



Fortschreibung Nahverkehrsplan: Landkreis Rottweil Mai 2020

A. Linienbündelungskonzept

B. Barrierefreiheit im ÖPNV

C. Redaktionelle Änderungen

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan des Landkreises Rottweil stammt aus dem Jahr 2013. Nach fünf Jahren ist zu überprüfen, ob er weiterhin Gültigkeit haben kann, fortgeschrieben werden soll oder neu erstellt werden muss.

Die im Nahverkehrsplan formulierten Ziele sind nach wie vor aktuell und noch nicht alle erreicht. Die Erarbeitung eines neuen Nahverkehrsplans ist daher derzeit nicht erforderlich, der bestehende Plan kann fortgelten.

Eine Fortschreibung ist jedoch in drei Punkten geboten:

A. Linienbündelungskonzept

Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan ist kein Linienbündelungskonzept enthalten. Darauf wurde bisher verzichtet, da die Verkehrsunternehmen diesbezüglich Bedenken angemeldet hatten.

Durch ein vorhandenes Linienbündelungskonzept wird der Aufgabenträger eine geordnete Steuermöglichkeit sowohl in konzeptioneller als auch in finanzieller und planerischer Hinsicht erhalten. Zugleich soll möglichst eine wirtschaftlich tragfähige Grundlage für den Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien gefunden werden.

Denn inzwischen hat der Wettbewerb den Landkreis Rottweil ungeregelt erreicht, in Form von Linien-genehmigungsanträgen externer Unternehmen für die vermutlich lukrativsten Linien im Landkreis. Um dieser Form von „Rosinenpickerei“ wirksam zu begegnen ist es erforderlich, Linienbündel zu bilden, in denen schwächere und stärkere Linien verbindlich zusammengefasst werden. Dieses Konzept muss vom Kreistag beschlossen werden, damit es für die Genehmigungsbehörde bindend ist.

B. Barrierefreiheit im ÖPNV

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt in § 8 Absatz 3 fest:

„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 1. 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.“

Dieses Ziel ist im Landkreis Rottweil bis zum Jahr 2022 nicht erreichbar. Der Nahverkehrsplan muss deshalb Ausnahmen konkret benennen und begründen.

C. Redaktionelle Änderungen

In den vergangenen Jahren gab es bei der EU-Abgasnorm immer wieder technische Neuerungen, weshalb der aktuell gültige Nahverkehrsplan im Bereich der Fahrzeuge redaktionell angepasst wird. Weiter wird bei der Entwicklung des Busverkehrs als längerfristige Zukunft möglichst der emissionsfreie Betrieb gesehen, was jedoch im ländlichen Raum noch verzögert stattfindet. Seitens des Landkreises Rottweil ist diese Umstellung wünschenswert, sofern sich die Fahrzeuge als praxistauglich erweisen.

Verfahren zur Aufstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Rottweil

In der öffentlichen Sitzung des Verwaltungsausschusses am 21.10.2019 (Vorlage Nr. 103/2019) wurde der Anhörungsentwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes eingebracht. Der Anhörungsentwurf wurde anerkannt und zur förmlichen Anhörung nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG) freigegeben.

Am 29.10.2019 wurden nach § 12 Abs. 1 ÖPNVG die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbausträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden umfassend beteiligt. Ebenso wurde der Behindertenbeirat angehört.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte zudem im Benehmen mit dem zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (§ 12 Abs. 2 ÖPNVG) und wurde mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmt (§ 12 Abs. 4 ÖPNVG).

Von Dezember 2019 bis Januar 2020 wurden die Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren tabellarisch aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen abgewogen und gegebenenfalls in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingearbeitet.

In der öffentlichen Sitzung des Verwaltungsausschusses am 09.03.2020 wurde folgender Beschluss gefasst:

Dem Kreistag wird empfohlen, der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in vorliegender Fassung zuzustimmen, mit der Maßgabe, dass die Verwaltung bezüglich der abgefragten Ausnahmen von der Barrierefreiheit für Haltestellen bis zur Kreistagssitzung am 04.05.2020 nochmals bei den Städten und Gemeinden nachfragen und um Rückäußerung innerhalb einer Frist von 14 Tagen bitten wird.

Die eingegangenen Stellungnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit wurden wiederum tabellarisch aufgearbeitet und die Anmerkungen abgewogen und erneut gegebenenfalls in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans miteingearbeitet.

Das Aufstellungsverfahren ist somit abgeschlossen und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll im Kreistag am 04.05.2020 beschlossen werden.

Die Kreistagssitzung wurde auf den 18.05.2020 verschoben. Der Nahverkehrsplan wurde mehrheitlich beschlossen mit der Maßgabe, auf Seite 3 unter Punkt „B Barrierefreiheit im ÖPNV“ vorletzter Satz, das Wort „vollständig“ zu streichen. Die Streichung wurde umgesetzt.

