



Nahverkehrsplan für den Zollernalbkreis

Auftraggeber:

Landratsamt Zollernalbkreis
Verkehrsamt
Hirschbergstraße 29
72336 Balingen

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe



ÖPNV
Der Zollernalbkreis fährt Bus

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Zollernalbkreis 2023
Auftraggeber	Landratsamt Zollernalbkreis
Auftrags-Nr.	C850379
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeitet von	Lic.rer.reg. Irene Burger, M.Sc. Geografie Johannes Prinzler
zuletzt gespeichert	01.02.2023

Inhalt

1	Rahmenbedingungen und Grundlagen	8
1.1	Europäischer Rechtsrahmen	8
1.2	Bundesrecht	9
1.3	ÖPNVG Baden-Württemberg	10
1.4	Finanzierungsgrundsätze	11
1.5	Übergeordnete Planungen	12
1.5.1	ÖPNV-Strategie des Landes Baden-Württemberg 2030	13
1.5.2	Entwicklung des SPNV	13
1.5.3	Klimaschutzkonzept des Landes / Klimaschutz im Verkehr in Baden-Württemberg	17
		17
1.5.4	Energie- und Klimaschutzkonzept des Zollernalbkreises	18
1.5.5	Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)	20
1.6	Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans	21
2	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998	23
2.1	Inhalte und Umsetzung des Nahverkehrsplans	23
2.2	Nahverkehrsentwicklungsplan 1998	25
3	Bestandsaufnahme	26
3.1	Struktur des Landkreises	26
3.1.1	Bevölkerung und Bevölkerungsprognose	26
3.1.2	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete	30
3.1.3	Lage des Kreises im zentralörtlichen Gefüge	31
3.1.4	Pendlerzahlen	33
3.1.5	Schulen und Wege der Schüler und Schülerinnen	35
3.2	Verkehrsstruktur MIV und ÖPNV	40
3.2.1	Verkehrsstruktur im motorisierten Individualverkehr (MIV)	40
3.2.2	ÖPNV-Angebot 2022	41
3.2.2.1	Beschreibung SPNV	41

3.2.2.2	Beschreibung ÖPNV-Konzept	42
3.2.2.3	Linienbündel	43
3.2.2.4	Übrige Linien	45
3.2.2.5	Beschreibung übriger Räume und ein- und ausbrechende Verkehre	46
3.2.2.6	Beschreibung Stadtverkehre	46
3.2.2.7	Beschreibung RufBus Zollernalb und Nachtschwärmer	51
3.2.2.8	Bürgerrufauto Bisingen („Flecka Hopser“)	52
3.2.2.9	Freigestellte Schülerverkehre	52
3.2.3	Intermodale Angebote: Park+Ride, Bike+Ride und Sharing-Systeme	53
3.2.4	Verkehrsnachfrage	53
3.2.5	Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen	54
3.2.6	Überblick über das Tarifangebot	55
3.2.7	Überblick über Vertrieb, Information und Marketing	56
3.3	Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen	61
4	Bewertung der Bestandsaufnahme des aktuellen ÖPNV-Angebots	64
4.1	Erschließung	64
4.2	Erreichbarkeit	65
4.3	Bedienungshäufigkeit / Fahrtenzahlen	67
4.3.1	Verbindung Burladingen-Albstadt	67
4.3.2	Achse Rottweil-Balingen	68
4.3.3	Mängel im Abendverkehr	68
4.3.4	Mängel auf Verflechtungen	69
4.3.5	Gesamtbewertung der relationsbezogenen Auswertungen	69
5	Nachfrageentwicklung und Verkehrsprognose (bis 2030)	70
5.1	Entwicklungen und Trends in Baden-Württemberg	70
5.2	Modal Split im Zollernalbkreis	70
5.3	Demographische Entwicklung und ihre Auswirkung auf den ÖPNV im Zollernalbkreis	71
5.4	Folgerungen für die ÖPNV-Planung	72
6	Zielsetzungen und Qualitätsstandards (Anforderungsprofil)	73
6.1	Ziele für den schienengebundenen Personennahverkehr	73

6.2	Angebotsstandards	73
6.2.1	Erschließungsstandards - Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	74
6.2.2	Standards für die zeitliche Erreichbarkeit der Mittelzentren im Zollernalbkreis	75
6.2.3	Bedienungshäufigkeit - Standards für die Fahrtenzahlen	75
6.2.3.1	Bedienungshäufigkeit Regionalverkehre	75
6.2.3.2	Bedienungshäufigkeit Stadtverkehre	77
6.2.4	RufBus Zollernalb und Nachtschwärmer	77
8	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger	90
8.1	Teilnehmerkreis	90
8.2	ÖPNV-Nutzung	90
8.3	Kritik und Wünsche	91
8.4	Beurteilung des heutigen ÖPNV	91
8.5	Marketing	93
8.6	Investitionen	93
9	Anhang	94
9.1	Linienlisten Regionalverkehre	94
9.2	Haltestellenausbau – Liste der Haltestellen	100
9.3	Anlagen Stadt Albstadt	113

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Eisenbahnstrecken im Zollernalbkreis und deren Planungsstatus _____	16
Tabelle 2:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge _____	20
Tabelle 3:	Bilanz Nahverkehrsplan 1998 - Maßnahmenumsetzung _____	25
Tabelle 4:	Bevölkerungsvorausrechnung auf Gemeindeebene _____	30
Tabelle 5:	Schulen und Anzahl Schüler/Schülerinnen mit Schülermonatskarten _____	38
Tabelle 6:	Größte Schulorte - über 100 Schüler/Schülerinnen mit Schülermonatskarten ____	39
Tabelle 7:	Stadtverkehr Hechingen _____	47
Tabelle 8:	Stadtverkehr Balingen _____	48
Tabelle 9:	Stadtverkehr Albstadt _____	50
Tabelle 10:	Linien mit Bedienung des Rufbus Zollernalb _____	51
Tabelle 11:	Linien mit Bedienung des Nachtschwärmers _____	52
Tabelle 12:	Linienbündel Vergabeverfahren 2021 _____	55
Tabelle 13:	Bedienungshäufigkeit - Mängel im Abendverkehr _____	68
Tabelle 14:	Mindeststandards Einzugsbereiche der Haltestellen _____	74
Tabelle 15:	Mindeststandards Maximale Beförderungszeit zum nächsten Mittelzentrum ____	75
Tabelle 16:	Mindeststandard Bedienungshäufigkeit auf den Relationen für Montag bis Freitag _____	76
Tabelle 17:	Mindeststandard Bedienungshäufigkeit auf den Relationen für Samstag / Sonn- und Feiertag _____	77
Tabelle 18:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises (Linienbündel) _____	94
Tabelle 19:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises (ohne Linienbündel) ____	95
Tabelle 20:	Linien in Aufgabenträgerschaft der Nachbarlandkreise _____	95
Tabelle 21:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots Montag-Freitag (Schultag) _____	96
Tabelle 22:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots Montag-Freitag (Ferientag) _____	97
Tabelle 23:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots am Samstag _____	98
Tabelle 24:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots am Sonn- und Feiertag _____	99
Tabelle 25:	Liste der Haltestellen im Zollernalbkreis mit Ausbauezeitraum _____	112

