ansteigen und stark schwanken. Gleichzeitig wird in alternative Antriebsformen investiert. Die private Autonutzung wird – aufgrund

¹⁶ Da Begleitungswege auch täglich, z.B. zur Schule, stattfinden können, wurden sie nicht miteinbezogen.

¹⁷ Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede für die ländlichen Kreise. Bundesweit gab es 32 % Freizeitwege, 21 % Einkaufswege und 12 % Erledigungen, die weiteren Wege Zwecke hatten identische Anteile.

¹⁸ Shell Deutschland Oil GmbH: Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg, 2009

¹⁹ Internetseite des Kraftfahr-Bundesamtes: www.kba.de

der steigenden Ölpreise und der Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Antriebsformen – dauerhaft teurer werden. Die Kosten waren 2008 der am häufigsten genannte Grund für „Autolosigkeit“.

Verkehrsmittelnutzung: Der ÖPNV insgesamt verzeichnete in den letzten Jahren Zuwächse, vor allem bei den jüngeren Altersgruppen. Der MIV soll laut Shell bis 2030 leicht an Personenverkehrsleistung zugunsten des ÖPNV verlieren (von 84,6 % auf 84,3 % im Jahr 2030). Es gibt einen Trend zur stärkeren Verknüpfung der Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum werden ÖV-Haltepunkte bereits heute überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad oder dem Pkw angefahren.

Wegezwecke: Durch den demografischen Wandel wird es zu einer weiteren Zunahme im Versorgungs- und Freizeitverkehr und zum Rückgang im Arbeits- und Ausbildungsverkehr kommen. Das Ausmaß dieses Trends hängt von der Entwicklung der Erwerbsbeteiligung ab (s. Kapitel 2.3.5).

Zusammenfassung: Durch den demografischen Wandel ergibt sich längerfristig ein höherer Anteil der Personengruppe mit steigender Mobilität und mit steigenden Pkw-Anteilen. Zudem ist ein Trend vom Mitfahren zum Fahren auszumachen, wiederum besonders ausgeprägt bei den SeniorInnen. Außerdem wird es zu einer weiteren Abnahme der alltäglichen Berufs- und Ausbildungswege (absolut und relativ) und zur Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs kommen. Insgesamt wird die Verkehrsleistung (Personenkilometer) trotz Bevölkerungsrückgang durch die mobilen Senior/innen zunächst leicht ansteigen. Wichtig für den ländlichen Raum ist, dass hier bereits heute ÖV-Haltepunkte überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad oder dem Pkw angefahren werden.

2.3.2 Landkreis Rottweil: Verkehrsaufkommen im MIV und Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen

Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr

Einen guten Überblick über das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr gibt die Verkehrsmengenkarte. Auf der Basis der Auswertung automatischer Zählstellen und sonstiger Zählungen werden hier die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen durch Pkw-Verkehr dargestellt. In Abbildung 2.3.2-1: *Belastung des Straßennetzes durch Pkw-Verkehr* im Anhang ist die aktuelle Verkehrsmengenkarte auf den Planungsbereich übertragen.

Die höchsten Belastungen werden auf der A 81 erreicht, im Verlauf der großräumigen Entwicklungsachse Stuttgart – Singen. Auch die weiteren Entwicklungsachsen weisen ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen auf (und auch die besser ausgebauten Straßen). Hier sind vor allem die Achsen Rottweil – Spaichingen – Tuttlingen, Schramberg – Dunningen – Rottweil und Rottweil – Villingen-Schwenningen zu nennen. Ein etwas geringeres Aufkommen weisen die Achsen Rottweil – Balingen und Schramberg – Schiltach – Wolfach auf. Einzig im Bereich Schiltach – Alpirsbach spiegelt das Verkehrsaufkommen nicht die Ausweisung als Landesentwicklungsachse wieder.

Abseits der ausgewiesenen Entwicklungsachsen fällt die Strecke Schramberg – Waldmössingen – Oberndorf a.N. durch eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung auf.

Im Vergleich haben sich die Verkehrsbelastungen der einzelnen Zählstellen sehr unterschiedlich entwickelt. Die höchste Zunahme verzeichnete die L 409 bei Sulz, gefolgt von der A 81 und der B 27. Rückgänge gab es auf Teilstrecken der B 14.

Straße	Zählstelle	Pkw/Tag		Veränderung in % 1995-2005
		1995	2005	
A 81	Oberndorf-Rottweil	31.580	37.920	20
B 462	östlich Dunningen	11.140	11.630	4
B 462	Schramberg-Sulgen	12.360	12.780	3
B 462	Schramberg-Schiltach	6.570	6.850	4
B 27	Rottweil-Neukirch	6.500	7.650	18
B 14	bei Villingendorf	8.590	7.840	-9
B 14	Sulz-Oberndorf	5.790	6.370	10
B 14	bei Aldingen	14.950	14.140	-5
B 27	bei Deißlingen	11.090	11.570	4
L 412	bei Dornhan	4.970	5.470	10
L 409	bei Sulz	5.140	6.490	26
L 415	bei Oberndorf	6.120	6.820	11
L 419	bei Beffendorf	6.370	7.010	10
L 175	Tennenbronn-St. Georgen	3.000	3.220	7
K 5502	bei Vöhringen	3.180	3.620	14
K 5562	bei Dietingen	4.050	4.600	14
K 5522	bei Herrenzimmern	3.750	4.290	14
K 5531	Aichhalden-Sulgen	3.950	4.500	14

Tabelle 2.3.2-1: Entwicklung der Pkw-Verkehrsbelastung pro Tag, Verkehrsmengenkartens 1995 und 2005

2010 wurde in Baden-Württemberg flächendeckend das „Verkehrsmonitoring“ eingeführt. Es erfolgte eine stärkere Automatisierung der Zählungen und auch eine Veränderung in den Erhebungszeiträumen gegenüber 2005. Dies führt zum Teil zu erheblichen Abweichungen zwischen den Ergebnissen, so dass ein direkter Vergleich nicht möglich ist.

Ergänzend zur Auswertung der Verkehrsmengenkartens sind in der folgenden Tabelle Zeitreihen automatischer Zählstellen dargestellt.

Dauerzählstelle	2006	2007	2008	2009	2010	Veränderung 2006-2010 in %
A81 Horb	49.028	50.179	49.576	48.856	49.725	1,4
B14 Horb Nord	11.635	11.889	11.825	12.023	12.083	3,9
B27 Rottweil	13.771	13.818	13.629	13.622	13.708	-0,5
B294 Alpirsbach	5.125	4.799	4.636	4.590	4.624	-9,8
B462 Schramberg	13.712	13.407	13.374	12.876	13.660	-0,4

Tabelle 2.3.2-2: Entwicklung der Pkw-Verkehrsbelastung pro Tag, automatische Zählstellen, 2006-2010

Weiterentwicklung der Motorisierung:

Für den 1.1.2011 lassen sich aus den Daten des Statistischen Landesamtes 647 Pkw und Krafträder je 1.000 Einwohner im Landkreis Rottweil ermitteln. Das ist höher als der Landesdurchschnitt von 592 Pkw und Krafträdern je 1.000 Einwohner. Es wird mit einer weiteren Zunahme des Pkw-Bestandes im Landkreis Rottweil gerechnet.

Bis zum Jahr 2020 ist im Landkreis Rottweil mit einem leichten Anstieg der Mobilität und des Pkw-Bestandes zu rechnen. Die Treibstoffpreise werden steigen.

Bevölkerungsentwicklung:

Bei der Bevölkerungsentwicklung wird bis 2015 bzw. 2020 im Landkreis Rottweil ein etwas stärkerer Rückgang als im Landesdurchschnitt vorausberechnet. Für den Zollernalbkreis und den Schwarzwald-Baar-Kreis sind noch stärkere Rückgänge berechnet worden. Damit setzt sich der Trend der letzten Jahre fort. Die Geburtenrate lag 2007 noch höher, das für 2025 prognostizierte Durchschnittsalter niedriger als im Landesdurchschnitt. Das hat sich jetzt angeglichen: 2010 lag die Geburtenrate im Landkreis Rottweil bei 1,38 Kindern pro Frau und entsprach damit dem Landesdurchschnitt. Die Wanderungsgewinne lagen bis 2004 deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Seit 2005 weist der Landkreis Rottweil einen negativen Wanderungssaldo auf, der 2010 bei 4,7 Personen pro 1.000 Einwohner lag (Baden-Württemberg: +1,6). Von den Nachbarlandkreisen lag nur der Ortenaukreis mit +2,0 Personen über dem Durchschnitt.²⁰

	Bevölkerungs- entwicklung 1995 bis 2008	Bevölkerungs- entwicklung 2008 bis 2015	Bevölkerungs- entwicklung 2008 bis 2020	Kinder pro Frau 2007	Durch- schnittsal- ter 2025
Baden- Württemberg	4,2 %	-0,45 %	-1,15 %	1,37	45,9
Landkreis Rottweil	1,5 %	-1,00 %	-2,00 %	1,54	45,6
Landkreis Freudenstadt	1,8 %	-0,71 %	-1,63 %	1,38	45,9
Ortenaukreis	4,6 %	-0,07 %	-0,58 %	1,48	46,1
Schwarzwald- Baar-Kreis	-0,1 %	-1,31 %	-2,52 %	1,48	46,2
Landkreis Tuttlingen	4,4 %	-0,42 %	-1,03 %	1,57	45,0
Zollernalbkreis	-1,3 %	-2,07 %	-3,61 %	1,49	46,3

Tabelle 2.3.2-3: Ausgewählte Kennziffern der demografischen Entwicklung²¹

²⁰ Statistisches Monatsheft 3/2008, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2008 und aktuelle Daten der Homepage.

²¹ Der demografische Wandel in Baden-Württemberg – Herausforderungen und Chancen, Reihe Statistische Analysen 1/2009, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2009

2.3.3 Landkreis Rottweil: Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr

Fahrgastzahlen des Verkehrsverbunds Rottweil (VVR)²²

Im Verkehrsverbund Rottweil wurden im Jahr 2011 insgesamt 8,52 Mio. Fahrgäste²³ befördert. Hinzu kommen 0,96 Mio. Fahrgäste mit Fahrkarten des 3er-Tarifs. Dies ergibt in der Summe 9,48 Mio. Fahrgäste.

Daneben finden im Landkreis Rottweil weitere ÖPNV-Tarife Anwendung, insb. der DB-Tarif (Richtung Stuttgart, Tübingen, Ortenau), Haustarife der Busunternehmen im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr Richtung Ortenaukreis und Landkreis Freudenstadt sowie der naldo-Tarif Richtung Zollernalbkreis. Über diese Verkehre liegen keine Fahrgastzahlen vor.

Knapp 84 Prozent der ÖPNV-Wege im VVR (inklusive 3er-Tarif) wurden mit Fahrausweisen des Ausbildungsverkehrs zurückgelegt. Auf Erwachsenen-Zeitkarten entfielen 9 Prozent der Wege.

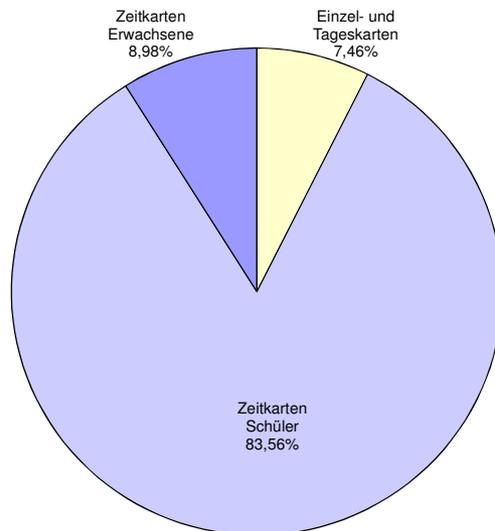


Bild 2.3.3-1: Fahrgastzahlen Verkehrsverbund Rottweil 2011 (inklusive VVR-Anteil am 3er-Tarif)

Da die Wege des Ausbildungsverkehrs insgesamt nur rund 6 Prozent aller Wege ausmachen (vgl. Abb. 2.3.1-1), wird an diesen Zahlen der geringe Marktanteil des ÖPNV in den übrigen Nachfragesegmenten deutlich.

Seit Start des VVR im August 2003 sind die Fahrgastzahlen insgesamt von 8,96 im Jahr 2004 auf 9,7 Mio. Fahrgäste 2008 gestiegen. Seit 2008 erfolgt ein leichter Rückgang. Während seit 2006 die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr stagnieren und von 2009 bis 2011 zurückgegangen sind (um 2,6 %), konnte insbesondere der Berufsverkehr mit Erwachsenenzeitkarten um 86 Prozent zulegen, von 459.000 (2004) auf 851.000 (2011). Seit dem 1. August 2009 wird eine Seniorenzeitkarte im Jahresabo angeboten (ca. 20 % preiswer-

²² Die Daten zu den verkauften Fahrausweisen und den daraus ermittelten Fahrten wurden vom VVR zur Verfügung gestellt.

²³ „Fahrgäste“ steht für die aus den Fahrscheinverkäufen hochgerechneten Fahrtanzahlen.

ter als das Jahresabo für Erwachsene). 2010 waren bereits knapp 45.000 Fahrgäste hiermit unterwegs, im Jahr 2011 58.750 Fahrgäste.

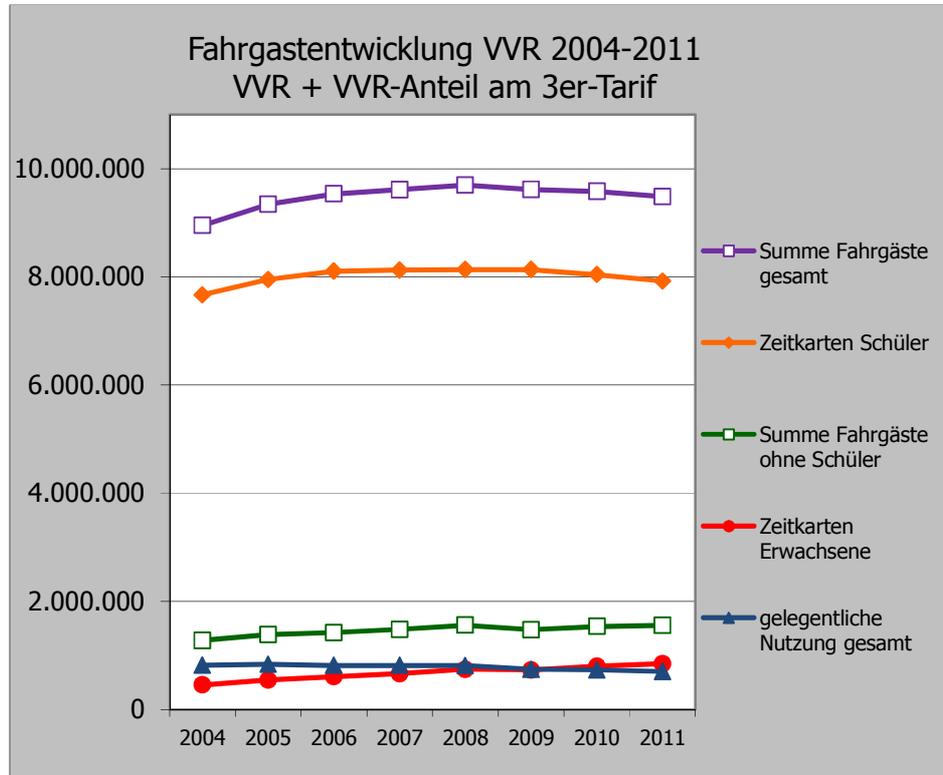


Bild 2.3.3-2: Fahrgastentwicklung im Verkehrsverbund Rottweil 2004 bis 2011

Im folgenden Bild ist die Entwicklung der Fahrten mit Erwachsenenzeitkarten und mit Einzelfahrausweisen noch mal im Detail dargestellt. 2010 wurden erstmals mehr Fahrten mit Zeitkarten zurückgelegt als mit Einzel-, Tages- und Gruppenfahrkarten zusammen.

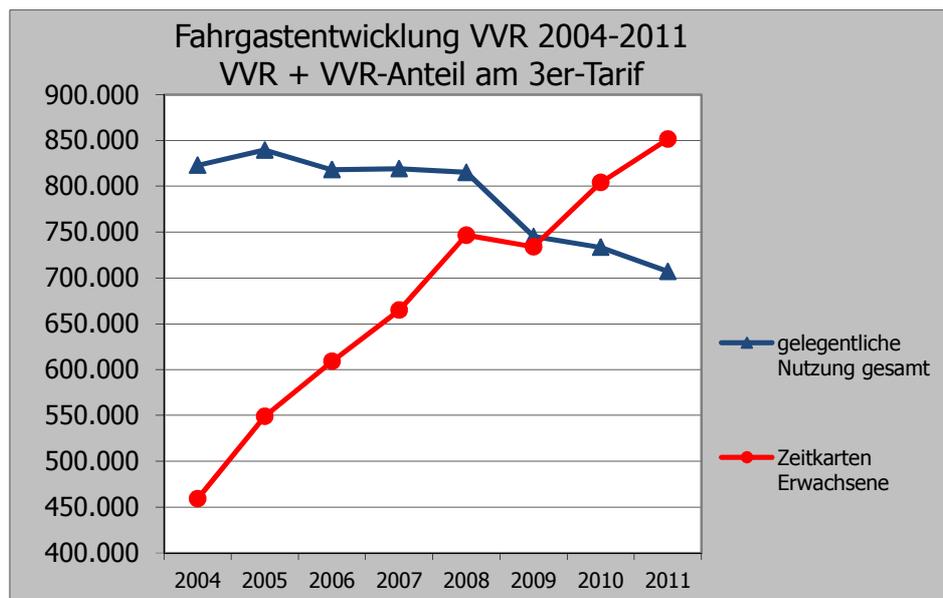


Bild 2.3.3-3: Fahrgastentwicklung ohne Schülerverkehr im Verkehrsverbund Rottweil

Im folgenden Bild ist die Entwicklung seit Verbundstart auf der Basis des Jahres 2004 dargestellt. Hier wird der Anstieg der Fahrgäste mit Zeitkarten besonders deutlich. Der leichte Rückgang von 2008 auf 2009 ist durch den Rückgang der Erwachsenenzeitkarten im 3er-Tarif bedingt. Gründe hierfür könnten ein Rückgang der Pendlernachfrage aufgrund der Wirtschaftslage 2009 sein und auch die Einführung des Jahresabos für Azubis, die es für den 3er-Tarif seit August 2008 gibt.