A. Linienbündelungskonzept

1 Ziele der Linienbündelung

Das Linienbündelungskonzept verfolgt das Ziel, bestehende linienübergreifende Fahrzeugeinsätze genehmigungsrechtlich abzusichern und weitere Integrationen zu schaffen, soweit dies vom Aufgabenträger als sinnvoll und für eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung für erforderlich erachtet wird. Derzeit sind die den Landkreis Rottweil berührenden Linien in über 40 Einzelgenehmigungen aufgeteilt.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen im Landkreis große Unterschiede zwischen den verschiedenen Linien. Während die Linien auf den Hauptzulaufachsen auf die großen Kreisstädte Rottweil und Schramberg eine starke wirtschaftliche Basis aufweisen, sowohl im Schüler- als auch im Jedermannverkehr, besteht auf vielen anderen Linien nur eine geringe Nachfrage. Es gibt Bedienungslücken und ein ausreichendes Verkehrsangebot ist nicht überall gewährleistet. Durch die demografische Entwicklung sind gerade die ohnehin schon schwachen Linien gefährdet. Aufgrund der derzeitigen Genehmigungsstruktur kann ein Ausgleich zwischen guten und weniger profitablen Linien nur bedingt erfolgen.

Vor diesem Hintergrund wurden in den vergangenen Jahren Liniengenehmigungen nur noch verkürzt beantragt, was zu einem erheblichen Mehraufwand für die Genehmigungsbehörde führt. In andern Regionen ist bereits ein Rückzug von Unternehmen aus ländlichen Räumen zu beobachten.

Durch eine Linienbündelung soll daher ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien hergestellt werden. Dadurch kann verhindert werden, dass auf einzelnen Linien die ÖPNV-Grundversorgung vom Aufgabenträger bestellt und finanziert werden muss, während andere Linien eigenwirtschaftlich und profitabel betrieben werden können. Es war bereits in der Vergangenheit vielfältig zu beobachten, dass von Seiten der Verkehrsunternehmen interne Bündelungen vorgenommen wurden. Dieses Vorgehen möchte der Landkreis nun aufgreifen und verstetigen.

Die Linienbündelung dient zunächst dazu, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Linienbündel zu harmonisieren. Nach Festlegung des Harmonisierungszeitpunkts können alle auslaufenden Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde auf diesen Zeitpunkt befristet werden. Eine Entscheidung über die zukünftige Vergabeart ist damit nicht verbunden.

Nicht in allen Fällen ist eine Bündelung von Linien erforderlich. Besteht ein isoliertes Verkehrsgebiet und betrieblich günstige Voraussetzungen, können Linien auch weiterhin einzeln genehmigt werden.

2 Grundsätze des Linienbündelungskonzepts

Die Linienbündel im Landkreis Rottweil sollen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben auf der Basis folgender Kriterien gebildet werden:

Betriebliche und wirtschaftliche Verbundenheit von Linien

- Es bestehen einheitliche Anforderungen an die Bedienung (z. B. Fahrzeuganforderungen).
- Parallele oder aneinander angrenzende Linien sind betrieblich verflochten, d. h. Fahrzeuge können linienübergreifend eingesetzt werden. Bei einer isolierten Bedienung der einzelnen Linien entstünde sonst ein unwirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz bzw. ein Fahrzeugmehrbedarf.
- Starke und schwache Linien innerhalb eines Bündels sollen wirtschaftlich ausgeglichen werden.

Verkehrliche Verbundenheit von Linien

- Bestimmte Verbindungen werden durch zwei oder mehr Linien bedient, so dass die Kapazitäten zu den Spitzenzeiten und die Verzahnung der Angebote in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (Fahren auf „Lücke“) geboten sind.
- Es besteht eine enge Verbundenheit von Zubringer- und Hauptlinie, so dass Anschlussverbindungen oder durchgehende Fahrten angeboten werden sollen.
- Es besteht ein durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr.
- Es ist erforderlich, einen Raum flächenhaft zu erschließen bzw. es besteht ein einheitlicher Markt. Dies kann in Stadtverkehren, aber auch in Flächengemeinden der Fall sein.

Größe der Linienbündel

- In der Regel ist eine eigenverantwortliche und wirtschaftlich effiziente Leistungserstellung eines isolierten Bündels erst ab einer Mindestgröße von ca. 500.000 Nutzwagenkilometern und ca. zehn eingesetzten Fahrzeugen möglich. Je größer ein Linienbündel ist, desto größer sind die planerischen Freiheitsgrade zur Verkehrsgestaltung und zur Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen und desto leichter kann auf Veränderungen der Nachfragestruktur (z. B. der Schullandschaft und der Schülerströme) reagiert werden. Gerade vor dem Hintergrund steter Weiterentwicklung der Schullandschaft ist es wichtig, dass Veränderungen der Schülerströme innerhalb eines Bündels aufgefangen werden können. Dadurch werden wirtschaftlich nachteiligen Folgen (ggf. Verlagerung von Einnahmen auf andere Bündel) minimiert.
- Die Bündel sollen mittelstandsfreundlich gestaltet werden. Bei zu großen Bündeln besteht die ansonsten Gefahr, dass es mittelständischen Betreibern nicht mehr möglich ist, die Leistungen zu erbringen. Im Rahmen von Kooperationen ist ein gemeinsamer Betrieb der Linienbündel aber durch die vorhandenen mittelständischen Unternehmen weiterhin möglich.

Sollte es nicht möglich sein, ein Bündel eigenwirtschaftlich zu betreiben und die Leistungen ausgeschrieben (oder direkt vergeben) werden müssen, sieht der Gesetzgeber vor, die Bündel in Lose aufzuteilen (§ 8 a Absatz 4 PBefG). Dadurch werden auch in diesem Fall die mittelständischen Interessen gewahrt. In diesem Fall wird der Verkehr durch den Aufgabenträger ausgestaltet und eine integrierte Bedienung gewährleistet. Das Verkehrsunternehmen trägt – z.B. im Rahmen eines Bruttovertrags – kein Erlörisiko, sodass eine Vergabe in kleineren, rein betrieblich getrennten Einheiten möglich ist.