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Handlungsfelder und Zielbilder der ÖPNV-Strategie des Landes _____	13
Abbildung 2:	Geplantes Linienkonzept der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb _____	14
Abbildung 3:	Übersicht Klimaschutzkonzept des Landes _____	17
Abbildung 4:	Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden (2019) _____	27
Abbildung 5:	Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile (2019) _____	28
Abbildung 6:	Einwohnerzahlen je Hektar (2011) _____	29
Abbildung 7:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete _____	31
Abbildung 8:	Zentralörtliches Gefüge und Gemeinden über 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner _____	32
Abbildung 9:	Binnenpendler im Zollernalbkreis _____	33
Abbildung 10:	Pendler aus dem / in den Zollernalbkreis (Quell- und Zielpendler) _____	34
Abbildung 11:	Schülerströme 2019 _____	40
Abbildung 12:	Linien mit Neuplanung 2021 _____	42
Abbildung 13:	Linienbündel Zollernalbkreis Stand 2021 _____	45
Abbildung 14:	Flyer für das neue Buskonzept 2021 – Zollernalbkreis _____	58
Abbildung 15:	Marketing Stadtverkehr Hechingen _____	59
Abbildung 16:	Marketing Stadtverkehr Balingen _____	60
Abbildung 17:	Marketing Stadtverkehr Albstadt _____	60
Abbildung 18:	Relationskategorien _____	62
Abbildung 19:	Haltestelleneinzugsbereiche im Zollernalbkreis _____	64
Abbildung 20:	Unerschlossenes Wohngebiet in Rangendingen. _____	65
Abbildung 21:	Fahrzeiten im Zollernalbkreis _____	66

1 Rahmenbedingungen und Grundlagen

Die Bedeutung des Rechtsrahmens hat sich seit der Erstellung des letzten Nahverkehrsplans (NVP) deutlich gewandelt. Ausgehend vom EU-Recht, das in nationales Recht im Personenbeförderungsgesetz umgesetzt wurde, wurde auch das ÖPNV-Gesetz in Baden-Württemberg an die Anforderungen eines deutlich verbesserten ÖPNV-Angebots angepasst, dort ist auch die Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises geregelt.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind rechtliche Anforderungen zu beachten sowie die Bindungswirkung des Nahverkehrsplans bei seiner Umsetzung.

Im Folgenden wird der für den Nahverkehrsplan maßgebliche Rechtsrahmen auf europäischer Ebene, Bundesebene und auf Landesebene im Überblick dargestellt.

Weitere hier beschriebene Grundlagen sind die übergeordneten Planungen und das Aufstellungsverfahren des NVP mit seinen Beteiligungsschritten.

1.1 Europäischer Rechtsrahmen

Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007). Die Verordnung gibt dafür den zuständigen Behörden Instrumente an die Hand, um den Betreibern von Verkehrsdiensten Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu gewähren.

Der Zollernalbkreis ist die zuständige Behörde für die Gewährleistung öffentlicher Personenverkehrsdienste. Das geeignete Instrument, mit dem der Zollernalbkreis die Erbringung des ÖPNV in ihrem Gebiet sicherstellen kann, ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag.

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan ist dabei der neu eingefügte Art. 2a VO 1370/2007. Denn diese Vorschrift stellt eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“ her. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden geregelt werden, müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Zollernalbkreises bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um, das heißt in Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste, die von den Betreibern im Kreisgebiet zu erfüllen sind.

1.2 Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG) regelt die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen.

In § 8 Abs. 3 PBefG ist die Nahverkehrsplanung der „Aufgabenträger“ verankert, der Zollernalbkreis ist gemäß § 6 des ÖPNVG Baden-Württemberg Aufgabenträger für den ÖPNV. Allerdings ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

Das PBefG wurde mit Wirkung zum 1.8.2021 novelliert. Einerseits wurden umfassende Änderungen im Bereich des Gelegenheitsverkehrs vorgenommen. Andererseits gab es Anpassungen, die auch bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne relevant sind. Nach § 1a PBefG sind bei Anwendung des PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Zudem wurde mit dem Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG eine neue Verkehrsform des Linienverkehrs im ÖPNV eingeführt.

Als Aufgabenträger ist der Zollernalbkreis nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Dazu definiert er die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes (siehe Kapitel 6), dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan, § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. In ihm konkretisiert der Zollernalbkreis die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung.

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG 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. Unter bestimmten Umständen können Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Das Gesetz stellt zudem Anforderungen an das Verfahren bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans: Etwaig vorhandene Unternehmer sind frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Weitergehende Regelungen überlässt § 8 Abs. 3 PBefG dem Landesrecht.

Verkehrsunternehmen benötigen vor Aufnahme eines Verkehrs eine Genehmigung (§ 2 PBefG). Zuständige Genehmigungsbehörde für den ÖPNV im Zollernalbkreis ist das Regierungspräsidium Tübingen. Die Voraussetzungen der Genehmigungen sind in § 13 PBefG geregelt. Der Nahverkehrsplan findet vor allem nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG

Berücksichtigung. Nach dieser Vorschrift kann die Genehmigungsbehörde einen Genehmigungsantrag versagen, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht, der die ausreichende Verkehrsbedienung definiert. Außerdem kann gemäß der Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG eine Linienverkehrsgenehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Somit sind die Linienbündel, die im Zollernalbkreis festgelegt wurden, in den Nahverkehrsplan zu übernehmen,

Die Festlegungen des Nahverkehrsplans bei der Bewerberauswahl im sogenannten Genehmigungswettbewerb bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen sind gemäß § 13 Abs. 2b PBefG zu berücksichtigen.

Dem Nahverkehrsplan kommt auch bei der Einrichtung des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG eine mögliche Rolle zu. So kommen dort gemäß § 44 Satz 2 PBefG nur die Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder einer Vorabkennzeichnung zur Anwendung. Im Zollernalbkreis wird der Naldo-Tarif entsprechend angewandt.

1.3 ÖPNVG Baden-Württemberg

Im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fassung vom 1.1.2021 werden im §11 die Inhalte des Nahverkehrsplans definiert.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen (weisungsfreie Pflichtaufgabe). Zu beachten sind dabei integrierte und intermodale Gesamtverkehrskonzepte.

Im §11 ÖPNVG sind ebenfalls die Inhalte des Nahverkehrsplans dargestellt. Er bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und hat mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);

4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Geplante Investitionen mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung sollen dargestellt werden.

Ergänzend soll ein Nahverkehrsentwicklungsplan aufgestellt werden mit einer längerfristigen Verkehrsentwicklungsprognose und angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.