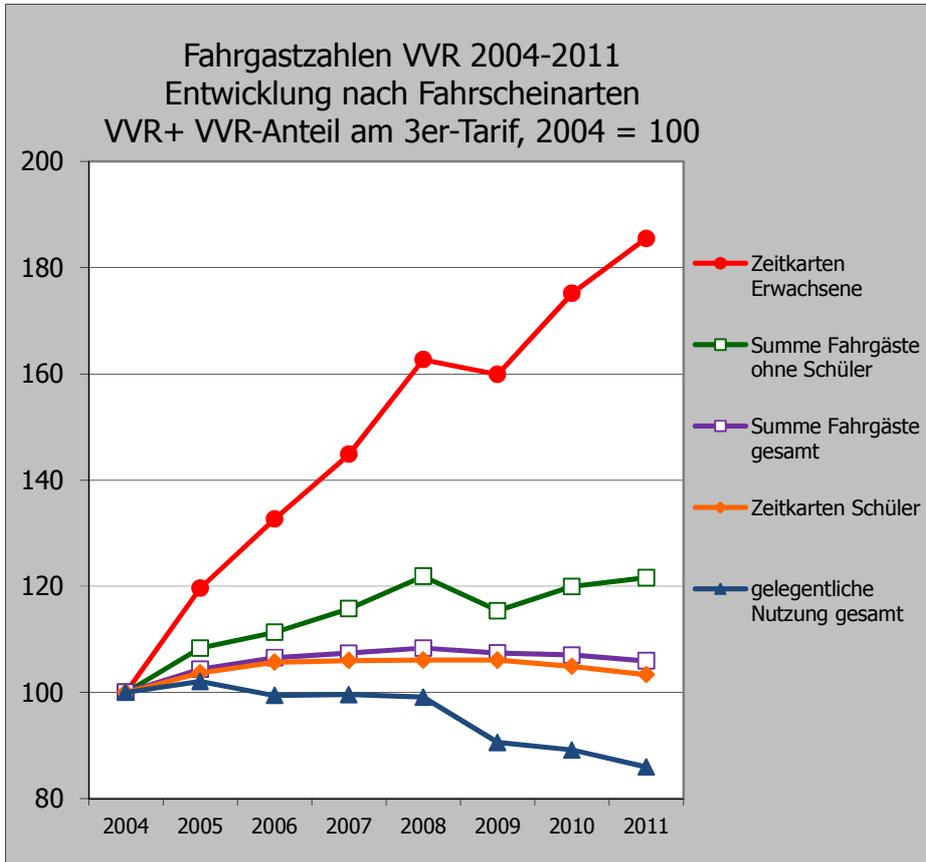


Bild 2.3.3-4: Fahrgastentwicklung nach Fahrscheinarten im Verkehrsverbund Rottweil 2004 bis 2011

Fahrgastzahlen im Vergleich mit Nachbarverbänden

Die Fahrgastzahlen des VVR und deren Entwicklung stellen sich im Vergleich mit anderen Verbänden der Umgebung wie folgt dar:

Bei der Nutzungsintensität des ÖPNV (Fahrten pro Jahr und Einwohner) liegt der Landkreis Rottweil im Ausbildungsverkehr mit rund 58 Fahrten p.a. im oberen Drittel der Vergleichsverbände.

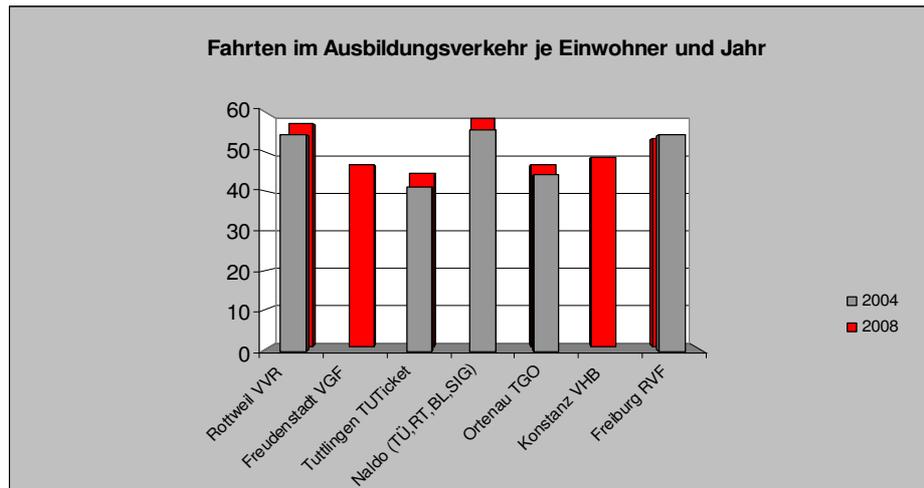


Bild 2.3.3-5: Fahrtenhäufigkeit je Einwohner im Ausbildungsverkehr: Landkreis Rottweil (VVR) und Vergleichsverbände (2004 und 2008)

Außerhalb des Ausbildungsverkehrs ist die Nutzungsintensität des ÖPNV im Landkreis Rottweil mit nur ca. 11 ÖPNV-Fahrten pro Jahr und Einwohner im Vergleich der Verbände sehr gering. Dies ist auch raumstrukturell begründet.

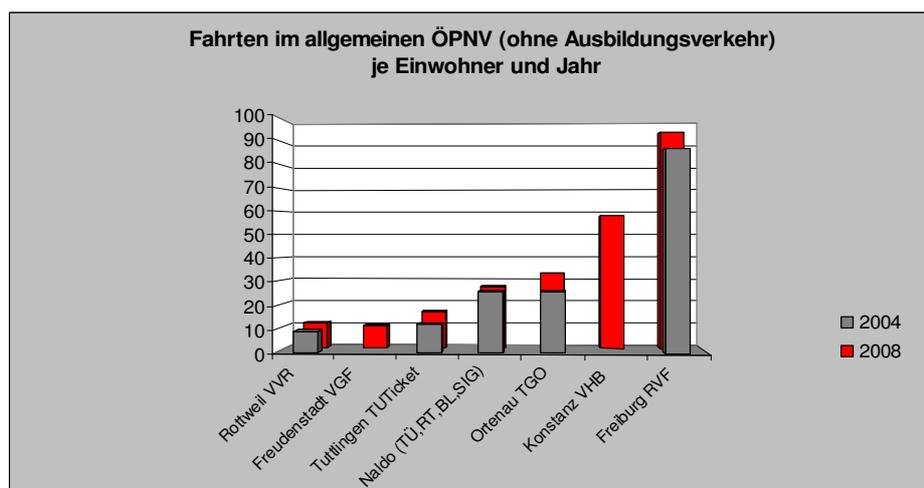


Bild 2.3.3-6: Fahrtenhäufigkeit je Einwohner im sonstigen Verkehr (alle Fahrgäste ohne Ausbildungsverkehr): Landkreis Rottweil (VVR) und Vergleichsverbände (2004 und 2008)

2.3.4 Schülerverkehr

Entwicklung der Schülerströme

Der Schülerverkehr ist mit seinem Fahrgastaufkommen in vielen Relationen innerhalb des Landkreises Rottweil – wie auch in anderen ländlichen Räumen – das Rückgrat des ÖPNV. Im Jahr 2011 wurden fast 84 Prozent der Fahrten im Verkehrsverbund Rottweil mit Ausbildungszeitkarten zurückgelegt. Auch unter Berücksichtigung eines gewissen Anteils an Freizeit- und Besorgungsfahrten mit diesen Ausbildungsfahrscheinen ist auch im Landkreis Rottweil der Verkehrszweck Ausbildung im ÖPNV deutlich dominierend und verdient daher eine intensive Betrachtung.

Insgesamt besuchen fast 21.900 Schülerinnen und Schüler die Schulen im Landkreis Rottweil, knapp 11.000 sind mit dem ÖPNV unterwegs. Im Anhang (Abbildungen 2.3.4-1 bis 2.3.4-6) sind für die Schulstandorte die Wohnorte der Schülerinnen und Schüler dargestellt, die über das Schülermonatskartenverfahren des Landratsamtes Rottweil erfasst sind.

Die großen Schülerströme von Rottweil an die Maximilian-Kolbe-Grund-, Werkreal- und Realschule Rottweil-Hausen und von Dunningen zur Grundschule in Seedorf sind auffällig (vgl. Abbildung 2.3.4-1: *Schülerspinnen Grundschulen* und Abbildung 2.3.4-2: *Schülerspinnen Hauptschulen* im Anhang). Bei den Realschulen und Gymnasien werden die zum Teil großen, aber relativ klar abgegrenzten Einzugsbereiche deutlich (Abbildung 2.3.4-3: *Schülerspinnen Realschulen* und Abbildung 2.3.4-4: *Schülerspinnen Gymnasien* im Anhang). Von vielen Schülerinnen und Schülern aus dem Landkreis Rottweil werden die Schulen in Wolfach, St. Georgen, Wehingen und Alpirsbach besucht. Die Schulen in Sulz a.N. und Rottweil werden von vielen Kindern aus den Nachbarkreisen besucht.

Die Waldorfschulen in Balingen und Schwenningen werden auch von Kindern aus dem Landkreis Rottweil besucht (s. Abbildung 2.3.4-5: *Schülerspinnen Waldorfschulen* im Anhang), nennenswerte Schülerströme gibt es jedoch nur von Rottweil nach Schwenningen. Eine spürbare Verlagerung von Schülerströmen der Waldorfschulen ist in den nächsten Jahren zu erwarten, da die Freie Waldorfschule Rottweil neu gebaut und deutlich vergrößert werden soll, und zwar von 69 im Schuljahr 2011/12 auf dann rund 250 Schülerinnen und Schüler.

Die Große Kreisstadt Rottweil als wichtigster Standort mit großem Einzugsbereich bei den beruflichen Schulen wird auch in Abbildung 2.3.4-6: *Schülerspinnen berufliche Schulen* im Anhang deutlich. Die beiden Schulen in der Großen Kreisstadt Schramberg (Sulgen) sind für den westlichen Teil des Landkreises von Bedeutung. Der Standort Freudenstadt wird von Schülerinnen und Schülern aus dem Norden des Landkreises, vor allem aus Dornhan, frequentiert. Aus Schiltach herrschen Schülerströme nach Wolfach und Hausach vor.

In Abbildung 2.3.4-7: *Umlegung der Schülerverkehrsströme auf das ÖPNV-netz* im Anhang sind die ÖPNV-Verflechtungen im Schülerverkehr noch einmal zusammenfassend dargestellt.

In den folgenden Abbildungen ist die Entwicklung der Schülerzahl im Landkreis Rottweil seit 1990 dargestellt. Schon seit einigen Jahren sinken die Schülerzahlen an Grund- und an Hauptschulen, während die Gymnasien noch länger steigende Schülerzahlen zu verzeichnen hatten. Die Zahl der Schülerinnen und Schüler an Beruflichen Schulen im Vollzeitunterricht steigt seit etwa zehn Jahren kontinuierlich an.

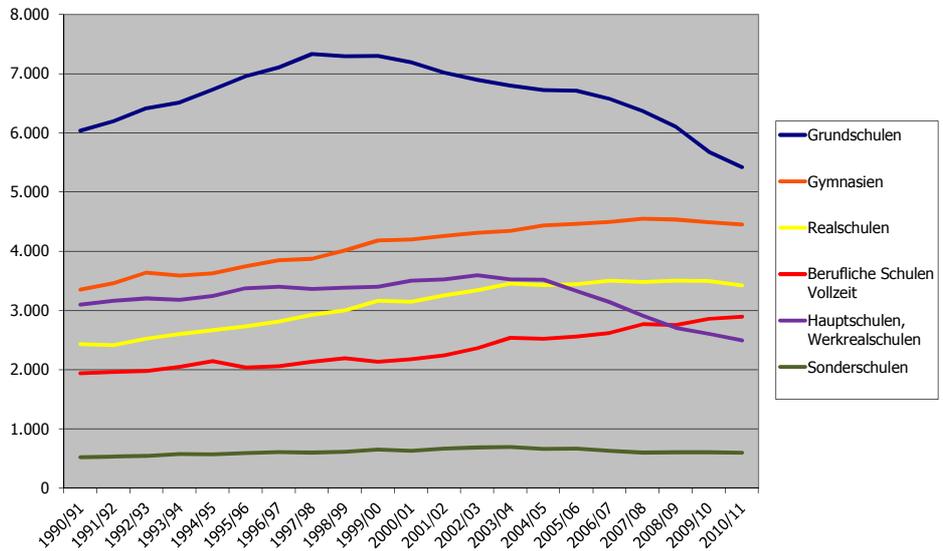


Bild 2.3.4-1: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil nach Schularten

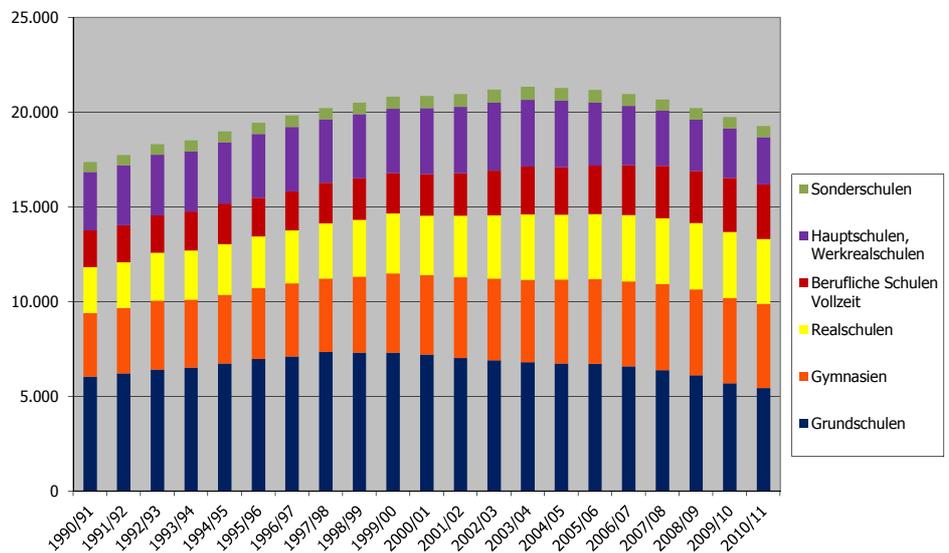


Bild 2.3.4-2: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil

In der folgenden Abbildung wird die Entwicklung der Schülerzahl und Fahr-schülerzahl gegenübergestellt. Trotz sinkender Gesamtschülerzahl ist die Anzahl der Fahr-schüler/innen zunächst noch angestiegen. Das liegt daran, dass vor allem die Grund- und Hauptschulen Rückgänge zu verzeichnen hatten und diese Schularten die niedrigsten Fahr-schüleranteile aufweisen. Zudem nutzen – aufgrund der Veränderungen in der Schullandschaft (s. folgende Seiten) – anteilig mehr Schüler den ÖPNV.

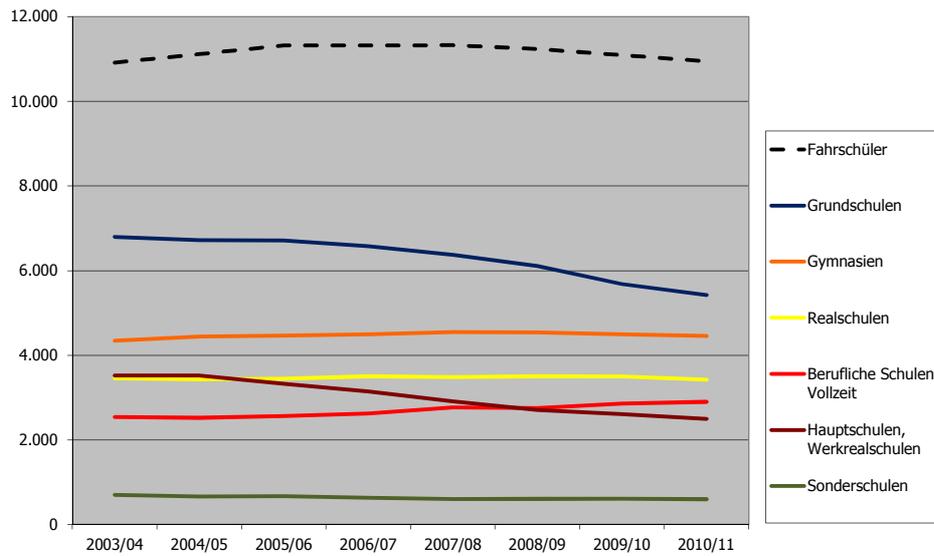


Bild 2.3.4-3: Entwicklung der Schüler- und Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil

Schuljahr	Abgerechnete Schülermonatskarten	
	November	März
2003/04	10.915	10.961
2004/05	11.112	11.056
2005/06	11.319	11.273
2006/07	11.317	11.229
2007/08	11.323	11.191
2008/09	11.234	11.157
2009/10	11.089	10.993
2010/11	10.945	10.823

Tabelle 2.3.4-1: Entwicklung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil

Ab dem Schuljahr 2010/2011 sind in Baden-Württemberg Werkrealschulen neuen Typs entstanden. Aufgrund der zunächst geforderten Zweizügigkeit der Schulen kooperieren verschiedene Schulträger von Hauptschulen, um gemeinsame Werkrealschulen zu bilden. Teilweise überschreiten diese Kooperationen auch die Landkreisgrenze. Grundsätzlich entstehen dabei zusätzliche und teilweise auch in den nachgefragten Relationen gänzlich neue Schülerverkehrsströme, die neue Anforderungen an die Schülerbeförderungen stellen. Im Schuljahr 2011/12 bestehen elf Werkrealschulen im Landkreis Rottweil. Folgende Werkrealschul-Kooperationen sind für den ÖPNV von besonderer Bedeutung:

Werkrealschulen	Unterrichtsstandorte
Niedereschach (VS) – Deißlingen	Deißlingen, Niedereschach (VS)
Loßburg (FDS) - Dornhan	Dornhan, Loßburg (FDS)
Alpirsbach (FDS) - Schiltach	Schiltach, Alpirsbach (FDS)
Schramberg Sulgen - Schramberg Tennenbronn	Tennenbronn, Sulgen
Sulz – Vöhringen – Empfingen (FDS)	Sulz, Vöhringen, Empfingen (FDS)
Aldingen (TUT) – Wellendingen	Wellendingen (bis 2012), Aldingen (TUT)

Tabelle 2.3.4-2: Werkrealschulen - Standorte von kooperierenden Schulen mit ÖPNV-Relevanz

Weitere Schulkooperationen sind in Planung. Seit dem Schuljahr 2012/2013 gibt es im Landkreis Rottweil keine Hauptschulen mehr.

In Baden-Württemberg ist der Ausbau von Gemeinschaftsschulen vorgesehen. Im Schuljahr 2012/13 werden 42 Schulen an den Start gehen. Weitere sollen folgen. Im Landkreis Rottweil gibt es zum Schuljahr 2012/13 noch keine Gemeinschaftsschule. Im Schuljahr 2013/14 wird die Werkrealschule Deißlingen/Niedereschach Gemeinschaftsschule.

Vorausrechnung der Schülerzahlen

Das Statistische Landesamt hat im Juni 2010 eine Vorausrechnung der Schülerzahlen bis 2020 veröffentlicht²⁴. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden für Baden-Württemberg die Schüler/innenzahlen an allgemeinbildenden Schulen vom Basisjahr der Vorausrechnung 2008/09 bis zum Schuljahr 2020/21 um 21 % zurückgehen, bis 2030 wird ein Rückgang der Schüler/innenzahlen um rund ein Viertel erwartet. Die höchsten Rückgänge wird es bei den beruflichen Schulen (über 30 %), den Gymnasien (gut 29 %) und den Werkrealschulen/Hauptschulen (fast 28 %) geben.

Für den Landkreis Rottweil wurde bis 2020 ein überdurchschnittlicher Rückgang vorausberechnet, am stärksten betroffen sind die Gymnasien. In der folgenden Grafik ist die bisherige Entwicklung um die Vorausrechnung ergänzt. Für die Beruflichen Schulen und die Sonderschulen wurde die Entwicklung für Baden-Württemberg zugrunde gelegt, da für diese Schularten keine Rechnung auf Kreisebene vorliegt.