Harmonisierungszeitpunkte

- Linienbündel sollten frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der längsten bestehenden Liniengenehmigung innerhalb des Bündels harmonisiert werden. Ausnahmsweise können dabei kleinere, für die Funktionsfähigkeit des Bündels untergeordnete Linien ausgeklammert werden. Diese können dann nachträglich in das Bündel integriert werden.
- Die Harmonisierungszeitpunkte der einzelnen Bündel sollten gestaffelt werden. Dadurch wird einerseits verhindert, dass die Unternehmen überfordert werden, indem sie gleichzeitig Genehmigungsanträge für mehrere Bündel stellen bzw. mehrerer Kooperationen aufbauen müssen. Andererseits kann aber auch der Aufgabenträger die Vergaben der einzelnen Bündel dann sukzessive bearbeiten.
- Bei der Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte wird darauf geachtet, zufällige unterjährige Daten zu vermeiden. Prinzipiell bietet es sich an, Linien zum Zeitpunkt des internationalen Fahrplanwechsels Mitte Dezember (ggf. auch zum Jahreswechsel) oder zum Schuljahreswechsel zu bündeln. Wegen der großen Bedeutung des Schülerverkehrs empfiehlt sich eine Bündelung zum 1. August. Dieser Zeitpunkt liegt am Anfang der Sommerferien. So besteht bei Einführung neuer Betriebskonzepte die Möglichkeit, dass diese sich langsam einspielen, bevor Anfang September das neue Schuljahr beginnt. Schulen müssen gegebenenfalls ihre Stundenpläne und Unterrichtszeiten an das neue Konzept anpassen.

3 Festlegung der Linienbündel

Hier werden die einzelnen Bündel beschrieben und deren Aufteilung begründet. Zur Darstellung der Bündelgrößen wurde die ungefähr abgeschätzte Jahresfahrleistung (veröffentlichte Fahrplankilometerleistung) dargestellt. Durch eine integrierte Überplanung innerhalb der Bündel unter Berücksichtigung der o.g. Rahmenvorgaben kann sich die Kilometerleistung ändern. Außerdem können sich die Leistungszahlen durch Veränderungen der Schülerzahlen und der Schullandschaft bis zur Umsetzung der Linienbündel ändern.

Übersicht über mögliches Bündelkonzept

| Bündel | km/a | längstlaufende Genehmigung bis |
|--------------------------|------------------|--------------------------------|
| Sulz | 650.000 | 12.12.2026 |
| Rottweil Nord | 700.000 | 12.12.2026 |
| Neckar-Kinzig (Regiobus) | 695.000 | 12.12.2026 |
| Schramberg | 510.000 | 12.12.2026 |
| Stadtverkehr Rottweil | 770.000 | 31.08.2031 |
| Oberndorf | 417.000 | 9.12.2023 (12.12.2026) |
| Summe | 3.742.000 | |

Bündel Sulz

- Linie 7404 Sulz – Aistaig – Oberndorf. Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7410 Sulz – Glatttal – Dornhan – Sulz. Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7432 Sulz – Vöhringen – Oberndorf. Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7402 Sulz – Empfingen – Horb (mit Lkr. FDS abgestimmt). Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7403 Sulz – Fischingen – Horb (mit Lkr. FDS abgestimmt). Genehmigung bis 12.12.2026.

Insgesamt ca. 650.000 km/Jahr.

Bündel Rottweil Nord

- Linie 20 Rottweil – Villingendorf - Bösing. Genehmigung bis 31.5.2021.
- Linie 21 Bösing – Dunningen – Fluorn-Winzeln. Genehmigung bis 31.5.2021.
- Linie 22 Bösing – Oberndorf. Genehmigung bis 31.5.2021.
- Linie 34/35 Rottweil – Dietingen – Oberndorf. Genehmigung bis 31.5.2021.
- Linie 7444 Rottweil – Villingendorf - Ependorf – Oberndorf. Genehmigung bis 12.12.2026.

Insgesamt ca. 700.000 km/Jahr.

Neckar-Kinzig-Bündel (Regiobus)

- Linie 7478 Rottweil – Schramberg – Schiltach. Genehmigung bis 9.12.2023.
- Linie 7462 Stadtverkehr Schiltach. Genehmigung bis 12.12.2026.
- Beide Linien müssen ins selbe Bündel, da die Busse der Linie 7478 in den Spitzenzeiten mit ihrer großen Kapazität den Stadtverkehr unterstützen, indem sie den Schülerverkehr in Schiltach mit erledigen.
- Linie 7479 Schramberg – Mariazell – Dunningen. Genehmigung bis 12.12.2026.

Insgesamt ca. 695.000 km/Jahr.