Dieser Nahverkehrsentwicklungsplan ist im vorliegenden Nahverkehrsplan integriert und umfasst zum Beispiel Untersuchungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

In § 12 erläutert das ÖPNVG die Aufstellung des Nahverkehrsplans, insbesondere die zu beteiligenden Institutionen. Dazu gehören

- die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers,
- der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung,
- die Straßenbaulastträger,
- die vorhandenen Verkehrsunternehmen,
- die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden,
- soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese anzuhören.
- Zu Fragen des SPNV ist der Aufgabenträger zu beteiligen.
- Andere Stellen können beteiligt werden.

Abstimmungen sind wie folgt notwendig:

- Für Gemeinden, die in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrsplans erforderlich.
- Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger sowie von Aufgabenträgern innerhalb von Verkehrskooperationen sind aufeinander abzustimmen.

1.4 Finanzierunggrundsätze

Bis vor wenigen Jahren erhielten die Busunternehmen vom Land Ausgleichsleistungen für verbilligte Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr nach dem ursprünglichen PBefG

§45a nach Spitzabrechnung. Diese Basisfinanzierung erwies sich de facto jedoch nicht mehr als EU- und PBefG-konform. Zudem lagen die Nachteile dieses Verfahrens darin, dass die Finanzierung an den Aufgabenträgern vorbei geschah und die Aufgabenträger dadurch nur geringere Mittel der ÖPNV-Steuerung hatten.

Daher und zur Schaffung eines zukunftsfähigen ÖPNV wurde die Verteilung neu geregelt. Im Zuge der ÖPNV-Offensive des Landes Baden-Württemberg ist eine deutliche Aufstockung und eine Neuordnung der Verteilung der Gelder vorgesehen. Weiterhin ist eine Rabattierung von Schülerzeitkarten, nun landesweit um mindestens 25 % vorgesehen.

Den Informationen des Verkehrsministeriums ist zu entnehmen, dass die Mittel besonders in der Fläche die zentrale Grundfinanzierung des ÖPNV darstellen. Mit der Reform werde die kommunale Ebene in ihrer Verantwortung für einen guten ÖPNV gestärkt. Die Kreise können den Mitteleinsatz eigenverantwortlich steuern. Diese ÖPNV-Finanzierungsreform beinhaltet, dass die Mittel an die Land- und Stadtkreise nach einem Schlüssel verteilt werden, der auch angebots- und ÖPNV-bezogene Komponenten enthält.

Dies ist in der „Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO)“ vom 25. Februar 2021 geregelt.

Demnach werden von den in § 15 Absatz 1 ÖPNVG festgelegten Zuweisungen ca. 217 Mio. Euro auf fünf Raumkategorien verteilt. Der Zollernalbkreis gehört hierbei zur Kategorie 4, dem verdichteten ländlichen Raum. Ein Teil der Mittel wird entsprechend der Verteilung in den Raumkategorien wie 2020 verteilt. Eine Aufstockung wird dahingehend vorgesehen, dass für die Teilbudgets ein Verteilungsschlüssel zum Tragen kommt. Dieses errechnet sich aus Faktoren wie Schülerzahl, Fahrplanangebot und Fahrgastzahlen im Verhältnis zu den anderen Gebieten derselben Raumkategorie.

Für die Einnahmeverteilung ist vorgesehen, diese von einer Alteinnaheorientierung hin zu einer Nachfrageorientierung zu ändern. Die wesentlichen Rahmenbedingungen werden aktuell innerhalb des Verbunds abgestimmt.

1.5 Übergeordnete Planungen

Zu den übergeordneten Planungen gehört der Regionalplan Neckar-Alb 2013, auf den im Kapitel 3.1.3 eingegangen wird, aber auch die folgenden, den ÖPNV betreffenden Planungen.

1.5.1 ÖPNV-Strategie des Landes Baden-Württemberg 2030

Die ÖPNV-Strategie des Landes hat die Schaffung und Sicherung einer umwelt- und gleichzeitig fahrgastfreundlichen Mobilität als wesentlichen Baustein für eine erfolgreiche Klimawende zum Ziel.¹ Dazu gehören:

- Angebotsausbau / Mobilitätsgarantie (dichtes Angebot überall)
- Stärkung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)
- Beschleunigung (Bevorrechtigung und Infrastrukturausbau)
- Einfache, verständliche und attraktive Tarife und Bezahlssysteme
- Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur

Die Strategie umfasst dabei folgende Handlungsfelder und Zielbilder (A):



Quelle: Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr: ÖPNV-Strategie 2030 - Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln, Flyer

Abbildung 1: Handlungsfelder und Zielbilder der ÖPNV-Strategie des Landes

Der Zollernalbkreis hat mit seinem neuen, umgesetzten Konzept mit verdichteten und teilweise getakteten Linien bereits einen wichtigen Schritt in diese Richtung getan. Auch die Ziele der vernetzten Mobilität werden im Zollernalbkreis verfolgt und ausgebaut.

1.5.2 Entwicklung des SPNV

Der SPNV im Zollernalbkreis wird mit dem Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ein höherwertiges SPNV-Angebot erhalten. Auf der wichtigsten Bahnstrecken im Zollernalbkreis zwischen Tübingen und Sigmaringen (Zollern-Alb-Bahn), verkehrt aktuell ein IRE alle zwei Stunden zwischen Stuttgart und Aulendorf, sowie eine stündliche Regionalbahn zwischen Tübingen und Albstadt-Ebingen (zweistündlich auch bis Sigmaringen).