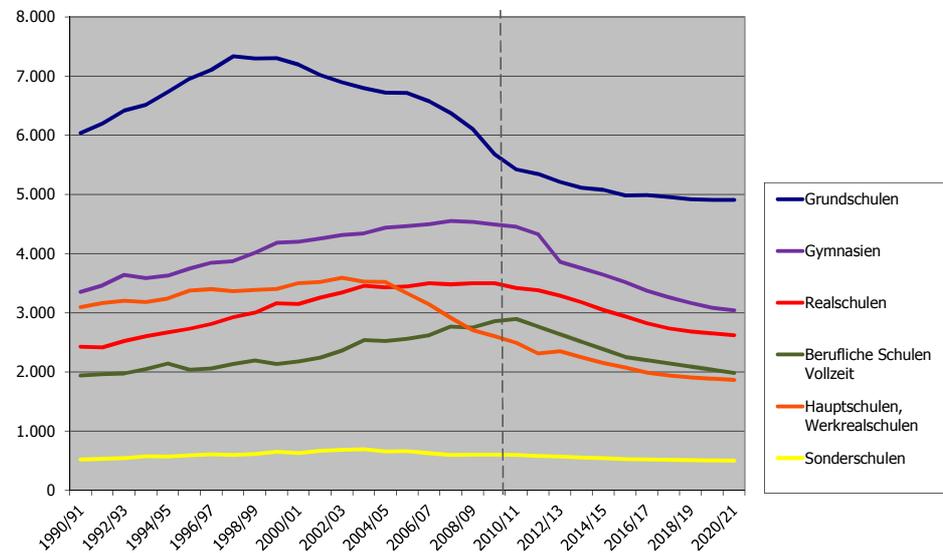


Bild 2.3.4-4: Bisherige Entwicklung und Vorausrechnung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil

Die tatsächliche Schülerzahl im Landkreis lag im Schuljahr 2010/11 um 0,22 % niedriger als der vorausberechnete Wert, das entsprach 35 Schülerinnen und Schülern. In der folgenden Tabelle sind die vorausgerechneten Daten in Bezug zum Bestand des Schuljahres 2010/11 dargestellt.

²⁴ Die Vorausrechnung basiert auf der Bevölkerungsvorausrechnung und auf den Schulquoten auf Kreisebene. Basisjahr ist das Schuljahr 2008/09.

Schuljahr	Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Kreis Rottweil ²⁵						
	insgesamt	Grundschulen	Haupt-/Werkrealschulen	Realschulen	Gymnasien	Sonderschulen	Berufl. Schulen (Vollzeit)
2010/11 Bestand	19.270	5.520	2.492	3.418	4.450	596	2.894
2015/16 Voraussrechnung	16.287	4.980	2.075	2.935	3.515	528	2.254
2020/21 Voraussrechnung	14.911	4.905	1.865	2.620	3.040	499	1.982
Veränderung 2010/11 bis 2015/16	-15,5%	-8,1%	-16,7%	-14,1%	-21,0%	-11,4%	-22,1%
Veränderung 2010/11 bis 2020/21	-22,6%	-9,5%	-25,2%	-23,3%	-31,7%	-16,3%	-31,5%

Tabelle 2.3.4-3: Voraussrechnung der Schülerzahlen im Landkreis Rottweil

Abschätzung der Anzahl der Fahrschüler

Die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler ist verhältnismäßig gut vorausrechenbar, da sie im Wesentlichen auf der Bevölkerungsentwicklung basiert. Die Verteilung der Schüler auf die weiterführenden Schulen unterliegt stärker strukturellen Veränderungen, wie z.B. dem Wegfall der Grundschulempfehlung. Zum Schuljahr 2012/13 kam es im Landkreis Rottweil allerdings nicht zu großen Verschiebungen. Mit einer Übergangsquote von knapp 25 % auf die Haupt-/Werkrealschulen hat diese Schulart im Landkreis Rottweil im landesweiten Vergleich den größten Zuspruch. Die Realschule hatte mit knapp 41 % den höchsten Anteil.

In noch stärkerem Maße schlagen die Veränderungen in der Bildungslandschaft auf die Anzahl der Fahrschüler durch (Werkrealschulen, Schulkooperationen, Ganztagschulen, Gemeinschaftsschulen, stärkere Profilbildung der Schulen – auch der beruflichen Schulen -, Wegfall der Schulbezirke für Haupt-/Werkrealschulen ab 2016/17, paralleles Angebot G8 und G9).

Daher wurden zwei verschiedene Varianten zu möglichen Fahrschülerzahlen abgeschätzt, welche den Korridor der Entwicklungen markieren sollen.

Variante 1 (untere Variante)

Variante 1 Schuljahr	Anzahl der Fahrschülerinnen und Schüler im Kreis Rottweil						
	insgesamt	Grundschulen	Haupt-/Werkrealschulen	Realschulen	Gymnasien	Sonderschulen	Berufl. Schulen (Vollzeit)
2010/11	10.945	1.609	1.629	2.716	3.376	11	1.604
Anteil der Fahrschüler 2010/11	56,82 %	29,7 %	65,4 %	79,5 %	75,9 %	1,8 %	55,4 %
2015/16	9.093	1.478	1.356	2.332	2.667	10	1.249
2020/21	8.171	1.456	1.219	2.082	2.306	9	1.099

 Tabelle 2.3.4-4: Voraussrechnung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil, untere Variante²⁶

²⁵ Für berufliche Schulen und Sonderschulen liegt die Voraussrechnung nicht auf Kreisebene vor. Hier wurden die Landeswerte auf den Kreis Rottweil übertragen.

²⁶ Fahrschüler zu Förderschulen sind in den Zahlen der Grund-, Haupt-/Werkrealschulen enthalten.

Zunächst wurden für die verschiedenen Schularten die Anteile der Fahrschüler im Schuljahr 2010/11 für den Landkreis Rottweil ermittelt. In der **Variante 1** der Voraussrechnung wurden diese Fahrschülerquoten unverändert beibehalten.

Hieraus ergeben sich für das Schuljahr 2015/16 insgesamt 9.093 Fahrschüler, das entspräche einem Rückgang von 17 %, und für das Schuljahr 2020/21 insgesamt 8.171 Fahrschüler (- 25 %).

Variante 2 (obere Variante)

Durch die Veränderungen in der Schullandschaft sind steigende Anteile von Fahrschülern vor allem bei den Haupt-/Werkrealschulen zu erwarten, so dass der Rückgang der Fahrschülerzahlen sehr wahrscheinlich schwächer ausfallen wird. Daneben ist als Trend eine zunehmende Profilbildung von weiterführenden Schulen zu beobachten, welche dazu führt, dass immer öfter nicht die räumlich nächstgelegene Schule besucht wird und so der Anteil der Fahrschüler steigt. Zudem ist nach wie vor in den Umlandgemeinden eine positivere Bevölkerungsentwicklung zu beobachten als in den Kernstädten mit ihren Schulstandorten, d.h. der Anteil der Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen können, wird geringer.

In Variante 2 wurden daher pauschaliert die Anteile der Fahrschüler moderat angehoben, um die oben aufgeführten Entwicklungen abzubilden. Bei den Grundschulen auf 35 %, bei den Haupt-/Werkrealschulen auf 75 % und bei Realschulen auf 80 % und bei den Gymnasien auf 82 % der Gesamtschülerzahl. Unter diesen Annahmen wären für das Schuljahr 2015/16 insgesamt 9.893 Fahrschüler zu erwarten, dies entspräche einem Rückgang von 10 % und für das Schuljahr 2020/21 insgesamt 8.904 Fahrschüler (- 19 %).

Variante 2 Schuljahr	Anzahl der Fahrschülerinnen und Schüler im Kreis Rottweil						
	insgesamt	Grundschulen	Haupt-/Werkrealschulen	Realschulen	Gymnasien	Sonderschulen	Beruf. Schulen (Vollzeit)
2010/11	10.945	1.609	1.629	2.716	3.376	11	1.604
Anteil der Fahrschüler Prognose		35 %	75 %	80 %	82 %	2 %	60 %
2015/16	9.893	1.743	1.556	2.348	2.882	11	1.353
2020/21	8.904	1.717	1.399	2.096	2.493	10	1.189

Tabelle 2.3.4-5: Voraussrechnung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Rottweil, obere Variante²⁷

Zusammenfassung:

- Weitere Rückgänge der Schülerzahlen aller Schularten sind zu erwarten.
- Für die Gymnasien waren die Schülerzahlen stabil, bis es vom Schuljahr 2011/12 zum Schuljahr 2012/13 zu einem sprunghaften Rückgang durch den doppelten Abiturjahrgang (G8) kam.
- Der sich aus den aufgeführten demografischen Trends ergebende Rückgang der Fahrschülerzahlen wird durch die neuen Entwicklungen im Bildungssystem (Schulreform mit der Werkrealschule neuen Typs, verstärkte Profilbildung der Schulen, ggf. Zusammenlegung von Schulstandorten, Inklusion, Wegfall der Bezirke für Hauptschulen, Ganztageschulen, Gemeinschaftsschulen) teilweise abgemildert werden. Der Umfang dieser Effekte ist noch nicht zuverlässig zu beziffern.

²⁷ Fahrschüler zu Förderschulen sind in den Zahlen der Grund-, Haupt-/Werkrealschulen enthalten.

2.3.5 Berufsverkehr

Die Mobilität der Erwerbstätigen hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen, immer mehr Menschen pendeln über Gemeinde-/Kreisgrenzen zu ihren Arbeitsplätzen. Nach vorläufigen Zahlen der Agentur für Arbeit Rottweil – Villingen-Schwenningen, kamen 2012 (Stichtag 30. Juni) 13.910 Arbeitnehmer von außerhalb in den Landkreis Rottweil, um hier zu arbeiten. 16.365 Menschen aus dem Kreisgebiet pendelten aus, um ihren Arbeitsplatz außerhalb des Kreises zu erreichen.

Die Arbeitsplätze im Kreisgebiet konzentrieren sich auf die Großen Kreisstädte Rottweil und Schramberg sowie die Städte Oberndorf a.N., Sulz a.N. und Schiltach. In Abbildung 2.3.5-1: *Berufseinpender in Orte innerhalb des Landkreises Rottweil* im Anhang wurden auf der Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit²⁸ die Berufseinpender in diese Orte dargestellt. Die Zahlen sind als Mindestwerte zu verstehen, da nur Pendlerströme ab 10 Personen in der Statistik dargestellt werden. Außerdem werden nur Gemeindegrenzen überschreitende Verkehre erfasst, was bei flächengroßen Städten/Gemeinden mit zahlreichen Teilorten ein verzerrtes Bild ergeben kann. Hinzu kommen die nicht versicherungspflichtig Beschäftigten: Selbständige und mithelfende Familienangehörige, die im Landkreis Rottweil ca. 12 Prozent der Erwerbstätigen ausmachen, und der steigende Anteil marginal Beschäftigter von derzeit ca. 14 Prozent.²⁹

Die Große Kreisstadt Rottweil verfügt über den größten Einzugsbereich, der weit in die benachbarten Landkreise reicht. Vor allem aus Villingen-Schwenningen pendeln viele Arbeitnehmer nach Rottweil. Die Einzugsbereiche der Großen Kreisstadt Schramberg und der Stadt Oberndorf a.N. sind (vor allem bei Oberndorf a.N.) deutlich stärker auf den Landkreis konzentriert.

In Abbildung 2.3.5-2: *Berufseinpender im Landkreis Rottweil in Orte außerhalb des Landkreises Rottweil* im Anhang wird deutlich, dass Villingen-Schwenningen auch der wichtigste Zielort für Pendler aus dem Landkreis Rottweil ist. Mit deutlichem Abstand folgen Horb a.N., Loßburg und St. Georgen.

Abbildung 2.3.5-3: *Pendlerbeziehungen* im Anhang stellt die Pendlerströme zusammengefasst und auf das ÖV-Verkehrsnetz umgelegt dar. Durchgängig starke Pendlerströme gibt es auf der Achse Villingen-Schwenningen – Rottweil – Oberndorf a.N. – Sulz a.N. – Horb a.N. (Großräumige Achse, s. Abbildung 2.1-1 im Anhang). Auch die regionale Entwicklungsachse Schiltach – Schramberg – Dunningen – Rottweil weist ein hohes Aufkommen im Berufsverkehr auf. Innerhalb des Landkreises gibt es darüber hinaus nennenswerte Pendlerverflechtungen zwischen Schramberg, Fluorn-Winzeln und Oberndorf. Wichtige Verflechtungen in die Nachbarkreise sind vor allem von Schiltach nach Wolfach und von Rottweil nach Aldingen.

Nur ein geringer Teil der Berufspendler nutzt im Landkreis Rottweil den öffentlichen Verkehr. Die Gründe dafür sind vielfältig und liegen zum einen in den geringen Restriktionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber verdichteten Räumen (Staus, Parkraumknappheit am Zielort) wie auch am eingeschränkten Angebot des öffentlichen Verkehrs (fehlende Fahr-

²⁸ Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern, Stichtag: 30.06.2008

²⁹ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Pressemitteilung vom 29.12.2009. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beträgt gut 70 % an den Gesamterwerbstätigen.

plandichte, fehlende Angebote für Schichtarbeitszeiten, oftmals fehlende Anbindung der Gewerbestandorte durch die Linienwege). Daneben sind in den vergangenen Jahrzehnten die Pendlerwege insgesamt weiter, disperser und Pkw-orientierter geworden.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen ist seit Verbundgründung des VVR ein positiver Trend bei Verkauf und Nutzung von Erwachsenenzeitkarten zu verzeichnen. Die Zahl der mit Erwachsenenzeitkarten zurückgelegten ÖPNV-Fahrten (VVR und VVR-Anteil am 3er-Tarif) stieg von 459.000 (2004) auf 804.000 (2010) um 75 % an. Hinzu kommen Pendler im Öffentlichen Verkehr mit Zielen außerhalb des VVR-/3erTarifgebiets (z.B. Zugfahrgäste in den Raum Stuttgart), die andere Fahrscheine nutzen.

Hervorzuheben ist das Engagement der Fa. hansgrohe aus Schiltach, welche die Nutzung des ÖPNV im Berufsverkehr durch vergünstigte Zeitkarten und spezielle Schichtkurse im Linienverkehr fördert.

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat die Zahl der Erwerbspersonen³⁰ im Land in zwei Rechenvarianten für 2020 und 2030 vorausberechnet. In der Status-Quo-Variante (konstante Erwerbsbeteiligung) wird ab 2020 mit rückläufigen Erwerbspersonenzahlen zu rechnen sein. In der zweiten Variante wird von einer steigenden Erwerbsbeteiligung durch kürzere Ausbildungszeiten (G8, Bachelor/Master), Renteneintritt mit 67 Jahren und einer Angleichung der Erwerbsbeteiligung von Frauen an die der Männer ausgegangen. Im Ergebnis führen diese Rahmenbedingungen auch 2030 noch zu einer Erwerbspersonenzahl in Baden-Württemberg, die über dem heutigen Niveau liegt.

2.3.6 Versorgungsverkehr und Freizeitverkehr

Im Versorgungsverkehr werden die meisten Wege zurückgelegt (s. Bild 2.3.1-1). Bundesweit macht der Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung) knapp zwei Drittel aller Wege aus. Damit ist er der wichtigste Verkehrssektor, über den jedoch die wenigsten Daten vorliegen.

Aufgrund des demografischen Wandels kann die Bedeutung des Versorgungsverkehrs weiter zunehmen. Die räumliche Verteilung der Ziele im Landkreis Rottweil ist in Abbildung 2.1-5: *Versorgungs- und Freizeitverkehr* im Anhang dargestellt.

Die Zahl der Fahrten im VVR mit Einzel-/Gruppenfahrscheinen und Tageskarten ist seit 2008 rückläufig (von 827.000 auf 750.000 im Jahr 2010). Es werden jedoch auch zahlreiche Fahrten im Versorgungs- und Freizeitverkehr mit Zeitkarten durchgeführt. Der Verkauf von Erwachsenenzeitkarten und des Jahresabo für Senioren steigt kontinuierlich an.

Ein flächendeckendes Angebot für den typischen Freizeitverkehr am Abend und am Wochenende besteht mit dem Anrufbus (vgl. Kapitel 2.2.1). Aufgrund unterschiedlicher Konzeptionen in den vergangenen Jahren schwankte die Nutzung erheblich. Die Fahrgastzahlen erreichten 2004 und 2005 mit jeweils rund 53.000 Fahrgästen ihren Höchststand. Zwischenzeitlich hat sich der Wert auf jährlich ca. 25.000 bis 30.000 Fahrgäste eingependelt.

³⁰ Die Zahl der Erwerbspersonen setzt sich aus den Erwerbstätigen und den Erwerbslosen zusammen.

2.3.7 Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personennahverkehrs

Trends und Kernaussagen:

- Bundesweit stagniert der MIV, die Pkw-Verfügbarkeit ist bei jüngeren Frauen und Männern rückläufig. Für den Landkreis Rottweil wird für die nächsten Jahre noch von einem leichten Anstieg der Pkw-Mobilität ausgegangen.
- Der ÖPNV bundesweit steigt insgesamt leicht an. Im VVR sind seit 2008 die Fahrten leicht gesunken.
- Die Schülerzahl wird aufgrund des demografischen Wandels zurückgehen. Die sinkenden Schülerzahlen und die Weiterentwicklungen der Schullandschaft werden jedoch auch zu einer Umstrukturierung der Schulstandorte führen und damit wiederum zu höherem ÖPNV-Bedarf. Dieser wird jedoch den Rückgang der Fahrschülerzahlen nicht vollständig kompensieren können.
- Auch bei den arbeitsbezogenen Wegen gibt es gegenläufige Trends. Aufgrund der demografischen Entwicklung ist ein Rückgang der Personen im erwerbsfähigen Alter zu erwarten, aber gleichzeitig könnte sich die Erwerbsbeteiligung durch späteren Renteneintritt und höhere Erwerbsquoten bei den Frauen erhöhen. Im VVR ist der Verkauf von Erwachsenenzeitkarten seit Verbundstart kontinuierlich angestiegen.
- Der Freizeit- und Versorgungsverkehr, der zeitlich und räumlich verteilter stattfindet, wird weiter zunehmen. Damit erhöht sich der Anteil der Wege, die nicht alltäglich und zu ganz unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt werden.
- Die jüngeren Generationen sind weniger auf das Auto fixiert und damit offener für gute ÖPNV-Angebote, sofern diese ausreichend attraktiv sind und eine adäquate Alternative zum MIV darstellen.
- Die Senior/innen – eine wichtige ÖPNV-Nutzergruppe – werden zunehmend „automobiler“, aber tendenziell werden die Automobilität teurer und die Renten niedriger.

Im folgenden Bild sind die bisherigen Entwicklungen und der erwartete Verlauf für den VVR zusammenfassend dargestellt. Dabei wurde für den Schülerverkehr von einem zwischen den Varianten 1 und 2³¹ gemittelten Wert ausgegangen.