Bündel Schramberg

- Linie 55 Schramberg – Tennenbronn – St. Georgen. Genehmigung bis 31.5.2021.
Seitens der beiden Landkreise (Schwarzwald-Baar-Kreis und Landkreis Rottweil) sind keine Änderungen beabsichtigt.
- Linie 56 Tennenbronn – Hardt – Sulgen. Genehmigung bis 31.5.2021.
- Linie 7475 Stadtverkehr Schramberg.
Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7481 Schramberg – Aichhalden – Alpirsbach (mit Lkr. FDS abgestimmt).
Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7484 Schramberg – Lauterbach – Hornberg (mit Ortenaukreis abgestimmt).
Genehmigung bis 12.12.2026.
- Linie 7486 Schramberg – Hardt – Königsfeld. Genehmigung bis 12.12.2026.
Es ist gemeinsame Absicht des Schwarzwald-Baar-Kreises und des Landkreises Rottweil, langfristig durchgehende Fahrten zwischen Schramberg und Villingen anzubieten. Allerdings steht dieses Vorhaben insbesondere aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises in Abhängigkeit zu den Planungen der Verlängerung des Ringzugs nach St. Georgen. Erst bei Umsetzung dieses Schienenprojektes und nach Ablauf der Genehmigungsdauer im Schwarzwald-Baar-Kreis kann die bisherige Buslinie Villingen – Königsfeld – St. Georgen anstelle nach St. Georgen nach Schramberg weitergeführt werden.
Der konkrete Umfang der Verkehrsleistung soll sich am Regiobus-Standard des Landes orientieren, bleibt jedoch einer späteren Planung und insoweit Konkretisierung im Hinblick auf die zu erwartende Fahrgastnachfrage vorbehalten.

Insgesamt ca. 510.000 km/Jahr (ohne zusätzliche Leistungen Linie 7486).

Bündel Stadtverkehr Rottweil

Genehmigung für alle Linien bis 31.8.2031

- Linie 5001 Deißlingen – Lauffen – Rottweil (inkl. heutiger Linie 7445)
- Linie 5002 Siedlung – Rottweil Innenstadt
- Linie 5003 Gölldorf – Rottweil Innenstadt
- Linie 5004 Hausen – Rottweil Innenstadt
- Linie 5005 Hegneberg – Rottweil Innenstadt
- Linie 5006 Zimmern – Rottweil Innenstadt
- Linie 5007 Neckartal – Rottweil Innenstadt
- Linie 5008 Krummer Weg – Rottweil Innenstadt
- Linie 5009 Dunningen – Eschachtal – Rottweil
- Linie 5010 Vaihingerhof – Neukirch – Zepfenhan – Feckenhausen – Rottweil Innenstadt
- Linie 5011 Bahnhof – Rottweil Innenstadt
- Linie 5012 Saline – Bahnhof – Rottweil Innenstadt
- Linie 5014 Bühlingen Oberdorf – Rottweil Innenstadt
- Linie 5015 Rottweil Innenstadt – Bahnhof – Thyssen-Turm

Insgesamt ca. 770.000 km/Jahr.

Bündel Oberndorf

- Linie 7477 Schramberg – Oberndorf. Genehmigung bis 09.12.2023.
- Linie 7415 Stadtverkehr Oberndorf. Genehmigung bis 12.12.2026.

Insgesamt ca. 417.000 km/Jahr.

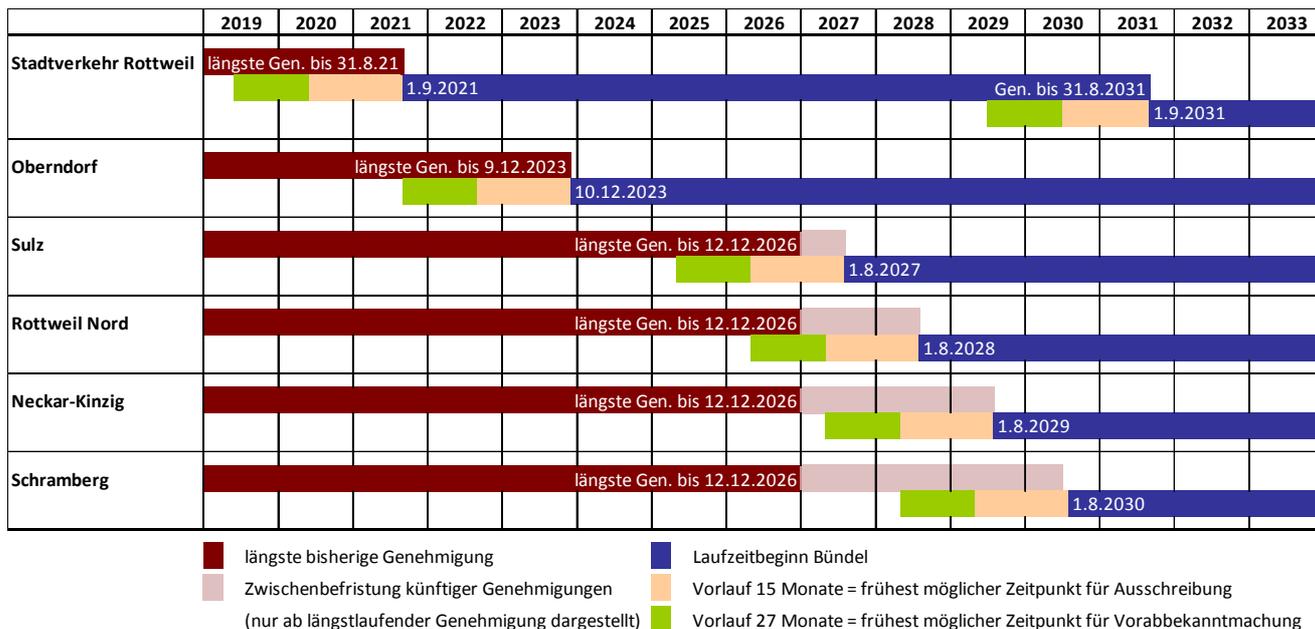
Da der Stadtverkehr Oberndorf nur einen geringen Teil des Bündels ausmacht, kann die Linie 7477 ohne den Oberndorfer Stadtverkehr bereits zum 9.12.2023 gestartet werden. Der Stadtverkehr Oberndorf wird dann nach Ablauf seiner Genehmigung am 12.12.2026 hinzugefügt. Entsprechendes wurde bereits durch die Stadt Rottweil beim Bündel Stadtverkehr Rottweil praktiziert, bei dem die Linie 7445 der SBG ebenfalls erst zum 12.12.2026 hinzugefügt wird.