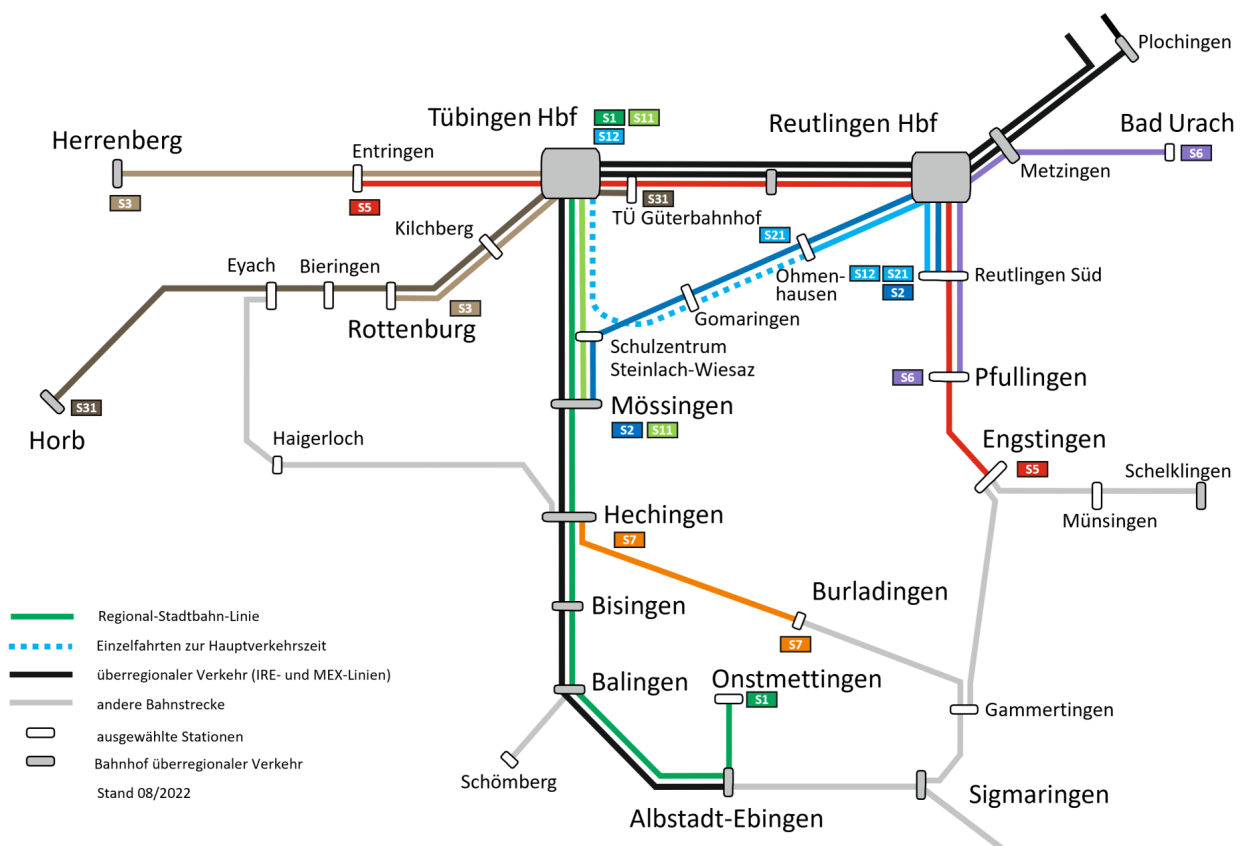
¹ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr: ÖPNV-Strategie 2030 - Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln, Flyer

Im Zollernalbkreis befinden sich umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Planung bzw. sind entsprechende Voruntersuchungen (Machbarkeitsstudien u. ä.) beauftragt worden.

Diese sind zu wesentlichen Teilen Bestandteile des Großprojekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (www.regional-stadtbahn.de), dessen wesentlicher Projektraum sich über die Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis (und Streckenendpunkte in benachbarten Landkreisen) erstreckt. Die Zentren im Zollernalbkreis bekommen dadurch ein erheblich verbessertes Angebot in der Region und in Richtung Stuttgart.

Mit der Reaktivierung der Talgangbahn zwischen Albstadt-Ebingen und Onstmettingen wird das aktuelle Busangebot auf dieser Relation durch ein modernes Stadtbahn-Angebot aufgewertet. Auf der Bahnstrecke Hechingen – Burladingen (Hohenzollernbahn) wird mit Einfügung der Regional-Stadtbahn ein stündliches Stadtbahn-Angebot eingeführt mit einzelnen direkten Fahrten zwischen Burladingen und Tübingen.

Wann mit einer vollständigen Umsetzung der Regional-Stadtbahn insbesondere auf den Bahnstrecken im Zollernalbkreis gerechnet werden kann, ist noch nicht endgültig zu terminieren.



Quelle: Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Abbildung 2: Geplantes Linienkonzept der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Im Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die Elektrifizierung der Bestandsstrecken des Netzes, der teilweise zweigleisige Ausbau zur Leistungssteigerung sowie die Errichtung zusätzlicher Stationen zur Verbesserung der Erschließungswirkung geplant. Teil des Projektes ist auch der Neubau von Stadtbahnstrecken und deren Verknüpfung mit Eisenbahninfrastruktur gemäß des „Karlsruher Modells“.

Bestandteile der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind (Strecken im Zollernalbkreis sind **fett hervorgehoben**):

- Modul 1 (im Bau, Fertigstellung 2022/2024):
 - Ausbau und Elektrifizierung der Ammertalbahn Tübingen Hbf – Herrenberg
 - Ausbau und Elektrifizierung der Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach
 - Neubau von Stationen auf der Neckar-Alb-Bahn im Abschnitt Metzingen – Tübingen Hbf
- Ausbaustrecken:
 - Ausbau und Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn Tübingen Hbf – Horb am Neckar
 - **Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn im Abschnitt Tübingen Hbf – Albstadt-Ebingen**
 - **Ausbau / Elektrifizierung der Hohenzollernbahn im Abschnitt Hechingen – Burladingen**
- Neubaustrecken und Reaktivierungen:
 - **Reaktivierung inkl. Elektrifizierung der Talgangbahn Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen**
 - Innenstadtstrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
 - Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)
 - Echaztalbahn mit Alaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)

Eisenbahnstrecken im Zollernalbkreis und deren Planungsstatus sind nachfolgend dargestellt. Sofern diese Strecken (auch in Teilstrecken) Bestandteile des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind, sind diese **fett hervorgehoben**. Sofern der Zollernalbkreis nicht Auftraggeber der Planungen ist, ist dies vermerkt.

Strecke	Planungsstatus und Maßnahmen im Zollernalbkreis (in Auszügen)
Zollern-Alb-Bahn (ZAB 1 Nord) Tübingen - Albstadt-Ebingen davon im Zollernalbkreis Hechingen – Albstadt-Ebingen	Vorplanung zu Ausbau und Elektrifizierung (begonnen Mitte 2022, Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2024) Zweigleisigkeit ab nördlich Bisingen bis Engstlatt Zweigleisigkeit zwischen Balingen u. Balingen Süd zudem Bau zusätzlicher Haltepunkte (siehe unten) und Kreuzungsbahnhöfe (Hechingen Süd, Frommern-West Albstadt-Lautlingen)
Zollern-Alb-Bahn (ZAB 1 Süd) Albstadt-Ebingen - Sigmaringen davon im Zollernalbkreis: Albstadt-Ebingen – Straßberg – Winterlingen	Vorplanung zu Ausbau und Elektrifizierung in Arbeit Auftraggeber: Landkreis Sigmaringen
Hohenzollernbahn (ZAB 2) Hechingen - Burladingen (-Gammertingen) davon im Zollernalbkreis: Hechingen – Burladingen-Gauselfingen	zum Ausbau und Elektrifizierung besteht aktuell keine aktive Planung Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) SWEG Schienenwege GmbH plant in den nächsten Jahren die Streckensicherungstechnik zu erneuern.
Schieferbahn (ZAB 3) Balingen - Schömburg	Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Gesamtstrecke Balingen - Rottweil in Arbeit (Fertigstellung im 1. Quartal 2023)
Eyachtalbahn (ZAB 4) Hechingen - Eyach davon im Zollernalbkreis Hechingen – Haigerloch-Bad Imnau	Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung in Arbeit Auftraggeber: Regionalverband Neckar-Alb
Talgangbahn Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen	Vorplanung zur Reaktivierung und Elektrifizierung (in Fertigstellung) bis zur Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn Tübingen - Albstadt-Ebingen vorgesehen Inbetriebnahme mit Inselbetrieb