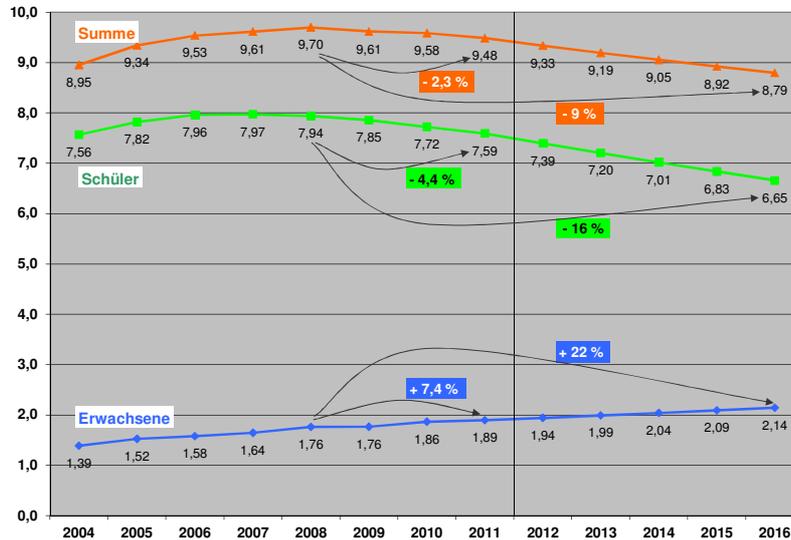


Bild 2.3.7-1: Fahrgastentwicklung im VVR in Millionen Fahrgäste pro Jahr³²

Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV:

- Der ÖPNV muss sich an den „wahlfreien“ Personen orientieren, weil die Zahl der Personen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, zurückgehen wird.
- Aufgrund der alternden Bevölkerung ist „Barrierefreiheit“ ein zentrales Thema. Für diese Personengruppe ist auch die gute räumliche Erschließung wichtiger als die schnelle Verbindung. Damit entstehen Zielkonflikte mit anderen Nutzern.
- Zuverlässigkeit und Verständlichkeit (Informationen, gut zugängliche Haltestellen, Fahrpläne, Fahrpreise) sind vor allem für „wahlfreie“ Personen und ältere Menschen wichtige Qualitätskriterien.
- Der ÖPNV muss ganztägig verfügbare, gut vernetzte und verständliche/klar strukturierte Angebote vorhalten, weil der Anteil zeitlich gebündelter Verkehre zurückgeht und der Anteil zeitlich disperser Mobilitätsbedürfnisse zunimmt. Bei geringer Nachfrage kann die Versorgung durch bedarfsabhängige Verkehrsangebote sichergestellt werden.³³
- Park&Ride/Bike&Ride sind als Zubringer zu „schnellen“ ÖPNV-Angeboten zu fördern.
- Der ÖPNV muss seine Potenziale im Bereich des Tourismus und der Naherholung weiter erschließen.

³¹ Im Kapitel 2.3.4 des NVP dargestellt.

³² Die Grafik war Bestandteil einer Präsentation von Herrn Kurt (VVR) im Verwaltungsausschuss des Kreistages (16.4.2012) und wurde für den NVP zur Verfügung gestellt.

³³ Siehe auch: Gans, Paul et.al.: Auswirkungen des demographischen Wandels auf den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Mannheim, 2006, Seiten 43 und 47. Abschlussbericht des Forschungsauftrages im Auftrag der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg, des WBO und der SBG.

3. Stand der Umsetzung des Nahverkehrsplans 1999

Zahlreiche Ziele des Nahverkehrsplans 1999 konnten in den vergangenen Jahren umgesetzt werden. Dazu sind vor allem die Umsetzung des Ringzugsystems, die Einführung des Regionalexpress-Studentakts zwischen Stuttgart und Rottweil, die Einführung des Verkehrsverbunds Rottweil, die Einrichtung von Schnellbusverbindungen zwischen den Mittelzentren und das deutlich ausgeweitete Stadtbussystem in der Großen Kreisstadt Rottweil zu zählen.

Eine zusammenfassende Übersicht über die wichtigsten Maßnahmen gibt die folgende Aufstellung. Eine detaillierte Analyse ist in *Anlage 1 im Anlagenband* dokumentiert.

3.1 Umgesetzte Ziele des Nahverkehrsplans 1999

Schienerverkehr

- Studentakt Gäubahn
- Umsetzung des Ringzugsystems auf den Strecken Rottweil – Deißlingen – Trossingen - Villingen und Rottweil – Aldingen – Spaichingen – Tuttlingen:
Mit dem Ringzug wurde im Jahr 2003 auf den beiden Strecken der Nahverkehr auf der Schiene mit neuen Fahrzeugen sowie zahlreichen zuvor stillgelegten sowie zusätzlichen neuen Haltestellen reaktiviert.
- Neubau der Haltepunkte RW-Göllsdorf, RW-Saline, RW-Neufra im Zusammenhang mit dem Ringzug
- Verlegung SPNV-Halt in Deißlingen („Deißlingen Mitte“)
- Studentakt auf der Kinzigalbahn Hausach – Schiltach - Freudenstadt, sowie umsteigefreie Durchbindung der Züge bis zum Fernverkehrsbahnhof Offenburg

Liniennetz/Neukonzeptionen

- Schnellbuskonzept Rottweil – Schramberg - Schiltach im 60 Min-Takt: Mit dem Schnellbuskonzept konnte eine beschleunigte Taktverbindung auf direktem, einheitlichem Linienweg zwischen der Großen Kreisstadt Rottweil, der Großen Kreisstadt Schramberg und dem Bahnhof Schiltach eingerichtet werden.
- Schnellbuskonzept Rottweil – Balingen im 60 Min-Takt, zur zügigen Verbindung der beiden Kreisstädte und der Anbindung des Zollernalbkreises an die Gäubahn
- Vertaktung der Hauptlinie Oberndorf – Winzeln – Schramberg im 60-Min-Takt
- Neuordnung Liniennetz im Raum Neufra/Wellendingen/Frittlingen mit wesentlichen Angebotsverbesserungen (30-/60-Min-Takt, in Kooperation mit Stadtbus Rottweil)
- Neuordnung Liniennetz im Raum RW-Bühlingen/Deißlingen mit wesentlichen Angebotsverbesserungen (30-/60-Min-Takt, in Kooperation mit Stadtbus Rottweil)
- Neuordnung Liniennetz im Raum Hausen/Eschachtal mit wesentlichen Angebotsverbesserungen (30- bzw. 60-Min-Takt; in Kooperation mit Stadtbus Rottweil)

- Neuordnung Linie 20 Rottweil – Bösinggen mit Anbindung an den Bahnhof Rottweil und Vertaktung (60 Min-Takt, HVZ 30-Min-Takt)
- Neuordnung Liniennetz im Raum Sulz/Vöhringen mit der Schaffung einheitlicher Linienwege
- Neuordnung Liniennetz im Raum Schramberg - Talstadt/-Sulgen/- Tennenbronn und der Gemeinde Hardt mit wesentlichen Angebotsverbesserungen (60-Min-Takt, in Kooperation mit Stadt Schramberg) (Stärkung der Achse Schramberg – Villingen jedoch nur eingeschränkt mit Umstieg in Königsfeld)
- Neukonzept Stadtbus Rottweil mit 30 Min-Takt, mit deutlicher Ausdehnung des Liniennetzes und Umsteigeknoten am Friedrichsplatz
- Neukonzept Stadtbus Schiltach mit 30 Min-Takt
- Integration aller relevanten freigestellten/43er Verkehre in den Linienverkehr
- sämtliche Regionalbuslinien fahren in Rottweil den Bahnhof an

Bei den Neukonzepten der Regionalbuslinien wurden teilweise Anschubfinanzierungen des Landkreises gewährt. Mit Ausnahme des Konzepts Schramberg/Sulgen/Hardt/Tennenbronn verkehren derzeit alle Linien eigenwirtschaftlich, d.h. ohne direkte Verkehrszuschüsse des Landkreises.

Fahrplanstandards

Die im NVP 1999 gesetzten Ziele hinsichtlich der Fahrplanstandards konnten zu einem Großteil erreicht werden.

Im Rahmen der genannten Neukonzepte konnte das Fahrplanangebot erheblich verbessert werden und liegt heute teilweise deutlich über den vom NVP 1999 angestrebten Zielen. Diese Verbesserungen konnten durch planerische Optimierung kostenneutral erreicht werden.

Mit der Erweiterung des Anrufbus-Angebots auf den Tagesverkehr am Wochenende konnten die gravierenden Bedienungsdefizite an Samstagen und Sonntagen abgebaut werden.

Eine detaillierte Übersicht für jede Linie gibt die Aufstellung in *Anlage 2 im Anhang*.

Die bestehende Angebotsqualität (Taktichte im Tagesverkehr Montag-Freitag) ist zudem in *Abbildung 2.2.2-8 im Anhang* dargestellt.

ÖPNV-Infrastruktur

Folgende Infrastrukturmaßnahmen für den Busverkehr konnten umgesetzt werden:

- Busbahnhof am Bahnhof Rottweil
- Umsteigeanlage am Haltepunkt Deißlingen Mitte
- Busbahnhof am Bahnhof Oberndorf
- Busbahnhof am Bahnhof Sulz
- Busbahnhof in Dornhan

Tarifverbund

- Umsetzung Tarifverbund (Verkehrsverbund Rottweil VVR) im Jahr 2003. Mit dem Verbundtarif können alle öffentlichen Verkehrsmittel im Landkreis Rottweil sowie in den Überlappungsbereichen in den Landkreis Freudenstadt (Zonen 30 Alpirsbach und 31 Horb) hinein genutzt und zwischen den Linien freizügig umgestiegen werden.
- Regionale Tarifkooperation 3er-Tarif. Der 3er-Tarif bietet Verbundfahrtscheine zwischen den Verkehrsverbänden im Landkreis Rottweil, im Schwarzwald-Baar-Kreis und im Landkreis Tuttlingen an.
- Bei Fahrten von Rottweil (Tarifzone 20) und Oberndorf (Tarifzone 22) in/aus dem Zollernalbkreis gilt der naldo-Tarif.
- Bei Fahrten in den Ortenaukreis können im Anschluss TGO-Zeitkarten gelöst werden; bei Einzelfahrten von den Zonen 25 (Schramberg) und 27 (Schiltach) in den Ortenaukreis kann die TGO-Umweltpunktekarte genutzt werden.

3.2 Noch nicht umgesetzte Ziele des NVP 1999

Schienerverkehr

- Stundentakt zwischen Rottweil - Villingen-Schwenningen mit Halt in Deißlingen
- RE-Stundentakt Gäubahn am Abend, v.a. in Richtung Norden
- Ringzughalt Rottweil-Stadtmitte
- Ringzughalt Deißlingen-Lauffen
- SPNV-Halt Epfendorf

Linienetz/Neukonzeptionen

- Überplanung im Raum Rottweil/Villingendorf/Bösingen/Epfendorf/Oberndorf (Zusammenfassung Linien 7444 und 20)
- Angebotsoptimierung im Verkehrsraum Nord (Sulz)

Fahrplanstandards

- Hauptlinien zwischen den Mittel-/Unterzentren:
Taktverbesserung am Wochenende sowie Abendverkehr mit Bussen
- Umsetzung Fahrplanstandards auf mehreren Erschließungslinien, insbesondere:
Linie 31 Oberndorf – Dornhan – Freudenstadt
Linie 34/35 Rottweil – Dietingen – Oberndorf
- Abendverkehr (Anrufbus) auf Kreisgrenzen überschreitenden Linien, insbesondere Linie 55 (St. Georgen) und 7486 (Königsfeld - Villingen)

Fahrzeugstandards und Haltestellenstandards

Nachholbedarf besteht noch bei folgenden Zielen des NVP 1999:

- Einsatz von Niederflurfahrzeugen/Barrierefreiheit
(bislang nur konsequent bei den Stadtverkehren Rottweil und Schiltach)
- Angestrebter einheitlicher gestalterischer Auftritt (Fahrzeuge)
- Angestrebte einheitliche Haltestellenausstattung

4. Ziele für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes 2023 im Landkreis Rottweil

4.1 Übergeordnete Ziele des Aufgabenträgers

Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung

In den ländlich strukturierten Teilen des Landkreises steht die Aufgabe der Daseinsvorsorge im Vordergrund. In allen Lebensbereichen (Ausbildung, Arbeit, Versorgung, Freizeit) wachsen zur umfassenden Teilhabe am gesellschaftlichen Leben die Mobilitätsanforderungen. Der ÖPNV hat in diesen Räumen die Aufgabe der Mobilitätssicherung für jene Bevölkerungskreise, die über kein eigenes motorisiertes Verkehrsmittel verfügen.

ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr

Aus Gründen der Entlastung des Straßennetzes, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit wird auch für Personengruppen mit hoher Pkw-Verfügbarkeit eine stärkere ÖPNV-Nutzung angestrebt. Insbesondere in den Teilräumen des Kreisgebietes mit Verdichtungsansätzen sollen Umsteigepotenziale durch den Ausbau des ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgeschöpft werden.

4.2 Räumliche Erschließung

Alle Ortschaften über 200 Einwohner sind an das Liniennetz des ÖPNV anzubinden. Auch kleinere Ortschaften sind, wenn ohne Umwege möglich, mit bestehenden Linien anzufahren.

Siedlungsbereiche (d.h. Wohn- und Gewerbegebiete) mit SPNV-Zugang gelten als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner in einem Luftlinienradius von 750 m um Schienenhaltstellen wohnen. Bei einem Umwegfaktor von 1,2 und einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,8 km/h entspricht dies einer Fußwegezeit von bis zu 11 Minuten.

Siedlungsbereiche mit überörtlichem Busverkehr gelten als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner in einem Luftlinienradius von 500 m um Bushaltstellen wohnen. Bei einem Umwegfaktor von 1,2 und einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,8 km/h entspricht dies einer Fußwegezeit von bis zu 7,5 Minuten.

Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen (z.B. Bahngleise, Autobahnen, Gewässer) ist der erschlossene Bereich je nach örtlicher Situation anzupassen.

4.3 Kategorisierung der Linien (inklusive Beförderungsgeschwindigkeit)

Bei der Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots ist aus Gründen der räumlich wie zeitlich unterschiedlichen Nachfragestruktur und der Finanzierbarkeit bei der konkreten Ausgestaltung von differenzierten Angebotsstandards auszugehen.

Auf den potenzialstarken Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter gestärkt und ausgebaut werden. In den nachfragegeschwächeren Teilräumen sollen alle Ortsteile mit einem Standard angebunden werden, welcher als Daseinsvorsorge eine Teilhabe an Ausbildung, Erwerbstätigkeit und am sonstigen gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Dabei können verstärkt auch nachfragegesteuerte Systeme zum Einsatz kommen (Rufbus/Anrufbus).

Die Linienführungen sind klar und einheitlich zu gestalten, unterschiedliche Kursverläufe innerhalb einer Linie sind zu vermeiden. Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG und freigestellte Schülerverkehre sind in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren.

In Abbildung 4-1: Liniennetz nach Bedienungskategorien im Anhang sind die unterschiedlichen Linienkategorien dargestellt, für die im Folgenden entsprechende Bedienstungsstandards festgelegt werden.

Hauptachsen

Die Verbindungen zwischen den zentralen Orten auf den Entwicklungsachsen Rottweil, Schramberg, Oberndorf a.N., Sulz a.N., Schiltach und Dunningen innerhalb des Landkreises sowie zu zentralen Orten in den Nachbarlandkreisen, zu denen nennenswerte Verflechtungen bestehen (Villingen-Schwenningen, Tuttlingen, Balingen, Horb a.N., Freudenstadt, Hausach/Wolfach), werden über Schienen- bzw. Busachsen hergestellt. Für diese Verbindungen sind kurze Fahrzeiten erforderlich. Eine durchschnittliche ÖPNV-Fahrtgeschwindigkeit von 30 km/h soll – bezogen auf die kürzeste Straßenverbindung – auf diesen Achsen nicht unterschritten werden.

Erschließungslinien

Alle Ortschaften sollen umsteigefrei an den Gemeindehauptort und in der Regel umsteigefrei an das nächste Unter- oder Mittelzentrum angebunden werden. Die Erschließungslinien sollen – in Abwägung mit wirtschaftlichen Aspekten – möglichst direkt geführt werden.

Ergänzungslinien

Bei Bedarf können ergänzend noch weitere Linien verkehren. Diese werden nachfrageorientiert bei Vorliegen konkreter Verkehrsbedürfnisse eingerichtet.

4.4 Kreisweiter Stundentakt als Ziel für die Angebotsdichte

Die Analyse der Bevölkerungsentwicklung und des Mobilitätsverhaltens zeigt, dass sich der ÖPNV, um Marktanteile zu halten oder zu erweitern, in der An-

gebotsstruktur fortentwickeln muss. Generell nimmt bei der Summe aller zurückgelegten Wege – unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels - die Bedeutung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs ab, während die gelegentlichen Nutzungen, wie z.B. der Besorgungs- und Freizeitverkehr, stark zugenommen haben. Hinzu kommen immer komplexere Arbeitszeitmodelle und Unterrichtszeiten und eine Ausdifferenzierung der Zielwahl auch im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Die komplexeren Nachfrageanforderungen sprechen dafür, nicht nur im Schienenverkehr und den Stadtverkehren sondern auch im regionalen Busverkehr grundsätzlich ganztägige, miteinander vernetzte Taktverkehre vorzusehen.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen werden die Fahrplanstandards gegenüber dem Nahverkehrsplan 1999³⁴ weiterentwickelt. Ambitioniertes Ziel für die Gestaltung des ÖPNV ist daher ein gut kommunizierbarer kreisweiter Stundentakt, der über differenzierte Angebotsformen hergestellt wird (abends und am Wochenende als Anrufbus, in dünn besiedelten Räumen auch als Rufbus im Tagesverkehr). Auf nachfragestarken Linien wird der Standard in der Hauptverkehrszeit auf einen 30-Min-Takt verdichtet (wie bereits heute). Ziel ist ein mit der Schiene gut abgestimmter kreisweiter Integraler Taktfahrplan.

In begründeten Einzelfällen, wie z.B. der Herstellung von (lastrichtungsbezogenen) Zuganschlüssen oder Schulbedürfnissen, kann im Busverkehr vom Takt abgewichen werden. Je höherrangig die Linienkategorie, desto seltener sollten Taktabweichungen sein.

Bei den Bedienungszeiten wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (Berufs-, Schülerverkehr)
- Normalverkehrszeit (tagsüber, während der Ladenöffnungszeiten)
- Schwachverkehrszeit (Verkehr am Abend, an Wochenenden/Feiertagen)

Taktfolge in Minuten nach Linienkategorien		HVZ Haupt- verkehrszeit	NVZ Normal- verkehrszeit	SVZ Schwach- verkehrszeit
Schieneachse Kategorie 1	AS1	30	60	60
Schieneachse Kategorie 2	AS2	60	60	60*
Busachse Kategorie 1	AB1	30	60	60
Busachse Kategorie 2	AB2	60	60	120***
Busachse Kategorie 3	AB3	60	120***	120***
Erschließungslinie Kategorie 1	E1	30	60	60**
Erschließungslinie Kategorie 2	E2	60	60	60**
Erschließungslinie Kategorie 3	E3	60**	60**	60**
Ergänzungslinie	Erg.	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf

* Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden
 ** Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten (Anrufbus/Rufbus) statt Bus hergestellt werden
 *** in dieser Kategorie sind nur kreisgrenzenüberschreitende Linien, deshalb Zweistundentakt

Tabelle 4.4-1: Angebotsdichte nach Linienkategorien

³⁴ Im Nahverkehrsplan 1999 wurden fahrtzweckspezifisch erforderliche Fahrtenangebote definiert. Durch die Linienkategorisierung und die Festlegung von Taktfrequenzen werden alle Fahrtzwecke ausreichend berücksichtigt. Lediglich für den Schülerverkehr werden in Kapitel 4.12 detaillierte Anforderungen beschrieben.