Vorschlag zur Laufzeitenstaffelung

Vor dem Hintergrund der obigen Überlegungen wird vorgeschlagen, die Bündel nicht unmittelbar nach Auslaufen der längst laufenden Genehmigung zu vergeben, sondern erst zeitlich versetzt:

- Jeweils zum Schuljahreswechsel im Sommer (Vorschlag: 1. August)
- Jeweils im Abstand von einem Jahr (1.8.2026, 1.8.2027, 1.8.2028, ...)

Dies könnte **beispielsweise** so aussehen (Reihenfolge beliebig):



Außerhalb des Landkreis - Bündelkonzepts verbleiben:

Im Zollernalbkreis:

Nach Abstimmung mit dem Zollernalbkreis soll die Linie 7430 Balingen - Rosenfeld - Oberndorf ebenso wie die Linie 38 ZAK Tieringen – Schömberg – Böhringen – Epfendorf zum Bündel Rosenfeld-Haigerloch des Zollernalbkreises gehören. Genehmigung bis 31.7.2021.

Im Landkreis Freudenstadt:

Nach Abstimmung mit dem Landkreis Freudenstadt sollen die Linien 33R und 37 gemeinsam mit der Linie 31 zu einem Bündel des Landkreises Freudenstadt gehören. Genehmigung bis 14.12.2023 (Linie 37 bis 14.09.2022). Ebenso sollen die Linien 7411 und 7414 zu einem Bündel des Landkreises Freudenstadt gehören.

Ohne Bündelung im Landkreis Rottweil verbleiben folgende Linien, deren Fahrleistung zum größeren Teil in einem der Nachbarlandkreise geleistet wird:

- Linie 19 FDS Vortal – Reinerzau – Schömberg – Freudenstadt
- Linie 38 SBK Horgen – Niedereschach – Villingen
- Linie 41 SBK Fischbach – Mariazell – Burgberg – Königsfeld – Villingen
- Linie 41 TUT Wehingen – Gosheim – Wellendingen – Frittlingen – Aldingen
- Linie 45 SBK Horgen – Niedereschach – Königsfeld
- Linie 60 FDS Reinerzau - Kaltbrunn – Wittichen – Schenkenzell – Alpirsbach
- Linie 61 FDS Kaltbrunn – Wittichen – Schenkenzell – Schiltach Schule
- Linie 7161 FDS Freudenstadt – Alpirsbach – Schiltach – Hausach
- Linie 7267 SBK St. Georgen – Langenschiltach – Tennenbronn Benzebene – Hornberg
- Linie 7409 FDS Busenweiler – Aischfeld – Alpirsbach
- Linie 7440 RW Rottweil – Balingen

Diese Linien sind entweder einem Bündel des entsprechenden Nachbarlandkreises zugeordnet oder verbleiben ungebündelt. Dies ist im Einzelfall mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis abzustimmen.

B. Barrierefreiheit im ÖPNV

Bedeutung der Barrierefreiheit

Das am 01.01.2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) misst der Barrierefreiheit im ÖPNV eine wichtige Bedeutung zu. Die Vorschrift des § 8 Absatz 3 PBefG verlangt konkret, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen insoweit zu berücksichtigen haben, dass für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen ist.

Der Gesetzgeber räumt den Aufgabenträgern unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmemöglichkeiten von diesen Vorgaben ein. Die Ausnahmefälle müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden. Auch sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen, damit Abweichungen von o.g. Regelung möglich sind.

Alle Bushaltestellen dienen als Zugang für die Fahrgäste zum öffentlichen Verkehrssystem. Sie sind daher attraktiv zu gestalten und stellen in gewisser Weise das Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs der Städte und Gemeinden dar.

Bushaltestellen im Landkreis Rottweil

Technische Anforderungen

Trotz Einsatz niederfluriger Fahrzeuge muss eine Trittstufe für Fahrgäste geschaffen werden. Günstig sind hier Bordsteinhöhen von 18 cm bis 20 cm. Die Bordsteine müssen abgerundet sein (angeformte Schnittgerinne). Die Zuwegung zur Haltestelle sollte stufenfrei und mit einem taktilen Bodenleitsystem ausgestattet sein. Diese Kriterien stellen die Mindestanforderungen einer vollständigen Barrierefreiheit dar.

Zuständigkeit

Die Kommunen als Straßenbaulastträger sind für die Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit von Bushaltestellen zuständig.