Tabelle 1: Eisenbahnstrecken im Zollernalbkreis und deren Planungsstatus

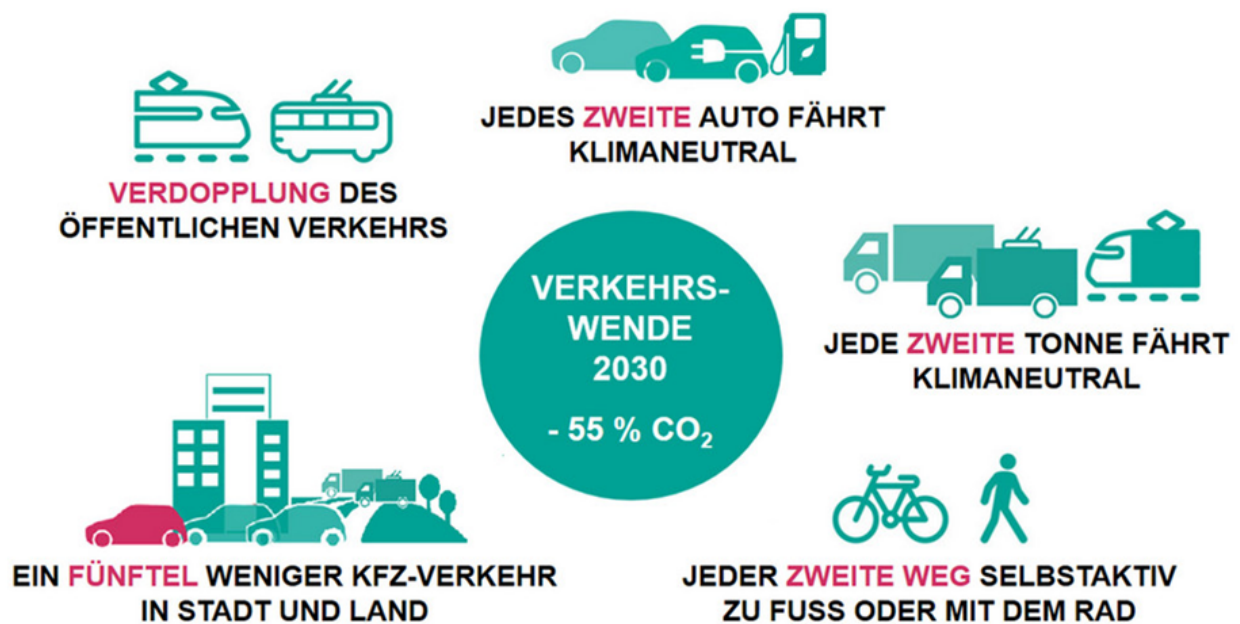
Die Zollern-Alb-Bahn zwischen Tübingen und Albstadt-Ebingen bildet bereits jetzt das Rückgrat des SPNV im Zollernalbkreis, weswegen deren Elektrifizierung und Ausbau eine wesentliche Taktverdichtung im SPNV ermöglichen wird.

Neue Stationen im Zollernalbkreis (Hechingen-Stetten, Hechingen Süd, Wessingen-Zimmern, Bisingen-Steinhofen, Balingen-Mitte, Endingen-Ost, Frommern-West, Albstadt-Meißtetter Straße) sollen die Erschließung durch den SPNV deutlich verbessern.

Daneben wird die Elektrifizierung Direktverbindungen nach Stuttgart auch nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ermöglichen, da eine Andienung von Stuttgart Hbf mit Dieselfahrzeugen dann nicht mehr zulässig sein wird.

1.5.3 Klimaschutzkonzept des Landes / Klimaschutz im Verkehr in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg beschreibt für den Sektor Verkehr die im Folgenden beschriebenen Perspektiven und Ziele.



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022) <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele>

Abbildung 3: Übersicht Klimaschutzkonzept des Landes

Landesperspektive und Zieldimension

Durch das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG) soll der CO₂-Ausstoß des Landes im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 um 65 Prozent gesenkt werden. Darüber hinaus strebt das Land bis zum Jahr 2040 die Klimaneutralität an. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr sollen nach langer Stagnation bis 2030 um 55 Prozent gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 reduziert werden. Um dieses ambitionierte, aber notwendige Ziel einer Verkehrswende bis 2030 zu erreichen, gibt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW) fünf Unterziele aus (veranschaulicht über die beiliegende Abbildung 3):

- Jedes zweite Auto fährt klimaneutral
- Jede zweite Tonne fährt klimaneutral
- Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad

- Ein Fünftel weniger Kfz.-Verkehr in Stadt und Land
- Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs

Die Zieldimension umfasst damit mehrere Verkehrsträger. Eine einseitige Ausrichtung, die einzelne Elemente (Beispiel: Fokussierung nur auf PKW-Elektromobilität im Sinne einer Antriebswende oder Begnügen mit Aktivitäten im Bereich des ÖPNV durch einen NVP) herausgreift, ist nicht mehr ausreichend. Die Zielerreichung erfordert von Land, Kreisen und Kommunen zusätzliche Anstrengungen. Hierfür ist eine strategische und Klimaschutzorientierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung für das ganze Land erforderlich. Die notwendige Planungsgrundlage auf Kreisebene schaffen Klimamobilitätspläne.

Klimamobilitätsplan

Bis 2030 sollen landesweit 44 Klimamobilitätspläne (KMP) erstellt sein. Das Land hat in § 7f KSG BW die rechtliche Grundlage für die Aufstellung der KMP geschaffen. Sie bündeln als integrierte Mobilitätskonzepte einzelne Fachkonzepte, wie beispielsweise einen Nahverkehrsplan und etablieren übergeordnet weitere wichtige Elemente wie Prozessgedanke, Partizipation oder auch die an der Raumordnung orientierte Betrachtung von Verkehr. Ziel ist es, alle relevanten Akteure einzubinden und wichtige Strukturen und Prozesse zu garantieren. Dazu sieht ein KMP konkrete Berechnungen und Maßnahmen vor, die an ein Verkehrsmodell gekoppelt sind. So sollen die CO₂-Emissionen durch den KMP bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2010 gesenkt werden. Orientiert am Instrument des Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) werden zudem Monitoring und Evaluation eingeführt. Damit geht ein KMP über die bekannten Verkehrsentwicklungspläne hinaus, die als Vorgänger aufgefasst werden können. Zudem ermöglicht ein aufgestellter KMP den Klimabonus. Für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen, die im KMP verankert sind, erhöht sich der Zuschuss der Förderung durch das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGTVFG) auf 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Auch die Erstellung eines KMP sowie notwendige Vorarbeiten wie die Aufstellung eines adäquaten Verkehrsmodells werden durch landesseitige Förderung (qualifizierter Fachkonzepte) unterstützt.