In der folgenden Tabelle sind die Bedienungszeiten für die unterschiedlichen Wochentage stundenscharf festgelegt.

Uhrzeit	Montag - Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonn-/ Feiertag
4 - 5				
5 - 6	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
6 - 7	HVZ	HVZ		
7 - 8				
8 - 9	NVZ	NVZ	NVZ	
9 - 10				
10 - 11				
11 - 12				
12 - 13				
13 - 14				
14 - 15			SVZ	
15 - 16	HVZ	HVZ	SVZ	
16 - 17				
17 - 18				
18 - 19				
19 - 20	NVZ	NVZ	SVZ	
20 - 21	SVZ	SVZ	SVZ	
21 - 22				
22 - 23				
23 - 24				
0 - 1				
1 - 2				
2 - 3				
3 - 4				

HVZ	= Hauptverkehrszeit
NVZ	= Normalverkehrszeit
SVZ	= Schwachverkehrszeit
SVZ	Die Schwachverkehrszeit an Samstagen beginnt um 14 Uhr. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten (längere Öffnungszeiten in den Innenstädten) kann die Normalverkehrs- zeit ausgeweitet werden, z.B. bis 17 Uhr.

Tabelle 4.4-2: Festlegung der Bedienungszeiten

Für die Erschließungslinien Kategorie 3, auf denen im Fahrplan 2012/2013 auch an schulfreien Tagen ein Linienbus verkehrt, soll bei einer Umstellung auf ein Rufbusangebot jeweils geprüft werden, ob in der Hauptverkehrszeit vom Landkreis ein Mindestangebot von vier Fahrtenpaaren am Tag bezuschusst werden soll.

Für die Abend- und Nachtstunden ist zu prüfen, ob ein öffentliches Linienangebot (Nachtbus) auf den Hauptachsen sinnvoll ist.

Eine Ausweitung des Anrufbusangebotes über die Kreisgrenzen hinweg gemäß Tagesliniennetz ist anzustreben. Hierzu sind Kooperationen mit den Nachbarlandkreisen erforderlich.

4.5 Barrierefreier ÖPNV

Zur Gruppe der mobilitätsbeeinträchtigten Personen gehören u. a. ältere Menschen, Körperbehinderte, Sehbehinderte, Personen mit Lasten (Koffern, Einkaufstaschen) oder Menschen mit Kleinkindern im Kinderwagen. Nach Artikel 51 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) sind die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, dass für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird. § 4 des BGG definiert: "Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, ..., wenn sie für behinderte Menschen ... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."

Die seit 01.01.2013 gültige Regelung im Personenbeförderungsgesetz lautet in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG "Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden."

Nach § 11 Abs.3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten.³⁵ Als Querschnittsthema fließen die Anforderungen des BGG in alle Kapitel des Nahverkehrsplans ein. Viele Anforderungen dienen gleichzeitig dem Komfortgewinn für alle Fahrgäste.

Barrierefreiheit ist im Bereich der Fahrzeuge, der Haltestellen und ihrer Zuwege und bei der Fahrgastinformation ein besonders wichtiges Themenfeld. Zielvorgaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit finden sich entsprechend in den Kapiteln:

- 4.6 Ziele für den Schienenverkehr
- 4.7 Haltestellenausstattung und räumliche Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern
- 4.8 Verknüpfung und Anschlusssicherung im ÖPNV
- 4.9 Fahrgastinformation
- 4.10 Fahrzeuge

Über die Aussagen in den aufgeführten Kapiteln hinaus ist bei Straßen- und Gehwegmaßnahmen darauf zu achten, dass der Abbau von Bordsteinen im Bereich der Haltestellen kontraproduktiv ist, da hier trotz Einsatz niederfluriger Fahrzeuge eine Trittstufe für die Fahrgäste geschaffen wird (günstig sind Bordsteinhöhen von 18 bis 20 cm).

³⁵ Vgl. auch UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (gilt seit 26.3.2009 als einfaches Bundesgesetz), Artikel 9 und 20

4.6 Ziele für den Schienenverkehr

Ringzug

Die Ringzugstrecke ist eine Schienenstrecke der Kategorie 1, d.h. hier soll es sowohl in der Normalverkehrszeit als auch in den Schwachverkehrszeiten ein stündliches Angebot geben. Auch im Blick auf die angestrebte Elektrifizierung ist es geboten, möglichst viele Züge und Fahrgäste auf die Schiene zu bringen.

Zusätzliche SPNV-Haltepunkte des Ringzugs zur besseren räumlichen Erschließung stehen unter Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsvorbehalt. Überlegungen gibt es für neue Haltepunkte in Rottweil Stadtmitte und in Deißlingen-Lauffen. Für Rottweil Stadtmitte muss zunächst eine Machbarkeitsstudie mit anschließender Kostenermittlung erstellt werden (federführend Große Kreisstadt Rottweil). Ein Haltepunkt in Deißlingen-Lauffen ist derzeit aus fahrplantechnischen Gründen schwierig, da nur ein Teil der Züge halten könnte. Die Kosten und Finanzierungsanteile sind noch zu ermitteln, sobald eine Realisierung absehbar ist.

sonstiger Schienenverkehr im Landkreis

Auf der RE-Strecke Rottweil – Oberndorf – Horb – Stuttgart (Schienenachse Kategorie 1) endet der Studenttakt auf der Gäubahn in dieser Richtung bereits um 18:11 Uhr, der letzte Zug mit Halt in Oberndorf und Sulz verkehrt unter der Woche schon um 20:10 Uhr, am Samstag/Sonntag gibt es noch eine Spätverbindung um 22:15 Uhr. Die fehlenden Züge sollten ergänzt werden, sodass auch für die Verbindungen innerhalb des Landkreises Rottweil am Abend ein Studenttakt besteht. Zuständig ist die Nahverkehrsgesellschaft des Landes.

Ausbau der Bahnhöfe/Schnittstellen Oberndorf und Sulz:

- Busbahnhöfe (umgesetzt)
- Bauliche Aufwertung der Bahnhöfe Sulz und Oberndorf
- Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Ausstattung (z.B. mit Rampe oder Aufzug)

Verbesserung der Fußwegeverbindungen am Bahnhof Oberndorf: in Oberndorf finden keine planmäßigen Zugkreuzungen von Personenzügen statt. Sinnvoll wäre daher eine Abwicklung des Personenzugverkehrs über Gleis 1, man hätte dort den kürzest möglichen Fußweg zum/vom neuen ZOB und müsste keine Treppen steigen. Eine Sanierung des Bahnsteigs 1 sowie ein Durchstich der bereits bis Gleis 2 vorhandenen Unterführung wäre daher sinnvoll. Durch die Verlängerung der Fußgängerunterführung könnten östlich der Gleise weitere Parkplätze und das dortige Gebiet erschlossen werden. Mit den Planungen wurde nach Aussage der DB in 2012 begonnen.

Dringend erforderlich ist auch der barrierefreie Ausbau mit Bahnsteigerhöhung im Bahnhof Sulz.

SPNV-Haltepunkt Epfendorf: im Rahmen des Ausbaus der Gäubahn sollte Epfendorf nach entsprechender Modernisierung als Halt für die RE-Züge eingeplant werden.

überregionale Anbindung

Die Beschleunigung der Verbindungen über Villingen–Schwenningen nach Freiburg ist möglich durch den Einsatz von Neigetechnikzügen, die Begradigung einiger Kurven, den Einsatz umsteigefreier, durchgehender Züge und die Elektrifizierung der noch mit Diesel betriebenen Abschnitte Neustadt – Donaueschingen und Villingen-Schwenningen – Rottweil. Der entsprechende Ausbau zwischen Neustadt und Donaueschingen ist bereits konkret in Planung. Die Elektrifizierung Villingen-Schwenningen – Rottweil muss zeitnah erfolgen. Dann könnten die Oberzentren Villingen-Schwenningen, Stuttgart und Freiburg umsteigefrei miteinander verbunden werden.

Die eingleisige Gäubahn soll nun nach jahrelangen Bemühungen in den nächsten Jahren durch ein Maßnahmenbündel ertüchtigt werden. Dieses Maßnahmenpaket besteht aus drei Doppelspurinseln (zwischen Horb und Neckarhausen, Rottweil und Neufra sowie Rietheim und Wurmlingen), einigen Beschleunigungsmaßnahmen und der sog. Singener Kurve. Derzeit laufen die Planungen für die erste Doppelspurinsel zwischen Horb und Neckarhausen. Die Inbetriebnahme ist bis zum 31. Januar 2017 vorgesehen. Die Planungen für den Abschnitt zwischen Rottweil und Neufra wurden 2012 in Angriff genommen. Eine zügige Fortführung der Ausbauplanungen und deren zeitnaher Abschluss sind anzustreben. Ziel des Maßnahmenbündels ist es, durch die entfallenden Kreuzungsaufenthalte die Strecke so weit zu beschleunigen, dass sowohl in Zürich als auch in Stuttgart gute Anschlüsse erreicht werden. Gegenwärtig werden die Anschlüsse in Stuttgart (z.B. Richtung Nürnberg, Heidelberg, Würzburg) knapp verpasst. Mittelfristig sollen die Fernverkehrszüge aus der Schweiz über Stuttgart hinaus bis Nürnberg weiterfahren. Die Rückkehr von Neigetechnikzügen (deutsche ICE oder auch Schweizer ICN) sollte zeitnah vorgesehen werden. Ansonsten verpufft die Beschleunigung der Züge auf Schweizer Seite in Singen.

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 soll nach dem positiven Volksentscheid vom November 2011 voraussichtlich im Dezember 2020 in Betrieb gehen. Für den Landkreis Rottweil ist damit der wesentliche Vorteil verbunden, dass der Flughafen und die Messe Stuttgart künftig umsteigefrei erreichbar sein werden und die Reisezeit erheblich verkürzt wird. So soll beispielsweise im Fernverkehr die Reisezeit vom Bahnhof Rottweil zu Flughafen und Messe von heute einer Stunde 52 Minuten auf nur noch knapp eine Stunde verkürzt werden.

In der derzeitigen Verbindung von und nach Stuttgart sollten insbesondere die am Abend bestehenden Fahrplanlücken geschlossen werden, die im Übrigen bei allen anderen auf Stuttgart zulaufenden Strecken so nicht vorhanden sind:

- Letzte Abfahrt ab Stuttgart nach Rottweil ist heute um 22:25 Uhr. In alle anderen Richtungen verkehren noch spätere Züge (Richtung Aalen 23:32 und 0:32, Heilbronn 23:15 und 0:15, Karlsruhe 0:19, Schwäbisch Hall 22:58 und 23:58, Tübingen 23:22 und 0:48, Ulm 23:32 und 0:22 Uhr).
- Die Taktlücke an Werktagen um 19.10 ab Rottweil in Richtung Stuttgart sollte geschlossen werden.
- Der letzte Regionalexpress Rottweil – Stuttgart fährt Montag – Freitag bereits 20:10 Uhr, Ankunft in Stuttgart 21:42 Uhr: ein erheblich zu früher Betriebsschluss! Auch hier sind alle anderen auf Stuttgart zulaufenden Strecken besser bedient.

- Die Verbindung 21.18 Uhr ab Stuttgart nach Horb sollte nicht nur wie bislang am Wochenende, sondern auch an Werktagen bis Rottweil verlängert werden.

4.7 Haltestellenausstattung und räumliche Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Umweltverbund)

Die Haltestellen sind Zugang und Visitenkarte des ÖPNV.

Auf eine direkte und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, durch Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu achten. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen gezielt beseitigt werden.

Das im Verbundvertrag des Verkehrsverbundes Rottweil vereinbarte Haltestellenmodernisierungsprogramm für wichtige Haltestellen ist weitgehend umgesetzt. Es enthält die Modernisierung der Haltestellenausstattung mit einheitlichem, ansprechendem Beschilderungssystem, Haltestellentafeln, Aushangkästen und gegebenenfalls Vitrinen. Von den Verkehrsunternehmen ist die weitere Ausstattung gemäß VVR-Standard schrittweise im Zuge von Ersatzbeschaffungen vorgesehen. Der Landkreis Rottweil befürwortet die einheitliche Ausgestaltung und Farbgebung der Haltestellen nach VVR-Standard, um den ÖPNV auch optisch als Gesamtsystem im Kreis weiter zu etablieren. Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen sollten i.d.R. als haltestellenbezogene Abfahrtspläne mit Anschlüssen gestaltet werden. Wenn die Fahrten einer Linie über unterschiedliche Fahrwege führen, kann allerdings eine Gesamtdarstellung der Fahrtverläufe wie in den Fahrplantabellen im Fahrplanbuch übersichtlicher sein.

Die folgende Ausstattung wird je nach Bedeutung der Haltestelle empfohlen:

Ausstattungsmerkmal	wichtige Umsteigehaltestelle (>500 Fg/Tag)	zentrale Haltestelle (200-500 Fg/Tag)	Ortshaltestelle (50-200 Fg/Tag)	Nebenhaltestelle (< 50 Fg/Tag)
Haltestellenschild	✓	✓	✓	✓
haltestellenbezogener Fahrplan	✓	✓	✓	✓
erhöhter Bordstein	✓	✓	✓	
Papierkorb	✓	✓	✓	
Wetterschutz	✓	✓	✓	
Beleuchtung	✓	✓	✓	
Linienetzplan, Tarif, etc.	✓	✓	✓	
Sitzgelegenheit	✓	✓	✓	
Stadt-/ Umgebungsplan	✓	✓		
Uhr	✓	✓		
Telefon/Notruf	✓	✓		
Fahrradabstellanlage	✓	✓*	✓*	✓*
Ggf. Fahrkartenautomat	✓			
Rollstuhl-WC	✓			
Dynamische Fahrgastinformation	✓			
Akustische Fahrgastinformation	✓			

* nach Bedarf

Tabelle 4.7-1: Ausstattungsanforderung von Haltestellen nach Kategorie

Wichtige Haltestellen und Haltestellen in Bereichen, in denen der ÖPNV die Siedlungsgebiete nicht ausreichend erschließt, sollen mit Bike & Ride-Plätzen ausgestattet werden. „Wesentliche Voraussetzung für eine gute Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV ist die Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen mit einer ausreichenden Anzahl qualitativ hochwertiger Abstellanlagen, die möglichst überdacht sein sollten.“³⁶ Die Fahrrad-Abstellanlagen sollen diebstahlsichere und barrierefreie Plätze zur Verfügung stellen. Da Pedelecs und E-Bikes immer mehr an Bedeutung gewinnen, sollen möglichst auch Ladestationen für Akkus angeboten werden. In der Kombination Bike & Ride gewährleistet das Fahrrad im Vor- und Nachtransport des ÖPNV eine ideale Feinerschließung, führt zu einer beträchtlichen Erweiterung des Einzugsgebietes sowie zu einer erheblichen Beschleunigung der Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeit. An Bahnhöfen sind grundsätzlich Bike & Ride und Park & Ride Anlagen einzurichten.

Bahnhöfe und zentrale Haltestellen sind im Sinne einer guten Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch ggf. mit Fahrradverleihstationen und Carsharing-Stellplätzen zu kombinieren.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz und Sitzgelegenheiten und deren Pflege liegt in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden.

Bei aufkommensstarken Haltestellen, welche vor allem dem regelmäßigen Schülerverkehr dienen, können die Ausstattungsmerkmale nachfragegerecht angepasst werden.

4.8 Verknüpfung und Anschlusssicherung im ÖPNV

Der ÖPNV soll als vernetztes System nutzbar sein, damit viele Fahrbeziehungen möglich sind. Hierfür ist komfortables und zuverlässiges Umsteigen erforderlich.

Die Verknüpfungen zwischen SPNV und Busverkehr sowie zwischen den Buslinien sind weiter zu optimieren. In Orten mit Umsteigebeziehungen sollen alle Linien eine zentrale Haltestelle/Busbahnhof anfahren. Das problemlose Umsteigen soll durch eine kompakte Anordnung mit Sichtkontakt zwischen den Halteplätzen und kurzen, niveaugleichen Wegebeziehungen gewährleistet werden.

In Orten mit Schienenanschluss ist der Bahnhof grundsätzlich von allen Linien anzufahren, sofern nicht anderweitig Schienenanschluss besteht. Auch hier sollte die Verknüpfung mit Sichtkontakt und direkten, barrierefreien Wegebeziehungen gewährleistet werden.

Diese Ausgestaltungen sind Aufgabe der jeweiligen Stadt/Gemeinde.

Die Fahrpläne sind so zu gestalten, dass sich für alle wichtigen Umsteigebeziehungen gute Anschlüsse ergeben. Anzustreben ist auch für den Regionalbusverkehr ein System von Fahrplanknoten an wichtigen Umsteigepunkten (Integraler Taktfahrplan). Grundgerüst für die Fahrplangestaltung ist der Integrale Taktfahrplan auf den Schienenstrecken.

³⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin, 2012, S.50

Anschlusssicherung

An den Verknüpfungen Schiene – Bus sind vorrangig Anschlusssicherungssysteme von der Schiene auf den Bus auf der Basis von Echtzeitdaten des Schienenverkehrs einzurichten. In weiteren Schritten sollen dann auch in umgekehrter Richtung (Bus – Schiene) und zwischen Buslinien Anschlusssicherungen eingerichtet werden.

4.9 Fahrgastinformation

Die Akzeptanz des ÖPNV und die Intensität seiner Nutzung sind wesentlich durch den Umfang und die Qualität der bereitgestellten Informationen und den Umfang der Kommunikation des Produkts beeinflusst. Die Informationen über die ÖPNV-Angebote müssen verständlich und ansprechend dargestellt sein.

Fahrplandarstellung

Wichtige Punkte für die Darstellung der Fahrpläne (Verbundfahrplan, Internet, Aushänge) sind:

- Die regelmäßige Überprüfung hinsichtlich der Übersichtlichkeit, z.B. bei der Frage, ob Schultage und schulfreie Tage in der Fahrplandarstellung getrennt werden sollen, so wie Samstag und Sonn-/Feiertag.
- Der (verlässliche) Einsatz von Niederflurbussen soll im Fahrplan kenntlich gemacht werden.

Barrierefreiheit ist auch ein Ziel für die Fahrgastinformation. Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten. Soweit dies vom Aufwand her leistbar ist, können Informationen auch in Audioformaten und/oder Brailleschrift angeboten werden. An Haltestellen sind haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

Fahrgastinformation an Haltestellen

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen sollten einheitlich als haltestellenbezogener Abfahrtsplan mit Anschlüssen gestaltet werden.

Die technischen Voraussetzungen zur Generierung von Echtzeitdaten für die Fahrgastinformation werden in wenigen Jahren geschaffen sein. Von den Verkehrsunternehmen wird dies unterstützt.

Dynamische Fahrgastinformationstafeln mit Nutzung von Echtzeitdaten sollen für zentrale Umsteigehaltestellen vorgesehen werden. Sinnvoll wäre eine landkreiseinheitliche Lösung, für die die Verkehrsunternehmen jedoch eine Mitfinanzierung des Landkreises/der Kommunen für erforderlich halten.