Derzeitiger Ausbaustand

Die Verwaltung hat Anfang 2017 eine Bestandserhebung aller Bushaltestellen im Landkreis Rottweil angestrebt. Da sich zahlreiche Städte und Gemeinden an den hierzu durchgeführten Befragungen beteiligt haben, konnte ein grober Gesamteindruck über den Zustand der Bushaltestellen hinsichtlich einer Barrierefreiheit gewonnen werden.

Das Ergebnis der Bestandserhebung zeigte, dass von den erhobenen Bushaltestellen 79 % über eine stufenfreie Zuwegung und 34 % über eine abgerundete Bordsteinkante verfügen. Lediglich knapp 4 % weisen die erforderliche Bordsteinhöhe und nur knapp 2 % ein taktiler Bodenleitsystem auf.

Förderprogramm des Landkreises zum barrierefreien Aus-, Um- und Neubau

Als erste Maßnahme hinsichtlich einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit hat daher der Kreistag des Landkreises Rottweil das Inkrafttreten eines Förderprogramms zum Abbau von Barrieren im ÖPNV zum 01.01.2019 für zunächst ein Jahr beschlossen. Da sich das Förderprogramm bewährt hat, wurde einer Fortführung seitens des Kreistags bis zum 31.12.2021 zugestimmt. Der Landkreis möchte durch dieses Förderprogramm den Kommunen als Straßenbaulastträger die Gelegenheit geben, von der Kreisverwaltung Zuwendungen für die Umsetzung o.g. Maßnahmen für Bushaltestellen, die eine zentrale Bedeutung für die Orte bzw. Teilorte haben, zu beantragen. Es werden hierzu Fördermittel in Höhe von jährlich 150.000 Euro in den Haushaltsplan eingestellt. Durch das Förderprogramm sollen das Erreichen

der gesetzlichen Vorgaben nach dem PBefG, dem Nahverkehrsplan und dem Kreisseniorenenplan aktiv vorangetrieben werden.

Das Förderprogramm soll einen zusätzlichen Anreiz für die Bereitschaft der Straßenbaulastträger bieten.

Der Zustand der Busbahnhöfen und Bushaltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit ist sehr unterschiedlich. Aus diesem Grund werden die Bushaltestellen im Landkreis Rottweil entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung kategorisiert.

Kategorie 1:

Busbahnhöfe und Haltestellen an Bahnhöfen

- Busbahnhof Rottweil
- Bahnhof Sulz
- Busbahnhof Oberndorf
- Busbahnhof Schramberg
- Bahnhof Schiltach

Diese Busbahnhöfe und Haltestellen an Bahnhöfen zählen zu der Kategorie 1. Aufgrund ihrer wichtigen Umsteigefunktion Bus/Schiene ist hier bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit sicherzustellen.

Kategorie 2:

Zentrale Haltestellen

- Busbahnhof Dornhan
- Rottweil Friedrichsplatz
- Schulzentrum Rottweil
- Haltepunkte Göllsdorf, Deißlingen Mitte
- Sulgen Rose
- Dunningen Post
- Oberndorf Obertorplatz/Stadtgarten/Talplatz
- Bahnhof Schenkenzell

Diese Haltestellen sind der Kategorie 2 zuzuordnen. Auch hier bestehen die wichtigen Verknüpfungsfunktionen zwischen Bus/Schiene wie auch zwischen Bus/Bus. An diesen Haltestellen ist die vollständige Barrierefreiheit ebenfalls bis 01.01.2022 umzusetzen.

Für die beiden zentralen Haltestellen Friedrichsplatz und Schulzentrum der Stadt Rottweil wird eine Ausnahme von der ab dem Jahr 2022 grundsätzlich geltenden vollständigen Barrierefreiheit festgeschrieben:

- Rottweil Friedrichsplatz
Die Stadt Rottweil hat für die Umsetzung der Barrierefreiheit dieser zentralen Haltestelle die Stellungnahme eingereicht, dass derzeit im Gemeinderat weitergehende Lösungen für den innerstädtischen Umbau diskutiert werden, die auch die Option einer Verlegung dieser Haltestelle nicht ausschließen. Auch stehen im Rahmen der Landesgartenschau 2028 weitergehende Planungen an, weshalb ein Umbau bis 2022 unrealistisch sei. Aufgrund der eingereichten Stellungnahme ist die vollständige Barrierefreiheit für die bestehende wichtige Verknüpfungsfunktion der zentralen Haltestelle Friedrichsplatz bis 01.01.2030 sicherzustellen.
- Schulzentrum Rottweil
Die Stadt Rottweil hat für die Umsetzung der Barrierefreiheit dieser zentralen Haltestelle die Stellungnahme eingereicht, dass die anschließenden Wegeführungen zu den Schulen nicht barrierefrei zu gestalten sind und daher ein Umbau kurzfristig nicht vorgesehen ist. Aufgrund der eingereichten Stellungnahme ist die vollständige Barrierefreiheit für die bestehende wichtige Verknüpfungsfunktion der zentralen Haltestelle Schulzentrum bis 01.01.2030 sicherzustellen.