Umsetzung im Nahverkehrsplan des Zollernalbkreises

Grundsätzlich beschreitet der Zollernalbkreis einen guten Weg um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Dies wird im Nahverkehrsplan festgelegt durch die weitgehende Taktung des Busverkehrs (siehe Vorgaben zu den Bedienungshäufigkeiten in Kapitel 6.2.3), den RufBus Zollernalb und die anspruchsvollen Qualitätsziele (siehe Kapitel 6.2.5 bis 6.2.10).

1.5.4 Energie- und Klimaschutzkonzept des Zollernalbkreises

2015 wurde im Zollernalbkreis das Energie- und Klimaschutzkonzept beschlossen und 2017 fortgeschrieben. Neben den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit stellt der Zollern-

albkreis in seinem Leitbild „ein vorbildliches und nachhaltiges Handlungskonzept mit energie- und klimapolitischen Zielvorgaben in den Vordergrund seines Handelns.“²

Für die Mobilität ist insbesondere festgelegt, dass klimafreundliche Mobilität und ÖPNV ausgebaut werden sollen (ebd. S. 15).

Konkret bedeutet dies bereits (ebd. S. 17), dass

- sich im Fuhrparkmanagement des Landkreises neben elektro- und gasbetriebenen Fahrzeugen ausschließlich verbrauchs- und schadstoffarme Dienstfahrzeuge im Einsatz befinden
- ein Angebot für Job-Tickets sowie dienstliche e-Bikes besteht
- ein 30-Minuten-Takt auf der Hauptbuslinie 44 in Albstadt eingeführt wurde,

Für die zukünftige Entwicklung wird vorgesehen, dass die Planungen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb weiterverfolgt werden sollen und der Nahverkehrsplan / Nahverkehrsentwicklungsplan weiter fortgeschrieben werden.

Zusammenfassend sollen folgende Potenziale vertiefend untersucht werden, die vor allem einer Multi- und Intermodalen Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes dienen (ebd. S. 84):

- Vernetzung der Verkehrsmittel steigern zum Beispiel Fahrrad-Zug, Fahrrad-Bus, PKW-Zug
- Mehr Marketing und Sonderaktionen des ÖPNV
- Überdachung von weiteren Bushaltestellen
- Ausbau der bedarfsorientierten Verkehre
- Modal-Split Erhebung (Anteil Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV am Gesamtverkehr)
- Qualitätsverbesserung, (sichere und überdachte) Radabstellanlagen, evtl. mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder
- Vernetzung der Elektromobilität mit ÖPNV, Tourismus, Wirtschaft und mit benachbarten Kommunen im ländlichen Raum
- Car Sharing: Ausleihmöglichkeiten von Fahrzeugen, beispielsweise am Bahnhof (Fahrräder, Elektrofahrrad, PKW)
- Weiterentwicklung Radwegenetz (Beschilderung, Nutzerfreundlichkeit)

Die Maßnahmen haben nur teilweise Wirkungen auf den Nahverkehrsplan, zeigen aber die grundsätzlich ganzheitliche Betrachtung der Mobilität, die auch in Hinblick auf den ÖPNV und seinen Verknüpfungen mit anderen umweltfreundlichen und energiesparenden Verkehrsmitteln geplant werden muss.

² Energie- und Klimaschutzkonzept Zollernalbkreis, Fortschreibung 2017, S. 14

Das Klimaschutzkonzept wird 2023/24 fortgeschrieben und an die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst.

Über das Klimaschutzkonzept hinaus sind bereits weitere Maßnahmen ergriffen worden, um einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen zu leisten.

1.5.5 **Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)**

Durch die Clean Vehicles Directive besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurde.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen M1³ und M2⁴, die den Grenzwert für CO2-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 1.1.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M3⁵ gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel Elektrizität und Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG)

Ausgenommen sind „Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden“ (CDV Artikel 4 (4b)).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO2/kWh oder weniger als 1 g CO2/km ausstößt“ (CDV Artikel 4 (5)).

	Fahrzeugklassen M ₁ und M ₂		Busse (Fahrzeugklasse M ₃)	
	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 %	65 %
Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland				

Tabelle 2: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge

³ Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.
⁴ Fahrzeugklasse M2: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.
⁵ Fahrzeugklasse M3: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive wird über ein Bundesgesetz organisiert, das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG in der Fassung vom 09.06.2021)

Durch dieses Gesetz werden die Vorgaben der CVD (Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)) in nationales Recht überführt. Dabei werden Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge definiert. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Anwendung wird über § 3 und § 4 definiert. So sind für Busse der Klasse M3 mit der Aufbauart Klasse I (über 22 Personen) mit Stehplatzbereichen und konstruktiven Merkmalen für häufiges Ein- und Aussteigen sowie Busse der Klasse M3 und Aufbauklasse A (bis 22 Personen) mit Stehplätzen die Mindestziele zu erfüllen.

Die Bundesländer sind für die Umsetzung der Mindestziele in ihrem Zuständigkeitsbereich verantwortlich.

Die rechtlichen Vorgaben sind nach ihrer Festlegung zu erfüllen. Bei Beschaffung emissionsfreier Busse ist mit deutlichen Mehrkosten im Busangebot zu rechnen. Zusätzlich zur Beschaffung der Busse sind auch mögliche Infrastrukturkosten einzuplanen, beispielsweise für Ladestationen für E-Busse. Das Land Baden-Württemberg hat hierfür bereits ein Förderprogramm aufgelegt.

Siehe hierzu auch die Fahrzeugstandards im Anforderungsprofil (Kapitel 6.2.5)

1.6 Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde von einem engen Arbeitskreis bestehend aus Vertretern des Zollernalbkreises und des Gutachterbüros begleitet.

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das ÖPNV-Forum vorgesehen, das im November 2019 einen Auftakt startete und auch danach in einigen Veranstaltungen stattgefunden hat. Bei der Auftaktveranstaltung waren auch die Verkehrsunternehmen eingeladen. Allerdings war dieses Informations- und Diskussionsforum durch die Corona-Pandemie nur eingeschränkt möglich. Der Zollernalbkreis plante in dieser Zeit das neue Buskonzept für die Linienbündel, die 2021 in Betrieb gehen konnten.

Folgende Veranstaltungen zur Abstimmung zum Thema Barrierefreiheit haben stattgefunden:

- 17.03.22: Austausch mit Behindertenverbänden im Online-Format;
- 01.06.22: Treffen zum Thema „barrierefreier Nahverkehr im ZAK“ mit Selbsthilfegruppen mit Praxisversuch direkt am Bus mit Rollstuhl;

Im Jahr 2022 fand eine Online-Bürgerbeteiligung statt, deren Ergebnisse die Bestrebungen des Zollernalbkreises sehr gut bestätigten. Die Ergebnisse sind im Kapitel 8 des Nahverkehrsplans beschrieben.