Mobilitätszentralen

In den Großen Kreisstädten des Landkreises, Rottweil und Schramberg, sollen Mobilitätszentralen eingerichtet werden.

4.10 Fahrzeuge

Definition von Fahrzeugkategorien

Zur Festlegung der angestrebten Fahrzeugstandards werden folgende Fahrzeugkategorien definiert:

Fahrzeugkategorie A: Niederflerbus/Low-Entry-Bus³⁷: Klimatisierung, Kneeling (einseitige Fahrzeugabsenkung), optische und akustische Fahrgastinformation, Rollstuhlstellplatz, Höchstalter der Fahrzeuge 10 Jahre, Emissionsstandard derzeit mindestens Euro 4 (2005)

Fahrzeugkategorie B: Standardlinienbus (Hochflur): max. 3 Eintrittsstufen, optische und akustische Fahrgastinformation, Kinderwagenstellplatz/Mehrzweckfläche, Höchstalter der Fahrzeuge 10 Jahre, derzeit mindestens Euro 4 (2005)

Fahrzeugkategorie C: Verstärkerbus: max. 3 Eintrittsstufen, Höchstalter der Fahrzeuge 15 Jahre

Barrierefreiheit

Im Zuge der Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr ist der Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen vorzusehen. Bereits heute verkehren Niederflerbusse im Landkreis Rottweil, der Anteil soll im Rahmen von Ersatzbeschaffungen weiter gesteigert werden. Mit höchster Priorität ist hierbei der Einsatz der Niederflerbusse auf den Busachsen in den Grundtakt vorzusehen. Auf allen anderen Linien soll der Anteil ebenfalls sukzessive erhöht werden. Wichtig für die Realisierung von Barrierefreiheit durch den Einsatz von Niederflerbussen sind Bordsteinhöhen von 18 bis 20 cm. Es sollte daher bei Straßen- und Gehwegmaßnahmen darauf geachtet werden, dass im Bereich von Haltestellen keine Bordsteine abgebaut werden.

Busachsen der Bedienungskategorien 1 und 2: Grundtaktfahrten ab dem Fahrplanjahr 2015 durchgehend mit Niederflerbussen/Low-Entry-Bussen, Fahrzeugkategorie A, bedienen. Für kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten ist auch der Einsatz von Fahrzeugen der Kategorien B und C möglich.

Erschließungslinien der Bedienungskategorien 1 und 2: Grundtaktfahrten mit der Fahrzeugkategorie A bedienen. Verstärkerfahrten sind hiervon ausgenommen.

Generell sind ab dem Fahrplanjahr 2016 keine Reisebusse mehr im Linienverkehr mit verkehrlichem Schwerpunkt im Landkreis Rottweil einzusetzen.

Laut PBefG sind ab dem 1. Januar 2022 nur noch barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Ausnahme sind Fahrzeuge der Kategorie C (Verstärkerbus), weil hier parallel eine andere Fahrmöglichkeit besteht.

³⁷ Low-Entry-Busse (auch als LE-Busse oder Tiefeinstiegsbusse bezeichnet) verfügen über einen stufenlosen Einstieg und einen teilweise niederflurigen Innenraum; der Heckbereich ist hochflurig und über Stufen im Mittelgang erreichbar. LE-Busse sind preiswerter in Produktion und Anschaffung als Niederflerbusse, da auf Antriebsteile aus der Hochflur- oder LKW-Serienfertigung zurückgegriffen werden kann und keine aufwändigen Konstruktionen erforderlich sind.

Fahrzeuggestaltung

Einheitliche Gestaltungsmerkmale der Busse zur Erkennbarkeit des ÖPNV im Landkreis Rottweil als Marke sind anzustreben, jedoch bei kreisüberschreitenden Linien bzw. kreisüberschreitendem Einsatz von Fahrzeugen schwierig.

Im Interesse der Fahrgäste ist Fahrzeugwerbung auf den Scheiben möglichst zu vermeiden. Die Verkehrsunternehmen sollten darauf hinwirken, die Fensterbeklebung zu minimieren.

Klimaanlagen sind mittlerweile Standard in Pkw's und Zügen. Auch bei den Bussen sollte dies Ziel sein.

Fahrradbeförderung

Im Schienenverkehr ist die Fahrradmitnahme im VVR kostenlos ab 9.00 Uhr (davor kostenpflichtig: 3,50 €) sowie an Wochenenden und Feiertagen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten möglich. Insbesondere in den Bereichen Neckartal und Kinzigtal ist die kostenlose Fahrradbeförderung auch kreisüberschreitend anzustreben.

Im Omnibusverkehr ist die Fahrradmitnahme möglich, sofern sich die eingesetzten Fahrzeuge dazu eignen und genügend Platzkapazität vorhanden ist. Aufgrund der begrenzten Kapazität und des Vorrangs für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren usw. ist jedoch kein verlässliches Angebot möglich. Die Entscheidung trifft aus Sicherheitsgründen der Fahrer. Die Fahrradkarte kostet 3,50 €.

4.11 Tarif

Übergangsregelungen

Den starken Verflechtungen zu den Nachbarlandkreisen wird durch Schaffung weiterer Übergangsregelungen Rechnung getragen. Damit soll auch bei Kreisgrenzen übergreifenden Fahrten den Fahrgästen das attraktive Tarifangebot wie innerhalb eines Verbundes angeboten werden.

Folgende Übergangsregelungen bestehen bereits:

- 3er-Tarif mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis und dem Landkreis Tuttlingen,
- Überlappungszonen des VVR nach Alpirsbach und Horb,
- Überlappungszonen des naldo bis Rottweil und Oberndorf.

Weitere Übergangsregelungen sind – in folgender Priorität - zu finden, wo diese noch nicht bestehen und Verkehre vorhanden sind:

- mit dem Ortenaukreis (Schiltach – Wolfach – Hausach, Schramberg – Hornberg),
- mit dem Landkreis Freudenstadt (Dornhan – Loßburg - Freudenstadt , Reinerzau – Schiltach),
- mit dem Zollernalbkreis (Vöhringen – Heiligenzimmern).

BahnCard

Einige andere Verbünde (z.B. Freudenstadt) reduzieren die Fahrpreise der Einzelfahrscheine bei Vorliegen der BahnCard der DB. Dies soll für den VVR auch geprüft werden.

4.12 Standards für die Schülerbeförderung

Auch wenn der Schwerpunkt des ÖPNV im ländlichen Raum im Schülerverkehr liegt, so sind grundsätzlich die Verkehrsbedürfnisse aller Fahrgastgruppen zu berücksichtigen.

Der Landkreis Rottweil ist vom Rückgang der Schülerzahlen überdurchschnittlich betroffen, darüber hinaus gibt es vielfältige Entwicklungen in der Schullandschaft, deren Auswirkungen auf Anzahl und Wegebeziehungen bei den Fahrschülern noch nicht genau abgeschätzt werden können.

Erschließung

Eine flächendeckende Erschließung von den Wohnorten zur nächstgelegenen Schule eines Schultyps ist anzustreben. Die Mindestschülerzahl pro Ortschaft soll fünf sein. Weitere Voraussetzung ist, dass sich die Ortschaft in eine Linie integrieren lässt, die mit einem Standardbus betrieben werden kann.

Fahrtanzahl

Morgens zum Schulbeginn sollen zur 1. Stunde Fahrten vom Wohnort zum regelmäßigen Schulort angeboten werden und zwar jeweils zur nächstgelegenen Schule eines Schultyps. Je nach Bedarf soll auch zur 2. Stunde eine Bedienung eingerichtet werden (Begründung: die Bedienung zur 2. Stunde sollte eher abhängig vom Bedarf eingerichtet werden, also unabhängig vom Schultyp).

Die Grundschüler der 1 Klasse haben in der Regel erst zur 2. Stunde Unterricht.

Jeweils eine Fahrt:	Grundschulen	Werkreal-, Realschulen	Gemeinschaftsschulen, Gymnasien, berufliche Schulen
1. Hinfahrt	✓	✓	✓
2. Hinfahrt	(✓)	(✓)	(✓)
nachmittags hin		(✓)	(✓)
1. Rückfahrt um die Mittagszeit	✓	✓	✓
2. Rückfahrt um die Mittagszeit	✓	✓	✓
1. Rückfahrt am Nachmittag	(✓)	✓	✓
2. Rückfahrt am Nachmittag			✓

(✓) bei Bedarf

Tabelle 4.12-1: Hin- und Rückfahrten zur nächstgelegenen Schule des Schultyps

Für alle Schultypen soll es zwei Rückfahrten um die Mittagszeit geben.

An den Grundschulen im Landkreis Rottweil gibt es derzeit nur vereinzelt Nachmittagsunterricht. Im Bedarfsfall sind dort Rückfahrten einzurichten. Bei weiterführenden Schulen sind nachmittags noch Rückfahrten anzubieten.

An einem Schulstandort mit mehreren Schulen sind die gewünschten Zeiten, z.B. Bedienung zur 2. oder 3. Unterrichtsstunde, zwischen den Schulen untereinander abzustimmen, dasselbe gilt bei Änderungen der Schulbeginn- oder Schulschlusszeiten.

Es ist davon auszugehen, dass zusätzliche Fahrbedürfnisse in Folge des steigenden Ganztagesangebotes durch das vorhandene ÖPNV-Angebot abgedeckt sind.

Wartezeiten

Die maximale Wartezeit nach der Schülerbeförderungskostenerstattungssatzung des Landkreises wird zu den regelmäßigen Unterrichtszeiten unterschritten. Für mindestens 75 % aller Beförderungsfälle wird eine Wartezeit inklusive Gehzeiten von 25 Minuten nicht überschritten.

Fahrzeugauslastung

Obergrenzen für die Fahrzeugauslastung im Schülerverkehr ergeben sich aus der bauartbedingten Zulassung, die in den Fahrzeugen angegeben werden muss.

Staffelung der Unterrichtszeiten und Standortpolitik

Grundsätzlich obliegt die Schülerbeförderung dem Schulträger, gleichwohl ist der Aufgabenträger bemüht, die Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV abzuwickeln.

Eine Entspannung in der Fahrzeugauslastung wird durch Staffelung der Unterrichtszeiten angestrebt, nicht nur der Schulen untereinander (was bereits weitgehend umgesetzt ist), sondern auch innerhalb einer Schule. Die zunehmende Ausdehnung der schulischen Angebote auf den ganzen Tag hat bereits zu einer Entspannung nach der 6. Unterrichtsstunde geführt, eine weitere Entspannung am Morgen könnte durch verstärkten Beginn zur 2. oder 3. Unterrichtsstunde erfolgen.

Die Unterrichtszeiten der Schulen sind generell an den Fahrplänen des ÖPNV zu orientieren.

Die Schulstandortpolitik (dies betrifft derzeit vor allem Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Standorten) muss sich an den bestehenden Linienwegen des ÖPNV orientieren. Sonst können mit vertretbarem Aufwand weder gute Verbindungen für die Schüler noch ein übersichtlich strukturiertes Angebot für den allgemeinen ÖPNV gesichert werden. Immer mehr Linien für immer weniger Schüler sind nicht finanzierbar.

Koordination Schulen – Verkehrsunternehmen

Zwischen Schulen und Verkehrsunternehmen sollten regelmäßige, mindestens jährlich stattfindende institutionalisierte Abstimmungsrunden durchgeführt werden.

Die Schaffung auch einzelner unterjähriger Verkehrsspitzen durch einheitliches Unterrichtsende ist so weit als möglich zu vermeiden. Gegebenenfalls sind die Verkehrsunternehmen mindestens zwei Tage vorher seitens der Schule zu informieren.

4.13 Tourismus

Der Landkreis Rottweil wirkt darauf hin, dass touristische Ziele bei der künftigen Entwicklung des ÖPNV berücksichtigt werden. Es sollen regelmäßige Gespräche mit dem Stabsbereich Archiv, Kultur, Tourismus stattfinden.

Neue Tourismuskonzepte sind bei Bedarf mit dem ÖPNV abzustimmen.

4.14 Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV

Zur Vermeidung von Verspätungen im ÖPNV und damit auch zur Sicherstellung von Anschlüssen, sind an den Engpässen im Straßennetz, an denen es regelmäßig zu Behinderungen des ÖPNV durch den MIV kommt, Maßnahmen zur Vermeidung von Verspätungen des ÖPNV zu ergreifen. Hierfür kommen z.B. Busspuren, Busschleusen (signaltechnisch oder baulich gesicherter Fahrbahnabschnitt für den ÖPNV), Vorrangschaltungen für den ÖPNV an Lichtsignalanlagen oder die Öffnung von Einbahnstraßen für den ÖPNV in Frage.

Baumaßnahmen, die ÖPNV-Verspätungen erwarten lassen, sind frühzeitig mit den Belangen des ÖPNV abzustimmen. So können ggf. Anschlüsse trotz Umleitung gesichert werden.

4.15 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Die in den Punkten 4.1 bis 4.13 formulierten verkehrlichen Ziele werden als ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG festgelegt. Sie stellen die öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG dar.

In den folgenden Tabellen sind die Bedienungskategorien und weitere Standards, die sich den Linien zuordnen lassen, nach Linien und Verkehrsräumen geordnet dargestellt.

Schiene								
Linien	von	nach	Angebotsstandard "Kreisweiter Stundentakt"			Geschwindigkeit	Fahrradmitnahme	
				HVZ	NVZ			SVZ
721	Wolfach	Alpirsbach	AS2	60	60	60*	kreisüberschreitend kostenlose Fahrradbeförderung	
740	Horb	Aldingen/ Spaichingen	AS1	30	60	60		
742	Rottweil	Trossingen	AS1	30	60	60		
Schieneachse Kategorie 1			AS1					
Schieneachse Kategorie 2			AS2					

* Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden

Verkehrsraum Schramberg								
Linien	von	nach	Angebotsstandard "Kreisweiter Stundentakt"			Geschwindigkeit	Fahrzeuge	
			Kategorie	HVZ	NVZ			SVZ
55	Schramberg	St. Georgen	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A	
56	Sulgen	Tennenbronn	E3	60**	60**	60**		
60	Alpirsbach	Reinerzau	Erg.					
61	Alpirsbach	Wittichen	Erg.					
1066	Wolfach	Schiltach	Erg.					
7477	Oberndorf	Schramberg	AB1	30	60	60	Grundtakt ab 2015 Niederflurbusse, Fahrzeugkategorie A	
7478	Rottweil	Schramberg	AB1	30	60	60		
7478	Schramberg	Schiltach	AB1	30	60	60		
7478 7475 7477 7479 7481	Schramberg	Sulgen	AB1	30	60	60		
7479	Dunningen	Sulgen	E3	60**	60**	60**		
7481	Sulgen	Rötenberg	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A	
7481	Rötenberg	Alpirsbach	E3	60**	60**	60**		
7484	Schramberg	Lauterbach	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A	
7484	Lauterbach	Hornberg	E3	60**	60**	60**		
7486	Schramberg	Hardt	E1+AB2	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A	
7486	Hardt	Königsfeld	AB2	60	60	120		
Busachse Kategorie 1			AB1					
Busachse Kategorie 2			AB2					
Erschließungslinie Kategorie 1			E1					
Erschließungslinie Kategorie 2			E2					
Erschließungslinie Kategorie 3			E3					
Ergänzungslinie			Erg.					

**
Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten (Anrufbus/Rufbus) statt Bus hergestellt werden

Die Liniennummern sind farblich hinterlegt und bei den Busachsen dicker umrandet, korrespondierend mit der Darstellung in Abbildung 4-1 im Anhang. Grau unterlegt sind Orte außerhalb des Landkreises Rottweil.

Verkehrsraum Rottweil			Angebotsstandard "Kreisweiter Stundentakt"			Geschwindigkeit	Fahrzeuge
Linien	von	nach		HVZ	NVZ		
10	Göllsdorf	Neukirch	E3	60**	60**	60**	
9	Rottweil	Dunningen	E3	60**	60**	60**	
20 7444	Rottweil	Villingendorf	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
20	Villingendorf	Bösingen	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
21	Dunningen	Fluorn	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
34/35	Rottweil	Böhringen	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
34/35	Dietingen	Gößlingen	E3	60**	60**	60**	
34/35	Böhringen	Rotenzimmern	E3	60**	60**	60**	
34/35	Böhringen	Epfendorf	E3	60**	60**	60**	
34/35 7444	Epfendorf	Oberndorf	E3	60**	60**	60**	
7281/1	Rottweil	Deißlingen	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
7440	Rottweil	Balingen	AB2	60	60	120	über 30km/h Grundtakt ab 2015 Niederflurbusse, Fahrzeugkategorie A
7441 7445	Rottweil	Wellendingen	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
7441	Wellendingen	Frittlingen	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
7445	Wellendingen	Schörzingen	E3	60**	60**	60**	
7444	Villingendorf	Epfendorf	E3	60**	60**	60**	
kein Angebot	Bösingen	Epfendorf	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A

Verkehrsraum Oberndorf/Sulz			Angebotsstandard "Kreisweiter Stundentakt"			Geschwindigkeit	Fahrzeuge
Linien	von	nach		HVZ	NVZ		
31	Oberndorf	Betzweiler	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
33	Dornhan	Gundelshausen	Erg.				
7402	Sulz	Vöhringen	E1	30	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
7402	Vöhringen	Empfingen	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
7403	Sulz	Fischingen	E2	60	60	60**	Grundtakt
7403	Fischingen	Neckarhausen	E2	60	60	60**	Fahrzeugkategorie A
7404	Oberndorf	Sulz	Erg.				
7410	Sulz	Dornhan	E3	60**	60**	60**	
7412	Dornhan	Sulz	Erg.				ist in Zusammenhang mit der Linie 7410 zu sehen
7414	Oberndorf	Römlinsdorf	E2	60	60	60**	Grundtakt Fahrzeugkategorie A
7430	Oberndorf	Rosenfeld	AB3	60	120	120	über 30km/h Grundtakt ab 2015 Niederflurbusse, Fahrzeugkategorie A
7432	Oberndorf	Vöhringen	E3/E2	60	60**	60**	abweichend von der Bedienungskategorie E3 in HVZ Linienverkehr
7432	Vöhringen	Sulz	E3	60**	60**	60**	

Busachse Kategorie 2	AB2
Busachse Kategorie 3	AB3
Erschließungslinie Kategorie 1	E1
Erschließungslinie Kategorie 2	E2
Erschließungslinie Kategorie 3	E3
Ergänzungslinie	Erg.

**
Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten (Anrufbus/Rufbus) statt Bus hergestellt werden

Die Liniennummern sind farblich hinterlegt und bei den Busachsen dicker umrandet, korrespondierend mit der Darstellung in Abbildung 4-1 im Anhang.
Grau unterlegt sind Orte außerhalb des Landkreises Rottweil.

Tabelle 4.15-1: Standards für den Schienen- und den Regionalbusverkehr

5. Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Rottweil ist gemäß der in Kapitel 4 festgelegten Ziele und Standards weiterzuentwickeln.

5.1 Ringzug

Die Ringzugstrecke ist eine Schienenstrecke der Kategorie 1, d.h. hier soll es sowohl in der Normalverkehrszeit als auch in den Schwachverkehrszeiten ein stündliches Angebot geben. Im Blick auf die angestrebte Elektrifizierung ist eine möglichst starke Belegung der Strecke mit Zügen und Fahrgästen sinnvoll.