Kategorie 3:

Haupthaltestellen in den Städten und Gemeinden und deren Ortsteile

Die Kategorie 3 beinhaltet je eine Haupthaltestelle der Städte/Gemeinden und deren Ortsteilen, soweit sie nicht bereits in Kategorie 1 oder 2 zugeordnet wurde. Diese Haltestellen sollen eine zentralbedeutende Lage (i.d.R. Ortsmitte, Rathaus, etc.) haben und weisen somit auch - außerhalb des Schülerinnen/Schüler-Aufkommens - die höchste Frequentierung auf. Um den Belangen der Barrierefreiheit gerecht zu werden, soll in jeder Stadt und Gemeinde sowie deren Ortsteilen mindestens eine Haltestelle als Haupthaltestelle definiert und bis 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden (beidseitig!).

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit hat die Stadt Rottweil nachstehende Pläne von Haltestellen eingereicht und mitgeteilt, dass der barrierefreie Ausbau von einzelnen Haltestellen bis ins Jahr 2023 andauert:

- Feckenhausen:
Habsburgerstraße, beide Seiten; Planung/Ausführung 2022
- Gölldorf:
Stand/Planungen: Württemberger Straße, Höhe Sonne:
Der Umbau wird geplant; Ausführung 2021
- Hausen:
Horgener Straße, Rathaus, Kindergarten, beide Seiten; Planung/Ausführung 2021
- Neufra:
Stuttgarter Straße ggü. Rathaus; Planung/Ausführung 2023
- Neukirch:
Schömberger Straße/B 27; kann nur mit einer Baumaßnahme zusammen mit dem Bund ausgeführt werden; Alte Straße; Planung/Ausführung 2023
- Stadtteil Bühlingen:
Unterdorf bei Frisör Uhl, beide Seiten; Planung/Ausführung 2022
- Zepfenhan:
Rosenstraße Rathaus, beide Seiten; Planung/Ausführung 2021

Aufgrund dieser Pläne wird der Stadt Rottweil die Ausnahme von der ab dem Jahr 2022 grundsätzlich geltenden vollständigen Barrierefreiheit festgeschrieben:

Bis zum 01.01.2024 ist eine Barrierefreiheit an den vorstehenden Haltestellen/Haltepunkten in den Ortsteilen Feckenhausen, Neufra, Neukirch und dem Stadtteil Bühlingen sicherzustellen.

In Dunningen-Seedorf Rathaus ist wegen einer Feuerwehrausfahrt keine Barrierefreiheit erreichbar. Eine Verlegung der Haltestelle zwecks Herstellung der Barrierefreiheit ist anzustreben.

Für Dornhan-Bettenhausen wird eine Ausnahme bis 31.12.2023 festgeschrieben. Umgebaut werden soll dort die Haltestelle Schwarzwaldstraße. Auf einer Seite der Straße befindet sich die Haltestelle in der Ausfahrt des Feuerwehrhauses, hier ist die Barrierefreiheit soweit möglich herzustellen, ohne die Feuerwehr zu beeinträchtigen. Eine Verlegung der Haltestelle zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit ist zu prüfen.

In Dornhan-Busenweiler wird eine Ausnahme bis vorerst 31.12.2030 festgeschrieben, da der Umbau technisch problematisch und evtl. gänzlich unmöglich ist.

Der Umbau der Haltestelle in der Ortsmitte von Dornhan-Fürnsal ist in Planung und wird 2024 umgesetzt. Eine Ausnahme bis 31.12.2024 wird festgeschrieben.

Die Haltestelle in Dornhan-Gundelshausen wird wegen der Unmöglichkeit des Umbaus (Platzmangel) und der geringen Bedeutung (96 Einwohner) der Kategorie 4 zugeordnet, obwohl es die einzige Haltestelle im Ort ist.

Für den Umbau der Haltestelle Dornhan-Leinstetten Glatttalstr./Heimbachbrücke wird eine Ausnahme bis 31.12.2025 festgeschrieben, da für den Ausbau ein Privatgrundstück erworben werden muss.

In Dornhan-Marschalkenzimmern ist im Jahr 2023 im Rahmen der Neuordnung der Ortsmitte ein barrierefreier Ausbau auch der dortigen Haltestelle vorgesehen. Eine Ausnahme wird deshalb dort bis 31.12.2023 festgeschrieben.

In Dornhan-Weiden wird eine Ausnahme bis 31.12.2024 festgeschrieben. Die Haltestelle Rößle in der Ortsmitte in Fahrtrichtung Marschalkenzimmern wird 2024 umgebaut werden. Auf der gegenüberlie-

genden Seite ist wegen privater Grundstückszufahrten ein Umbau nicht möglich. Betroffene können, bis sich eine Lösung abzeichnet, umsteigefrei über Marschalkenzimmern – Dornhan nach Sulz gelangen.

Für die Haltestelle Aichhalden Rathaus wird eine Verlängerung der Frist bis 1.1.2024 festgeschrieben, da dort der Planungsprozess zur Umgestaltung des gesamten Rathaus-Vorplatzes im Gang ist und nicht bis 1.1.2022 abgeschlossen werden kann.

In Schramberg soll der komplette Innenstadtbereich in der Talstadt umgestaltet werden. Dies erfordert eine längere Planungs- und Realisierungsphase, deshalb wird für den dortigen Busbahnhof eine Ausnahme bis 31.12.2030 festgeschrieben.