Für den Nahverkehrsplan wurde vor und nach der Umsetzung des neuen Konzeptes eine Analyse des ÖPNV durchgeführt (siehe Kapitel 4). Hier wurden sowohl Schwachstellen entdeckt, deren Behebung bereits in die Planung der Linienbündel eingehen konnten. Aber es wurden auch weiterhin bestehende Mängel vor allem in den Gebieten außerhalb des Gebietes der Linienbündel nachgewiesen, vor allem im Bereich Burladingen – Winterlingen – Bitz, hier sieht der Nahverkehrsplan die Prüfung weiterer adäquater Maßnahmen vor.

An die Erstellung des Entwurfs schließt sich ein Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik zur Freigabe des Entwurfs zum formalen Anhörungsverfahren an.

Im formalen Anhörungsverfahren werden Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, das Regierungspräsidium Tübingen, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), Verkehrsverbünde, Sozialverbände, Städte und Gemeinden im Zollernalbkreis und weitere Interessensvertreter angehört.

Nach Überprüfung und Bearbeitung der Reaktionen erfolgt der Beschluss des Nahverkehrsplans im Kreistag.

2 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998

2.1 Inhalte und Umsetzung des Nahverkehrsplans

Der letzte Nahverkehrsplan für den Zollernalbkreis wurde im Jahr 1998 beschlossen. Seither hat sich sowohl hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV im Kreis als auch hinsichtlich der rechtlichen Grundlagen für die Erstellung und rechtlichen Wirkung eines Nahverkehrsplans viel verändert. Daher entspricht der neue Nahverkehrsplan eher einer Neuaufstellung als einer Fortschreibung.

Zwar waren Nahverkehrspläne im Zuge der Regionalisierung des Öffentlichen Nahverkehrs bereits auf Grundlage des PBefG und des ÖPNVG aufzustellen. Für die Aufgabenträger wie dem Zollernalbkreis war die Aufgabe, den ÖPNV hoheitlich zu organisieren und die Grundsätze für das Bedienungsangebot aufzustellen, noch sehr neu. Jedoch war die rechtliche Wirkung der Nahverkehrspläne eher durch Soll- und Kann-Bestimmung definiert. Dies hat sich durch die Novellierung des PBefG deutlich hin zu einer größeren Bedeutung des Nahverkehrsplans gewandelt. Die Genehmigungsbehörde hat nun „einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“ (§ 8, Abs. 3a PBefG).

Im Nahverkehrsplan 1998 zeigt sich dies im Hinweis auf einen rein appellativen Charakter der Vorgaben für Tarif und Service. Diese umfassen auch alle Ausstattungsmerkmale von Haltestellen und Fahrzeugen, die Informationsmedien und Platzkapazitäten sowie alle Anforderungen an Barrierefreiheit. Hier wurde eine Abwägung durch die Verkehrsunternehmen als Voraussetzung für die Umsetzung genannt.

Hinsichtlich der Bedienungsqualität wurde ein umfängliches Anforderungsprofil erstellt, auf dessen Basis eine intensive Analyse durchgeführt wurde. Die festgestellten Mängel sowie die daraus resultierenden Maßnahmenvorschläge wurden jedoch lediglich als Prüfvorschläge definiert. Im einleitenden Satz zum Maßnahmenkapitel 6 heißt es hierzu: „Diese aus der Angebotsanalyse abgeleiteten Maßnahmen stellen einen Katalog von Vorschlägen dar, bei denen der Handlungsbedarf im Einzelfall zu prüfen ist.“ Auch die Behebung von Bedienungsmängeln wird der wirtschaftlichen Prüfung durch die Verkehrsunternehmen anheimgestellt.

In Tabelle 3 werden die letztlich zu prüfenden Maßnahmen dargestellt, die über die Planung von Einzelfahrten hinausgehen. Ihre Umsetzung bzw. der heutige Zustand des ÖPNV wird ebenfalls berichtet.

Maßnahmenvorschlag 1998	Umsetzung
Einführung eines Schnellbusses im Studentakt zwischen Balingen und Rottweil in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Rottweil	Umsetzung als Regiobuslinie Ende 2023 geplant.
Schließen von Angebotslücken montags bis freitags nachmittags von Balingen	Balingen – Rosenfeld dichte Bedienung aktuell umgesetzt

Maßnahmenvorschlag 1998	Umsetzung
nach Rosenfeld, zwischen Winterlingen und Ebingen sowie zwischen Burladingen und Gammertingen	Konkrete Nachverfolgung der Entwicklung einzelner Fahrten im Zeitrahmen von über 20 Jahren nicht mehr sinnvoll.
Einrichtung zusätzlicher Haltestellen an bestehenden Linienwegen: ■ Balingen Ostdorf (im Süden an der Neuen Balingen Str.) ■ Haigerloch (westlich des Zentrums), ■ Haigerloch Owingen (Hauptstraße), ■ Meßstetten Heinstetten (Meßstettener Straße) Nusplingen Südteil (an L 433).	■ Haltestelle Neue Balingen Straße existiert ■ Haigerloch: Erschließungslücke ist durch Haltestelle Freibad umgesetzt ■ Owingen: Entlang der Hauptstraße ausreichend erschlossen ■ Meßstetten Heinstetten – Erschließungslücke bei 300m immer noch vorhanden (bei 600m nur sehr klein) Nusplingen Südteil immer noch Lücke, aber bei 600m nur wenige betroffenen Einwohner.
Linienänderungen prüfen: ■ Dotternhausen: Erschließung des Wohngebiets „Steinacker“ (Linie 7440 oder Linie 15), falls betriebliche Probleme gelöst werden können. ■ Geislingen Erschließung des südlichen Siedlungsgebietes ■ Grosselfingen: Erschließung des südlichen Ortsteils ■ Haigerloch Gruol: Erschließung des Gebiets um die Panoramastraße (Linie 19 oder Linie 7433) ■ Meßstetten: Erschließung des südlichen und östlichen Ortsteils (Linie 62) ■ Rangendingen Erschließung des Wohngebiets „Fleischäcker“ Richtung Wolfental (Linie 10) ■ Winterlingen Harthausen: Erschließung des Nordwestteils	■ Dotternhausen ausreichend erschlossen ■ Geislingen ausreichend erschlossen ■ Grosselfingen ausreichend erschlossen ■ Haigerloch Gruol: ausreichend erschlossen ■ Meßstetten nur sehr geringe Erschließungslücken, bei 600m ■ Rangendingen: Erschließungslücke besteht noch immer ■ Harthausen ausreichend erschlossen
Gebiete und Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage: Ergänzen des ÖPNV durch Bedarfsbusse bzw. durch Anruf-Sammeltaxi-Systeme AST (nicht nur einzelne Fahrten, sondern eigenes System mit eigenen Linien) vor allem in den Bereichen: ■ Schömberg (abseits der Achse) ■ Burladingen (abseits der Achse) ■ Rosenfeld	System Rufbus Zollernalb ist etabliert, aber nicht in diesen genannten Bereichen.