- Gegenwärtig besteht auf dem Abschnitt Rottweil - Trossingen nur in der Hauptverkehrszeit ein stündliches Angebot, sonst ein zwei-stündliches. Ziel ist, den Ringzug auch im Landkreis Rottweil in der Normalverkehrszeit tagesdurchgängig im Stundentakt anzubieten. Dazu fehlen noch 4 Fahrtenpaare zwischen Trossingen und Rottweil (Stunden 9, 11, 15 und 19), wobei die Stunden 15 und 19 mit höherer Priorität umzusetzen sind.
- Im Abendverkehr sollen auf der Ringzugstrecke Rottweil - Villingen-Schwenningen zusätzliche Züge eingesetzt werden, sodass in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein stündliches Angebot besteht, letzte Fahrt gegen Mitternacht (Anschluss von Stuttgart) bzw. 1 Uhr.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im Schienenverkehr sind in Kapitel 4.6 enthalten.

5.2 Regionalbusverkehr: punktuelle Neuordnungen

Die folgenden punktuellen Neuordnungen des Liniennetzes sind erforderlich und zum Teil bereits in Planung:

- Rottweil – Schramberg (Ausweitung Linienverkehr Abendstunden)
- Korridor Rottweil-Oberndorf (Integriertes Angebotskonzept der Linien 7444/20/Stadtbus 5).
- Neuordnung Linie 7441 (als Folge der Brechung der Linien in Frittlingen im Rahmen der Neuorganisation im Landkreis Tuttlingen), evtl. unter Einbeziehung der Linie 7440/Schnellbus Balingen (evtl. Führung über Wellendingen statt Neukirch, da zwischen Schömberg und Rottweil über B 27 kaum Fahrgäste mitfahren, abgesehen vom gut funktionierenden Schülerverkehr).
- Im Zusammenhang mit Schnellbus Oberndorf-Schramberg: Überprüfung Liniennetz im Raum Fluorn (Linie 7414, 21).
- Neukonzept im Raum Sulz – Dornhan und Sulz – Vöhringen – Oberndorf/Horb.

- Bessere Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte an die Busachsen/ Erschließungslinien (z.B. Schnellbus Rottweil-Schramberg: Führung über Sulgen Heiligenbronner Straße sowie ggf. Durchbindung bis Rottweil-Saline).
- Bessere Orientierung der Fahrten von Balingen - Rosenfeld (Linie 7430) an den Zügen in Oberndorf (wurde zum Fahrplanwechsel 2011/2012 umgesetzt).
- Schramberg - Hornberg: Angebotsausweitung (Schramberg - Lauterbach mit Bussen; Lauterbach - Sulzbach und Lauterbach - Hornberg Umstellung auf Rufbus außer Schülerverkehr)

5.3 Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit

Für die wichtigen ÖPNV-Achsen soll die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit nicht unter 30km/h liegen. Auf zwei Verbindungen besteht Verbesserungsbedarf:

- Schnellbus Oberndorf – Schramberg (Busachse Kategorie 1, Linie 7477) einrichten, zumindest für einzelne Kurse in den Hauptverkehrszeiten.
- Linie 7486 Schramberg – Villingen (Busachse Kategorie 2): Beschleunigungsmöglichkeiten prüfen.

5.4 Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit

In der folgenden Tabelle ist für jede Linie aufgeführt, ob die angestrebten Standards der zeitlichen Verfügbarkeit (kreisweiter Stundentakt) bereits erfüllt sind bzw. ob noch Angebotsausweitungen erforderlich sind und wo die räumliche Erschließung durch zusätzliche Haltestellen oder geringfügig angepasste Linienverläufe verbessert werden kann.

Detaillierter gehen die folgenden Tabellen hierauf ein:

- Tabelle 2.2.3-2: Festgestellte räumliche Erschließungsmängel und die
- Tabelle 2.2.3-3: Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung



Verkehrsraum Schramberg							
Linien	von	nach	Angebotsstandard				räumliche Erschließung
			Kategorie	Bus	Rufbus	Anrufbus	
55	Schramberg	St. Georgen	E2	≠		≠	
56	Sulgen	Tennenbronn	E3	↘	≠	≠	Verlängerung bis Industriegebiet Sulgen
60	Alpirsbach	Reinerzau	Erg.				
61	Alpirsbach	Wittichen	Erg.				
7161	Alpirsbach	Wolfach	Erg.				
7477	Oberndorf	Schramberg	AB1	≠		↘	
7478 1066	Rottweil	Schramberg	AB1	≠		↘	
7478	Schramberg	Schiltach	AB1	≠		↘	
7478 7475 7477 7479 7481	Schramberg	Sulgen	AB1	≠			
7479	Dunningen	Sulgen	E3		≠	√	
7481	Sulgen	Rötenberg	E2	≠		√√	
7481	Rötenberg	Alpirsbach	E3		≠	√√	
7484	Schramberg	Lauterbach	E1	≠		√	
7484	Lauterbach	Hornberg	E3	↘	≠	√	
7486	Schramberg	Hardt	E1	≠		√	
7486	Hardt	Königsfeld	AB2	≠		↘	

√√	Standard erfüllt
√	Standard werktags erfüllt
≠	Standard nicht erfüllt
≠	Standard nicht erfüllt, Rufbus im Tagesverkehr einführen
	keine Vorgabe
↘	Einsparung von Fahrten

Die Liniennummern sind farblich hinterlegt und bei den Busachsen dicker umrandet, korrespondierend mit der Darstellung in Abbildung 4-1 im Anhang.
 Grau unterlegt sind Orte außerhalb des Landkreises Rottweil.

Tabelle 5.4-1: Optimierungsbedarf im Verkehrsraum Schramberg

Verkehrsraum Rottweil							
Linien	von	nach	Angebotsstandard				räumliche Erschließung
			Kategorie	Bus	Rufbus	Anrufbus	
10	Göllsdorf	Neukirch	E3		√	√	
9	Rottweil	Dunningen	E3		√	√	zur Verbesserung Erschließung westliche Wohngebiete in Flözlingen Schleifenfahrt prüfen
20 7444	Rottweil	Villingendorf	E1	√		√	Schülerfahrten von/bis Himmelreich zur besseren Erschließung AMGym
20	Villingendorf	Bösingen	E1	√		√	
21	Dunningen	Fluorn	E2	≠	√	√	zusätzlicher Halt Dunningen Seedorf Höhe Fa. Junghans
34/35	Rottweil	Böhringen	E2	≠	√	√	
34/35	Dietingen	Göbblingen	E3		≠	√	zusätzlicher Halt an K 5562 zur Erschließung Gewerbegebiet Hennegraben und Museum Kristallwelten (Dietingen)
34/35	Böhringen	Rotenzimmern	E3		≠	√	
34/35	Böhringen	Epfendorf	E3		≠	√	
34/35 7444	Epfendorf	Oberdorf	E3		≠	√	
7281/1	Rottweil	Deißlingen	E1	≠		√	Anbindung Gewerbegebiet Deißlingen Breite in Kooperation mit ansässigen Firmen prüfen
7440	Rottweil	Balingen	AB2	≠			
7441 7445	Rottweil	Wellendingen	E1	√√		√	
7441	Wellendingen	Frittlingen	E2	√√		≠	
7445	Wellendingen	Schörzingen	E3	↘	≠	≠	
7444	Villingendorf	Epfendorf	E3	↘	≠	√	Führung über L420/K5563 prüfen zur besseren Erschließung Epfendorf
kein Angebot	Bösingen	Epfendorf	E1	≠	≠	≠	

√√	Standard erfüllt
√	Standard werktags erfüllt
≠	Standard nicht erfüllt
≠	Standard nicht erfüllt, Rufbus im Tagesverkehr einführen
	keine Vorgabe
↘	Einsparung von Fahrten

Die Liniennummern sind farblich hinterlegt und bei den Busachsen dicker umrandet, korrespondierend mit der Darstellung in Abbildung 4-1 im Anhang.
Grau unterlegt sind Orte außerhalb des Landkreises Rottweil.

Tabelle 5.4-2: Optimierungsbedarf im Verkehrsraum Rottweil

Verkehrsraum Oberndorf/Sulz			Angebotsstandard				räumliche Erschließung
Linien	von	nach	Kategorie	Bus	Rufbus	Anrufbus	
31	Oberndorf	Dornhan	E2	≠		√	
31	Dornhan	Betzweiler	E2	≠		≠	
33	Dornhan	Gundelshausen	Erg.				
7402	Sulz	Vöhringen	E1	≠		√	zusätzliche Haltestelle Vöhringen Bereich Kreuzung Bergfelder-/Daimlerstraße; zusätzliche Haltestelle IKG Sulz-Vöhringen
7402	Vöhringen	Empfingen	E2	≠		≠	
7403	Sulz	Fischingen	E2	≠		√	
7403	Fischingen	Neckarhausen	E2	≠		≠	
7404	Oberndorf	Sulz	Erg.				
7410	Sulz	Leinstetten	E3	↘	≠	√	
7410	Leinstetten	Dornhan	E3		≠	√	
7412	Dornhan	Sulz	Erg.				
7414	Oberndorf	Römlinsdorf	E2	≠		√	
7430	Oberndorf	Rosenfeld	AB3	√			zusätzliche Haltestelle Gewerbegebiet im Osten Oberndorfs
7432	Oberndorf	Vöhringen	E3/E2	√	≠	√	zusätzliche Haltestelle Vöhringen Bereich Kreuzung Bergfelder-/Daimlerstraße
7432	Vöhringen	Sulz	E3	√	≠	√	bei Realisierung Regionales Gewerbegebiet zwischen Holzhausen und Bergfelden zusätzliche Haltestelle

√√	Standard erfüllt
√	Standard werktags erfüllt
≠	Standard nicht erfüllt
≠	Standard nicht erfüllt, Rufbus im Tagesverkehr einführen
	keine Vorgabe
↘	Einsparung von Fahrten

Die Liniennummern sind farblich hinterlegt und bei den Busachsen dicker umrandet, korrespondierend mit der Darstellung in Abbildung 4-1 im Anhang. Grau unterlegt sind Orte außerhalb des Landkreises Rottweil.

Tabelle 5.4-3: Optimierungsbedarf im Verkehrsraum Oberndorf/Sulz

Verbesserungen im Abend- und Wochenendverkehr durch Einrichtung eines Busverkehrs auf den Hauptachsen sollen in folgender Reihenfolge vorgenommen werden:

- Rottweil - Schramberg
- Oberndorf – Schramberg

Für die Abend- und Nachtstunden ist ein öffentliches Linienangebot (Nachtbus) auf den Hauptachsen zu prüfen.

5.5 Barrierefreiheit

Fahrzeuge

Bei der Fahrzeugbeschaffung, beim Fahrzeugeinsatz und bei der Vergabe von Leistungen im Regionalbusverkehr ist Folgendes zu beachten:

- Die Grundtaktfahrten auf den Busachsen der Bedienungskategorien 1 und 2 sind ab dem Fahrplanjahr 2015 durchgehend mit Niederflurbussen/Low-Entry-Bussen zu bedienen.
- Die Erschließungslinien der Bedienungskategorien 1 und 2 sind im Grundtakt mit Niederflurbussen/Low-Entry-Bussen zu bedienen.
- Ab dem Fahrplanjahr 2016 sind keine Reisebusse mehr im Linienverkehr mit verkehrlichem Schwerpunkt im Landkreis Rottweil einzusetzen.
- Ab dem 1. Januar 2022 sind laut PBefG nur noch barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Ausnahme sind Fahrzeuge der Kategorie C (Verstärkerbus), weil hier parallel eine andere Fahrmöglichkeit besteht.

Haltestellen

Eine barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV und SPNV ist zu gewährleisten. Schwachstellen sollen gezielt durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden. Bei Straßen- und Gehwegmaßnahmen ist auf Bordsteinhöhen von 18 bis 20 cm zu achten, da sonst trotz Einsatz niederfluriger Fahrzeuge eine Trittstufe entsteht.

Fahrgastinformation

- Der (verlässliche) Einsatz von Niederflurbussen/Low-Entry-Bussen soll im Fahrplan kenntlich gemacht werden.
- Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten. Soweit dies vom Aufwand her leistbar ist, können Informationen auch in Audioformaten und/oder Brailleschrift angeboten werden.
- An Haltestellen sind haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

5.6 Anschlussicherung und Fahrgastinformation

Es soll ein flächendeckendes, landkreiseinheitliches System zur Kundeninformation und Anschlussicherung auf der Basis von Echtzeitdaten aufgebaut werden.

Dynamische Fahrgastinformationstafeln sind für zentrale Umsteigehaltestellen einzurichten.

Mit erster Priorität an den folgenden Haltestellen:

- Rottweil Bahnhof
- Rottweil Friedrichsplatz/Neues Postamt
- Schramberg Busbahnhof

Des Weiteren auch:

- Sulgen Rose
- Oberndorf Bahnhof
- Sulz Bahnhof
- Schiltach Bahnhof
- Dunningen Post
- Dornhan Busbahnhof/Textilhaus Bleibel

5.7 Mobilitätszentralen

In den Großen Kreisstädten Rottweil und Schramberg sollen Mobilitätszentralen eingerichtet werden. Mobilitätszentralen sind Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln. Eine besondere Bedeutung hat dabei die Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen mit Freizeit-, Kultur- und touristischen Informationen.

5.8 Tarif

Tarifliche Maßnahmen sollen in der folgenden Priorisierung vorangetrieben werden:

- Übergangsregelungen zu den Nachbarlandkreisen (Ortenaukreis, Landkreis Freudenstadt, Zollernalbkreis, siehe Kapitel 4.11 Tarif),
- Preisnachlass für Einzelfahrscheine bei Vorliegen der BahnCard der DB,
- Kreisüberschreitende kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenverkehr, insbesondere in den Bereichen Neckartal und Kinzigtal.

5.9 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Aus der EG-Richtlinie 2001/42/EG ergibt sich grundsätzlich die Verpflichtung u. a. Pläne und Programme aus dem Bereich Verkehr einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Diese Verpflichtung wurde in Deutschland durch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und speziell in Baden-Württemberg durch das Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG BW) konkretisiert. Da für den Nahverkehrsplan keine ausdrückliche SUP-Pflicht normiert wurde, ist eine SUP nur dann erforderlich, wenn voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind.³⁸

Bei den im Nahverkehrsplan für den Landkreis Rottweil vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um Taktverdichtungen und Taktergänzungen im Bus- und Schienenverkehr. Der zusätzliche Energieverbrauch und die zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen werden durch die nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (z.B. durch bedarfsgesteuerte Angebote im Busverkehr) minimiert. Zudem wird die Substitution von Pkw-Fahrten erwartet. Bei diesen Maßnahmen ist daher nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen. Gleiches gilt für die Veränderung/Verlängerung von Buslinienwegen.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Rottweil enthält keine Maßnahmenvorschläge, bei deren Umsetzung von erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen ist. Positive Auswirkungen sind bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Schutzgüter Luft, Klima und Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, zu erwarten.

Damit kann eine detaillierte Betrachtung der möglichen Umweltfolgen im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung entfallen.

³⁸ vgl. §§ 3 Absatz 1a UVPG, 1 Absatz 3 LUVPG BW und 14b bis 14d UVPG entsprechend

6. Investitionskosten und Finanzierung

6.1 Grundsätze der Finanzierung

Abgrenzung der Finanzierung durch den Landkreis als Aufgabenträger

Der Landkreis Rottweil finanziert die Umsetzung dieser Ziele im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten, soweit er gesetzlicher Aufgabenträger ist. Nach § 6, Abs.1 Satz 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg ist der Landkreis Aufgabenträger für den Busverkehr nach Personenbeförderungsrecht.

Die Städte und Gemeinden haben die Befugnis, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen. Die Planungs- und Finanzierungshoheit für die Schaffung örtlicher Verkehrsangebote außerhalb des bestehenden Regionallinienangebotes, wie beispielsweise Stadtverkehre, obliegt der jeweiligen Stadt/Gemeinde. Dies gilt insbesondere für Stadtverkehrslinien, die mit einem höheren Standard bedient werden sowie zusätzliche eigenständige Linien. Stadtverkehre sind mit dem überörtlichen Verkehr abzustimmen. Stadtbuslinien dienen überwiegend der Verbindung innerhalb eines Stadtgebietes (einschließlich der Anbindung der Ortsteile) und können in den Kategorien Haupt-, Erschließungs oder Ergänzungslinien ausgebildet sein.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG in Verbindung mit § 6 Abs. 2 des ÖPNVG ist das Land Baden-Württemberg.

Der Ringzug wird vom Zweckverband Ringzug (Mitglieder: Landkreis Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Landkreis Tuttlingen) mitfinanziert und organisiert. Der Zweckverband hat seit dem 1. Januar 2005 auch die Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens nach dem Allg. Eisenbahngesetz (AEG) übernommen.

Verbundtarif

Der Verkehrsverbund Rottweil (VVR) ist in der Tarifgestaltung, was Tarifsystern und Tarifhöhe betrifft, frei. Der Tariferhöhungsbedarf wird entsprechend einem im Verbundvertrag mit dem Landkreis festgelegten Herleitungsschema berechnet. Der Landkreis ist dabei spätestens drei Monate vor einer geplanten Tarifänderung über deren Einzelheiten zu informieren.

Grundsätze der Finanzierungskonzeption für das laufende Verkehrsangebot

Im Kapitel 2.2.6 wurden die Finanzierungsstrukturen im regionalen Busverkehr im Landkreis Rottweil dargestellt. Die Analyse der Einnahmen des ÖPNV zeigt, dass sich der ÖPNV im Landkreis Rottweil zu jeweils rund einem Drittel aus Tarifeinnahmen vom Kunden (über die Hälfte dieser Einnahmen sind die Eigenanteile im Schülerverkehr), (Landes- und Landkreis-) Zuschüssen für Schülerfahrkarten und den Verkehrsverbund und staatlichen Ausgleichszahlungen

und Förderungen (Ausbildungsverkehr, Schwerbehindertenfreifahrt, Fahrzeugförderung) finanziert. Obwohl der überörtliche Regionalbusverkehr im Landkreis Rottweil etwa zu zwei Dritteln öffentlich finanziert wird, gilt formal, dass die Verkehrsleistungen im Landkreis Rottweil weitgehend von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden.³⁹

Finanzierung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs

Die Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs sind grundsätzlich durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen.

Die Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Die Finanzierung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busspuren, Busbahnhöfe, Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung) ist Aufgabe der Städte und Gemeinden.

Die Finanzierung ortsfester Anlagen des Schienenverkehrs ist Aufgabe der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Sofern zur Umsetzung von Maßnahmen kommunale Komplementärfinanzierungen erforderlich sind, ist dies beim Ausbau von Zugangsstellen im Schienenverkehr (Haltestellen) grundsätzlich Aufgabe der jeweils betroffenen Stadt/Gemeinde.

³⁹ Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG gelten sowohl die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG wie auch alle öffentlichen Mittel, die über den Weg der „allgemeinen Vorschrift“ an die Verkehrsunternehmen geleitet werden, nicht als Beihilfe im Sinne der neuen EG-VO 1370/2007.

6.2 Kostenschätzung der empfohlenen Maßnahmen

Die laufenden Kosten der weiteren Ausbaustufen zur Umsetzung der in diesem Nahverkehrsplan festgelegten ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sollen auch finanziert werden aus

- Differenzierung der Angebotsformen (Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage),
- Optimierung und Linienneuordnung (Vermeidung von parallelen Bedienungen),
- zusätzlichen Tarifeinnahmen aus den aufgrund der Angebotsverbesserungen zu erwartenden Fahrgastzuwächsen.