In der Stadt Oberndorf bestehen bereits konkrete Planungen zur barrierefreien Gestaltung je einer Haltestelle pro Ortschaft, die jedoch nicht alle bis 1.1.2022 fertiggestellt sein können. Deshalb werden folgende Ausnahmen festgeschrieben:

Bochingen Öschle/Im Gehrn, Altoberndorf Adler/Altdorfstr. und Lindenhof bis 31.12.2022,

Beffendorf Schramberger Str./Ortsmitte und Hochmössingen bis 31.12.2023,

Oberndorf Talplatz, Boll Linde und Aistaig Rathaus/Ortsmitte bis 31.12.2024.

Kategorie 4:

Alle übrigen Haltestellen

Die Kategorie 4 umfasst alle übrigen Haltestellen ohne zentrale Bedeutung und i.d.R. mit schwacher Frequentierung. In Einzelfällen können diese Haltestellen der Kategorie 3 zugeordnet werden; z.B. Altenheim oder Krankenhaus in unmittelbarer Nähe oder andere Gründe, die eine kurzfristige oder mittelfristige Umsetzung der Barrierefreiheit begründen.

Ebenso werden auch die Haupthaltestellen

- Neufra, Stuttgarter Straße, Rathaus
- Gölldorf, Württemberger Straße, Höhe Kreissparkasse
- Neukirch, Vaihingerhof

dieser Kategorie zugeordnet, da nach Auskunft der Stadt ein kurzfristiger Umbau nicht möglich ist bzw. als unrealistisch einzuschätzen ist.

Für diese Haltestellen wird eine **Ausnahme** von der ab dem Jahr 2022 grundsätzlich geltenden vollständigen Barrierefreiheit festgeschrieben. Deren Erreichen ist hier aus zeitlichen, wirtschaftlichen sowie aus Nützlichkeitsabwägungen für die Städte und Gemeinden nicht kurzfristig möglich. Vielmehr soll die Umgestaltung hier schrittweise und im Zusammenhang mit ohnehin notwendigen Straßenbau- oder Sanierungsmaßnahmen erfolgen. Eine barrierefreie Gestaltung ist unter der Annahme, dass die Haltestellen der Kategorie 4 in einer deutlich geringeren Taktung angefahren und von wesentlich weniger Fahrgästen genutzt werden, von den Kommunen nicht finanzierbar, das gilt insbesondere für sehr ländlich geprägte Bereiche wie z.B. kleine Weiler im Schwarzwald. Zudem macht die reine Anzahl der Haltestellen eine Umsetzung bis 2022 zeitlich nicht durchführbar. Die mit den erforderlichen Baustellen verbundenen Straßensperrungen müssen zudem koordiniert werden, so dass eine übermäßige Beeinträchtigung des Straßenverkehrs unterbleibt. Schließlich fehlt es aufgrund der aktuellen Auslastung in der Baubranche zumindest mittelfristig an notwendigen Kapazitäten für die Umsetzung der Maßnahmen.

Als denkbaren Zeithorizont für die Umsetzung der Barrierefreiheit für die Haltestellen der Kategorie 4 sieht die Verwaltung das Jahr 2035 an.

Ungeachtet der baulichen Ertüchtigung der Haltestellen ist das Betriebspersonal angehalten, mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die erforderliche Hilfestellung zu gewähren, bei Bedarf insbesondere die Absenkvorrichtung zu betätigen oder eine vorhandene Rampe zu betätigen/auszufahren.

Ehrenamtliche Seniorenbegleiter, welche mobilitätseingeschränkten Fahrgästen auch beim Ein-/Ausstieg Hilfe und Unterstützung leisten, werden ausdrücklich begrüßt.

C. Redaktionelle Änderungen

Im Nahverkehrsplan wird Seite 66 Kapitel 4.10 **Fahrzeuge „Definition von Fahrzeugkategorien“** wie folgt geändert:

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 der jeweils aktuellen Abgasnorm (derzeit mindestens Euro VI), angestrebt werden Busse die als emissionsfrei oder mindestens als emissionsarm gelten, wie z.B. Wasserstoffbusse, Elektrobusse, Erdgasbusse oder auch Fahrzeugtypen, die auf andere Antriebskonzepte oder Kraftstoffe zurückgreifen die einen emissionsfreien oder emissionsarmen Betrieb sicherstellen, sofern sich die Fahrzeuge als praxistauglich erweisen.

Fahrzeugkategorie B: Standardlinienbus (Hochflur):

max. 3 Eintrittsstufen, optische und akustische Fahrgastinformation, Kinderwagenstellplatz/ Mehrzweckfläche, Höchstalter der Fahrzeuge 10 Jahre, Emissionsstandard der jeweils aktuellen Abgasnorm (derzeit mindestens Euro VI), angestrebt werden Busse die als emissionsfrei oder mindestens als emissionsarm gelten, wie z.B. Wasserstoffbusse, Elektrobusse, Erdgasbusse oder auch Fahrzeugtypen, die auf andere Antriebskonzepte oder Kraftstoffe zurückgreifen die einen emissionsfreien oder emissionsarmen Betrieb sicherstellen, sofern sich die Fahrzeuge als praxistauglich erweisen.

Fahrzeugkategorie C: Verstärkerbus:

max. 3 Eintrittsstufen, Höchstalter der Fahrzeuge 15 Jahre

³⁷ Low-Entry-Busse (auch als LE-Busse oder Tiefeinstiegbusse 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.