6.2.1 Ringzug

Fahrtenangebot:

- Mo – Fr 4 zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Trossingen und Rottweil (Stunden 9, 11, 15 und 19): Anteil Landkreis Rottweil ca. 70.000 € pro Jahr.
- Im Abendverkehr Rottweil - Villingen-Schwenningen 3 zusätzliche Fahrtenpaare in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen: Anteil Landkreis Rottweil ca. 30.000 € pro Jahr (diese Fahrten müssten auf der Gesamtstrecke Rottweil – Villingen bestellt werden, eine Kooperation mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis ist erforderlich).

Zur Ermittlung der voraussichtlichen Kosten ist zunächst ein Angebot der HzL einzuholen. Bei den genannten Beträgen wurde davon ausgegangen, dass das Land, wie bei den anderen Ringzugfahrten auch, 50% der Kosten trägt. Die zu erwartenden Mehreinnahmen wurden abgeschätzt und sind bereits abgezogen.

Infrastruktur:

Zusätzliche Ringzug-Haltepunkte stehen unter Finanzierungsvorbehalt und unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit. Die Kosten sind erst zu ermitteln, sobald eine Realisierung absehbar ist, vgl. Kapitel 4.6.

6.2.2 Regionalbusverkehr: punktuelle Neuordnungen

Die punktuellen Neuordnungen des Liniennetzes sollen die Ressourcen optimal ausnutzen und Synergien freisetzen, wie dies in anderen Bereichen des Landkreises in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich umgesetzt wurde. Zusätzliche Kosten sollen dabei nicht entstehen.

6.2.3 Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit

- Schnellbus Oberndorf – Schramberg (Busachse Kategorie 1, Linie 7477): hier sind zusätzliche Kurse in den Hauptverkehrszeiten einzurichten, da eine Beschleunigung der bestehenden Fahrten nur auf Kosten der Bedienung von Seedorf und Winzeln möglich wäre, was nicht vorgesehen ist, da der dortige Stundentakt nicht reduziert werden soll. Die hierfür notwendigen Kosten sind als Teil des kreisweiten Stundentaktes (siehe nächster Abschnitt) kalkuliert, ihr Anteil beträgt ca. 107.000 €/Jahr.
- Linie 7486 Schramberg – Villingen (Busachse Kategorie 2): die Beschleunigung ist hier durch die Umwandlung vorhandener Umsteigeverbindungen in durchgehende Kurse zu erzielen (Umorganisation des Fahrzeugumlaufs). Dadurch sollten keine Kosten entstehen.

6.2.4 Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit

Die zu einem kreisweiten Stundentakt fehlenden Fahrten entsprechend der in Kap. 4.3 und 4.4 vorgegebenen Standards sind in nachstehender Tabelle dargestellt. Es ergeben sich insgesamt etwa folgende Kosten pro Jahr:

- 973.000 € für zusätzliche Busfahrten,
- 133.000 € für zusätzliche Rufbusse und
- 111.000 € für weitere Anrufbusse.

Bei Fahrten über die Kreisgrenze wurden die Kosten, abgesehen von der Bahnhofsanbindung Schramberg, jeweils nur bis/ab Kreisgrenze kalkuliert.

Die Kosten von evtl. zu bezuschussenden einzelnen Linienfahrten auf den Erschließungslinien Kategorie 3 sind hierbei nicht enthalten, sie sind im Einzelfall zu kalkulieren.



zum kreisweiten Stundentakt fehlende Fahrten																		
Linien	von	nach	Kat.	Variante "Kreisweiter Stundentakt"			Bus				RufBus			Anrufbus				
				HVZ	NVZ	SVZ	fehlende Fahrten				fehlende Fahrten			fehlende Fahrten				
				S	F	Sa	So	S	F	Sa	So	S	F	Sa	So			
9	Zimmern Dorfplatz	Horgen Talstraße	E3	60**	60**	60**					1	7			5	17		
9	Horgen Talstraße	Flözlingen Stett. Str.	E3	60**	60**	60**					1	6			5	17		
9	Flözlingen Stett. Str.	Stetten Lackend. Str.	E3	60**	60**	60**					1	6			5	17		
9	Stetten Lackend. Str.	Lackendorf Rathaus	E3	60**	60**	60**					1	6			5	17		
9	Lackendorf Rathaus	Dunningen Post	E3	60**	60**	60**					1	3			5	17		
10	Göllsdorf KSK	(Neukirch) Vaih.hof	E3	60**	60**	60**					2	1			16	17		
20	Villingendorf Kreuz	Bösingen Dorfplatz	E1	30	60	60**	1	1	2			5			2	18		
20/7444	Rottweil Bf	Villingendorf Kreuz	E1	30	60	60**						5			2	18		
kein Angebot	Bösingen Dorfplatz	Epfendorf Bf	E1	30	60	60**	42	42	14					8	8	12	19	
21	Dunningen Post	Fluorn Brücke	E2	60	60	60**	3	6							18	19		
31	Oberndorf Hauptstr.	Dornhan Textil Bleibel	E2	60	60	60**	8	10	14			4			-1	16		
31	Dornhan Textil Bleibel	Betzweiler Hs. Bossert	E2	60	60	60**	6	7	14			4		10	10	20	36	
33	Dornhan	Gundelshausen	Erg.															
34/35	Dietingen Kreuz	Rottweil Bf	E2	60	60	60**	2	2				2			3	16		
34/35	Dietingen Kreuz	Maria Hochheim	E2	60	60	60**	2	4				2			3	16		
34/35	(Dietingen) ab K5562	Irslingen	E2	60	60	60**	2	4				2			3	16		
34/35	Maria Hochheim	Böhringen Rathaus	E2	60	60	60**	2	4				2			3	16		
34/35	(Dietingen) ab K5562	Göblingen	E3	60**	60**	60**					11	4	2		3	16		
34/35	Böhringen Rathaus	Rotenzimmern Röble	E3	60**	60**	60**					14	4	3		3	16		
34/35	Böhringen Rathaus	Harth./Tricht. Post	E3	60**	60**	60**					3	4	3		3	16		
34/35	Harth./Tricht. Post	Epfendorf Bf	E3	60**	60**	60**					9	3	3		3	16		
34/35/7444	Epfendorf Bf	Oberndorf Obertorpl.	E3	60**	60**	60**					2				5	16		
55	Schramberg Busbahnhof	Tennenbronn Dorfplatz	E2	60	60	60**	4	9	4	-9		4			9	29		
55	Tennenbronn Dorfplatz	St. Georgen Bahnhof	E2	60	60	60**	7	10	5	-8		4		7	7	17	34	
56	Sulgen Rose (Hutneck)	Hardt Ortsmitte	E3	60**	60**	60**	-8	-20			8	18	30	30	8	8	10	8
56	Tennenbronn Dorfplatz	Hardt Ortsmitte	E3	60**	60**	60**	-8	-20	-2	-1	10	18	30	30	4	4	10	8
56	Tennenbr. über Bad	Hardt Ortsmitte	E3							-4	-4							
61	Schiltach	Wittichen	Erg.															
7161	Alpirsbach	Wolfach	Erg.															
7281/1	Rottweil Friedrichspl.	Deiölingen Mitte	E1	30	60	60**	5	9				3			4	18		
7402	Sulz Bahnhof	Vöhringen Tonastr.	E1	30	60	60**	16	18	6			4			4	18		
7402	Vöhringen Tonastr.	(Empfingen) Kreisgrenze	E2	60	60	60**	5	6	5			4		10	10	20	36	
7403	Sulz Bahnhof	Fischingen Holzbr. B14	E2	60	60	60**	6	8	6			4			4	18		
7403	Fischingen Holzbr. B14	(Neckarhausen) Kreisgr.	E2	60	60	60**	6	8	6			4		10	10	20	36	
7404	Oberndorf	Sulz	Erg.															
7410	Sulz Bahnhof (ab 5:57 ü. Glatt, Hopfau, Dür.)	Leinstetten Rathaus	E3	60**	60**	60**		-6			6	17			17	18		
7410	Leinstetten Rathaus	Dornhan	E3	60**	60**	60**		-3			6	17			17	18		
7412	Dornhan	Sulz	Erg.															
7414	Oberndorf ZOB	(Römlinsdorf) Kreisgr.	E2	60	60	60**	6	6	7	-6		2			5	28		
7430	Oberndorf ZOB	(Rosenfeld) Kreisgrenze	AB3	60	120	120	4	4	12	11								
7432	Oberndorf ZOB	Vöhringen Bergfelderstr.	E3/E2	60	60**	60**		1	-2		5	6			16	17		
7432	Vöhringen Bergfelderstr.	Sulz Bahnhof	E3	60**	60**	60**		-2			5	12			16	17		
7440	Rottweil Bf	(Balingen) Kreisgrenze	AB2	60	60	120	5	5	10	10								
7441	Wellendingen B.d.Kir.	(Frittlingen) Kreisgr.	E2	60	60	60**						2		6	6	16	27	
7441/45	Rottweil Friedrichspl.	Neufra Kreisverkehr	E1	30	60	60**	1	1				5			3	18		
7441/45	Neufra Kreisverkehr	Wellendingen B.d.Kir.	E1	30	60	60**	1	1				5			3	18		
7444	Villingendorf Linde	Talhausen Sonne	E3	60**	60**	60**	-22	-26	-3		24	31	14		9	18		
7444	Talhausen Sonne	Epfendorf Bf	E3	60**	60**	60**	-22	-26	-3		24	31	14		9	18		
7445	Wellendingen B.d.Kir.	Wilflingen Röble	E3	60**	60**	60**		-8			3	15	13	17		4	4	
7445	Wilflingen Röble	(Schörzingen) Kreisgr.	E3	60**	60**	60**		-8			3	15	13	17	10	12	11	
7477	Oberndorf Bahnhof	Schramberg ZOB	AB1	30	60	60	16	18	28	28					-9	-9	-14	-9
7478	Schramberg ZOB	Schiltach Bahnhof	AB1	30	60	60	8	9	26	28					-9	-9	-13	-11
6/9/7478	Rottweil	Zimmern	AB1	30	60	60	siehe Linie 7478 Rottweil - Schramberg											
7478 (1066)	Rottweil Bahnhof	Schramberg ZOB	AB1	30	60	60	12	13	26	26					-10	-10	-14	-12
7478/75/77/79/81	Schramberg ZOB	Sulgen Rose	AB1	30	60	60	4	4	14	13								
7479	Dunningen Post	Locherhof Brücke	E3	60**	60**	60**					5	7			17	20		
7479	Locherhof - Oberlocherhof	Schönbronn Löwen	E3	60**	60**	60**					7	7			17	20		
7479	Locherhof - Mariazell	Schönbronn Löwen	E3	60**	60**	60**					3	6			17	20		
7479	Schönbronn Löwen	Sulgen Rose	E3	60**	60**	60**					4	5			17	20		
7481	Sulgen - Lienberg	Aichhalden Rathaus	E2	60	60	60**	6	7	6			9	17					
7481	Aichhalden Rathaus	Rötenberg Kirche	E2	60	60	60**	6	7	6			9	17					
7481	Rötenberg Kirche	Alpirsbach Bahnhof	E3	60**	60**	60**					7	7	10	17				
7484	Schramberg Busbahnhof	Lauterbach Tannenhof	E1	30	60	60**	8	14	3	3					4	12		
7484	Lauterbach Tannenhof	Sulzbach Wilhelmshöhe	E3	60**	60**	60**					7	7			16	18		
7484	Lauterbach Tannenhof	Fohrenbühl	E3	60**	60**	60**					8	12			19	19		
7484	Fohrenbühl	Hornberg Bahnhof	E3	60**	60**	60**	-8	-12	-10	-8	22	28	18		12	38		
7486	Schramberg ZOB	Hardt Ortsmitte	E1	30	60	60**	11	14	8	4		4			6	20		
7486	Hardt Ortsmitte	Königsfeld Busbahnhof	AB2	60	60	120	11	12	26	18					-3	-3		

Tabelle 6.2.4-1: Zum kreisweiten Stundentakt fehlende Fahrten nach Linien

(Die Liniennummern sind farblich hinterlegt und bei den Busachsen dicker umrandet, analog der Darstellung in Abbildung 4-1 im Anhang. Grau unterlegt sind Orte außerhalb des Landkreises Rottweil.)

6.2.5 Barrierefreiheit

Die **Fahrzeuge** werden von den Verkehrsunternehmen sukzessive auf Niederflur- bzw. Low-Entry-Busse umgestellt. Dem Landkreis entstehen dadurch keine Kosten.

Für die sonstige Gestaltung und Ausstattung der **Haltestellen** sind die Städte und Gemeinden zuständig, eine Finanzierung seitens des Landkreises erfolgt nicht.

6.2.6 Anschlusssicherung und Fahrgastinformation

Für die Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationstafeln an zentralen Umsteigehaltestellen ist voraussichtlich in einigen Jahren eine Mitfinanzierung von kommunaler Seite erforderlich. Über die Höhe kann heute noch nichts gesagt werden.

6.2.7 Mobilitätszentralen

Bereits in den Jahren 1999/2000 wurde die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in der Großen Kreisstadt Rottweil erwogen, zusammen mit weiteren Beteiligten. Die Kosten sind abhängig von den der Mobilitätszentrale zugewiesenen Aufgaben (außer Auskünften zum öffentlichen Nahverkehr z.B. auch Fahrausweisverkauf, Anrufbus- (und/oder Rufbus-) Zentrale mit Disposition, Car-Sharingbüro, Fahrrad-/E-Bike-Verleih, Taxizentrale) und der Beteiligung weiterer Stellen (z.B. Kommunen, Verkehrsunternehmen, Taxifirmen). Eine Kosten-schätzung bleibt einer konkreten Planung vorbehalten.

6.2.8 Tarif

Die vorgeschlagenen tariflichen Maßnahmen müssen mit den weiteren Beteiligten (VVR, Nachbarlandkreise, DB) verhandelt werden. Eine Abschätzung möglicher Kosten ist vorab nicht möglich.

Eine Abschätzung der allgemeinen Erlösentwicklung scheint derzeit seriös aus folgenden Gründen nicht möglich:

- Abnehmende Schülerzahlen führen zu geringeren Einnahmen und
- in geringem Umfang zu geringeren Kosten (Wegfall Verstärkerbusse).
- Änderungen in der Schullandschaft sind im Gang und stehen noch bevor. Durch Schließung kleiner Schulen und Schulkooperationen werden mehr Kinder zu Fahrschülern bzw. sie müssen weitere Wege als zuvor zurücklegen. Dies führt zu mehr Einnahmen, kann jedoch auch zu Sprungkosten führen, indem in der Spitze noch mehr Schüler als bisher in zentrale Schulstandorte gefahren werden müssen, was zusätzliche Busse erfordert (z.B. Göllsdorf – Rottweil).
- Der Rückgang der Schülerzahlen ist so stark, dass er von den gegenläufigen Effekten nicht aufgefangen werden kann.

- Die Anzahl der Fahrgäste und damit der Einnahmen steht in Zusammenhang mit der Entwicklung der Pkw-Treibstoffpreise, die kaum vorhersehbar ist.
- Der Zuschuss nach § 45a PBefG, der im Landkreis Rottweil gut ein Viertel aller Einnahmen im Busverkehr darstellt, ist bis Ende 2013 vertraglich gesichert. In welcher Höhe diese Gelder danach zur Verfügung stehen und insbesondere nach welcher Berechnungsgrundlage künftig verfahren werden wird, ist derzeit offen.

6.2.9 Marketing

Die Darstellung und Vermarktung des einheitlichen und durchgängigen Angebots erfordert umfassende Marketingaufwendungen. Nur so kann das angestrebte Ziel der Steigerung der Fahrten auf dem attraktiv ausgebauten Netz erreicht werden. Insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsteiligkeit (Orientierung auf die Bahn, Anschlüsse, differenzierte Bedienungsformen) ist ein offensives Marketing unabdingbar.

Wie im Verbundvertrag geregelt, hat der VVR eine entsprechende Werbestrategie entwickelt, ein Marketingbericht wird jährlich vorgelegt. Hierfür stehen 40.000 €/Jahr seitens des Landkreises und 20.000 €/Jahr seitens der Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Die Aktivitäten sollten in Anbetracht der stark zurückgehenden Schülerzahlen/Einnahmen verstärkt und deshalb Mittel in doppelter Höhe zur Verfügung gestellt werden.

6.2.10 Zusammenfassung der Kosten

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen sukzessive umgesetzt werden. Entstehende Kosten werden jeweils im Einzelfall den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Die Zahlen wurden nach gegenwärtiger Sach- und Rechtslage sowie bestem Wissen und Gewissen ermittelt. **Wie bereits im ersten Nahverkehrsplan ist nicht vorgesehen, die genannten Leistungen in absehbarer Zeit 1:1 bei Verkehrsunternehmen zu bestellen, vielmehr sollen durch Optimierungen weitere Rationalisierungen erreicht und Synergien freigesetzt werden.** Dies wird nicht mehr im gleichen Umfang möglich sein wie bisher, wird jedoch in jedem Fall geprüft und geht einer Finanzierung durch den Landkreis vor.

Insgesamt ergibt die Berechnung zur Erfüllung der Standards (kreisweiter Studentakt) folgende jährliche Kosten **(noch ohne Berücksichtigung der angestrebten Synergieeffekte)**:

	jährlich:
<u>Ringzug:</u>	
Vervollständigung Studentakt Trossingen - RW tagsüber	70.000 €
zusätzliche Abfahrten RW - VS am Wochenende: Anteil Lkr. RW	30.000 €
<u>Linienbusfahrten:</u>	
- Abendverkehr Mo-So Busachse Rottweil - Schramberg	173.000 €
- Busachse Schramberg - Oberndorf: Schnellbus im Berufsverkehr	107.000 €
- Abendverkehr Fr+Sa Busachse Oberndorf - Schramberg	51.000 €
- Busachsen Wochenende tagsüber	218.000 €
- Abendverkehr Fr+Sa restliche Achsen (Schramberg - Villingen, Rottweil - Balingen, Oberndorf - Balingen, jeweils bis Kreisgrenze) mit Bus statt Anrufbus	22.000 €
- Abendverkehr So-Do Busachse Oberndorf - Schramberg	110.000 €
- Abendverkehr So-Do restliche Busachsen (Schramberg - Villingen, Rottweil - Balingen, Oberndorf - Balingen, jeweils bis Kreisgrenze)	43.000 €
- Erschließungslinien Mo-Fr	236.000 €
- Erschließungslinien Wochenende	13.000 €
<u>Rufbusfahrten:</u>	
- Erschließungslinien Mo-Fr	96.000 €
- Erschließungslinien Wochenende	37.000 €
<u>Anrufbusfahrten:</u>	
- Erschließungslinien Mo-Fr	-21.000 €
- Erschließungslinien Wochenende	132.000 €
<u>verstärktes Marketing:</u>	40.000 €
<u>Mobilitätszentrale:</u>	je nach Aufgaben
Mehrbelastung/Jahr	1.357.000 €

- = 1. Priorität
- = 2. Priorität
- = weitere Maßnahmen

Tabelle 6.2.10-1: Zusammenstellung der zusätzlichen jährlichen Kosten