Maßnahmenvorschlag 1998	Umsetzung
Die Schaffung häufigerer Direktfahrten auf den Verbindungen Balingen - Rosenfeld - Oberndorf und Hechingen - Rangendingen - Haigerloch ohne Schleifenfahrten zur Feinerschließung soll geprüft werden	Balingen - Rosenfeld - Oberndorf ist dicht getaktet umgesetzt
Umsetzung des Tarifverbunds Neckar-Donau.	Nach umfänglichen Voruntersuchungen wurde 2002 der Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo) als Zusammenschluss der Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und des Zollernalbkreises sowie der Verkehrsunternehmen der Region umgesetzt. Dazu wurde ein einheitlicher naldo-Tarif eingeführt mit Anerkennung eines einheitlichen Fahrscheinsystems für über 50 Verkehrsunternehmen im Raum.

Tabelle 3: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 - Maßnahmenumsetzung

2.2 Nahverkehrsentwicklungsplan 1998

Der Nahverkehrsentwicklungsplan 1998, der gleichzeitig mit dem Nahverkehrsplan beschlossen wurde, aber eher einen unverbindlichen Blick in die weitere Entwicklung darstellte, sah bereits weitreichende Maßnahmen wie eine umfassende Barrierefreiheit, Qualitätssicherung professionelles Marketingkonzept sowie die Einrichtung von Mobilitätszentralen mit der Ausrichtung, intermodale und multimodale Mobilität zu ermöglichen.

Das dort vorgesehene ÖPNV-Konzept sah eine Reaktivierung der Talgangbahn vor. Wichtiger Schwerpunkt war eine gute Anschlussabstimmung an alle Bahnhöfen im Kreis zwischen Bussen und SPNV, jedoch wurde auch das Problem einer stringenten Vertaktung und einer Anschlusssicherung bei nicht klar getaktetem Zugangebot und bei nicht in das Taktschema passenden Schulanfangs- und -schlusszeiten thematisiert. Das so aufgebaute ÖPNV-Konzept wurde nicht umgesetzt.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Struktur des Landkreises

Mit 25 Städten und Gemeinden bei ca. 190.000 Einwohnern ist der Zollernalbkreis vorwiegend ländlich geprägt. Er umfasst Teile der Schwäbischen Alb im Osten sowie das Albvorland. Der Albtrauf bedingt große Höhenunterschiede und er prägt mit seinen Tälern den Raum und die verkehrlichen Zusammenhänge. Im Folgenden werden die Bevölkerungsstruktur und ihre Prognose, die geplante Siedlungsentwicklung sowie die Nachfragerrelevanten Punkte wie die Lage im zentralörtlichen Gefüge, die Pendler- und Schülerverflechtungen dargestellt.

3.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsprognose

Im Zollernalbkreis leben 2019 189.363 Einwohnerinnen und Einwohner auf einer Fläche von 917 qkm.

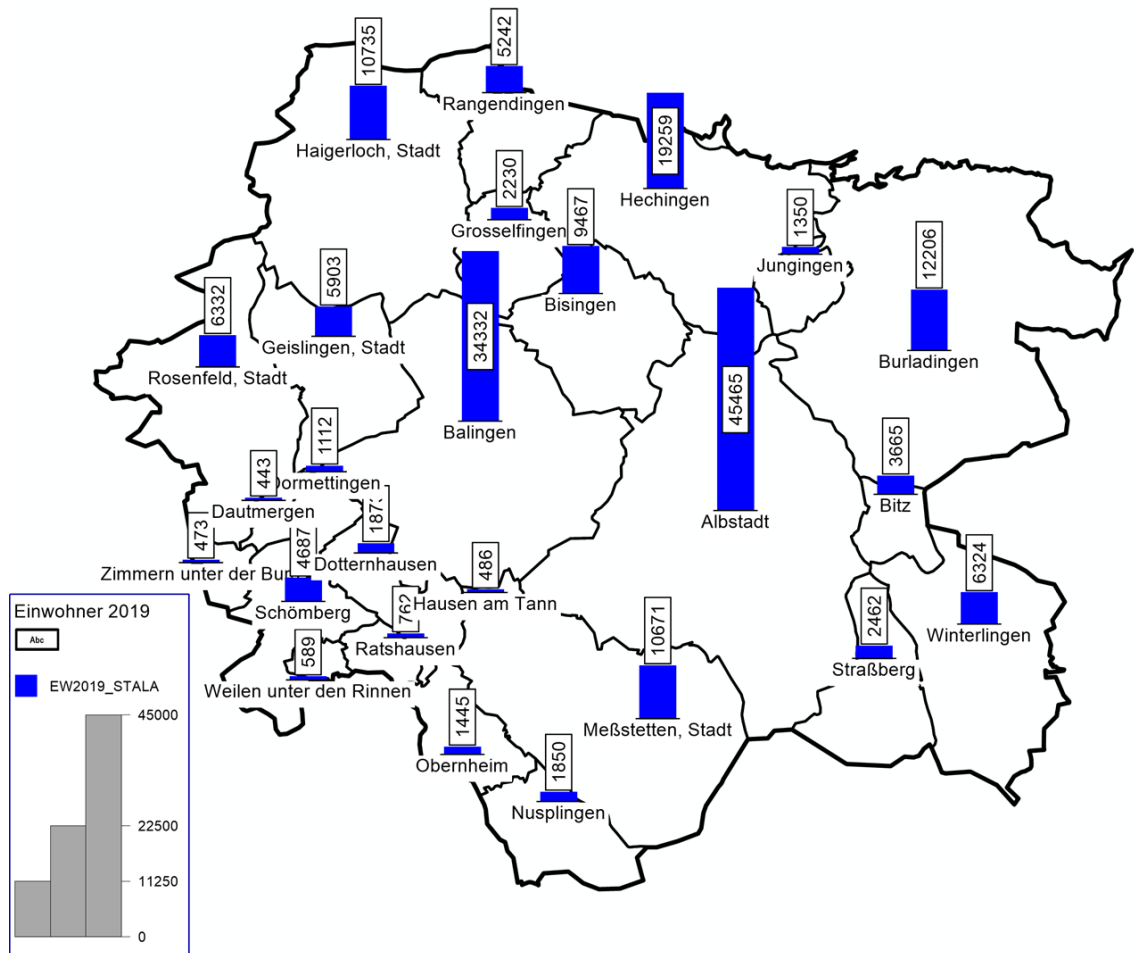
Pro km² leben durchschnittlich 206 Einwohnerinnen und Einwohner⁶

Die Bevölkerungsvorausrechnung des statistischen Landesamtes⁷ berechnet einen leichten zu erwartenden wanderungsbedingten Bevölkerungszuwachs, allerdings nur von ca. 2 % in über 10 Jahren. Der Zuwachs hat damit nur eine geringe Auswirkung auf die Gesamtverkehrsnachfrage.

Die Kommunen (siehe Abbildung 4) weisen Größen von 443 Einwohnerinnen und Einwohnern in Dautmergen bis hin zu 45.465 Einwohnern in Albstadt auf. Die beiden größten Städte sind Balingen und Albstadt.

⁶ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/> (Abruf 24.03.2022)

⁷ ebenda

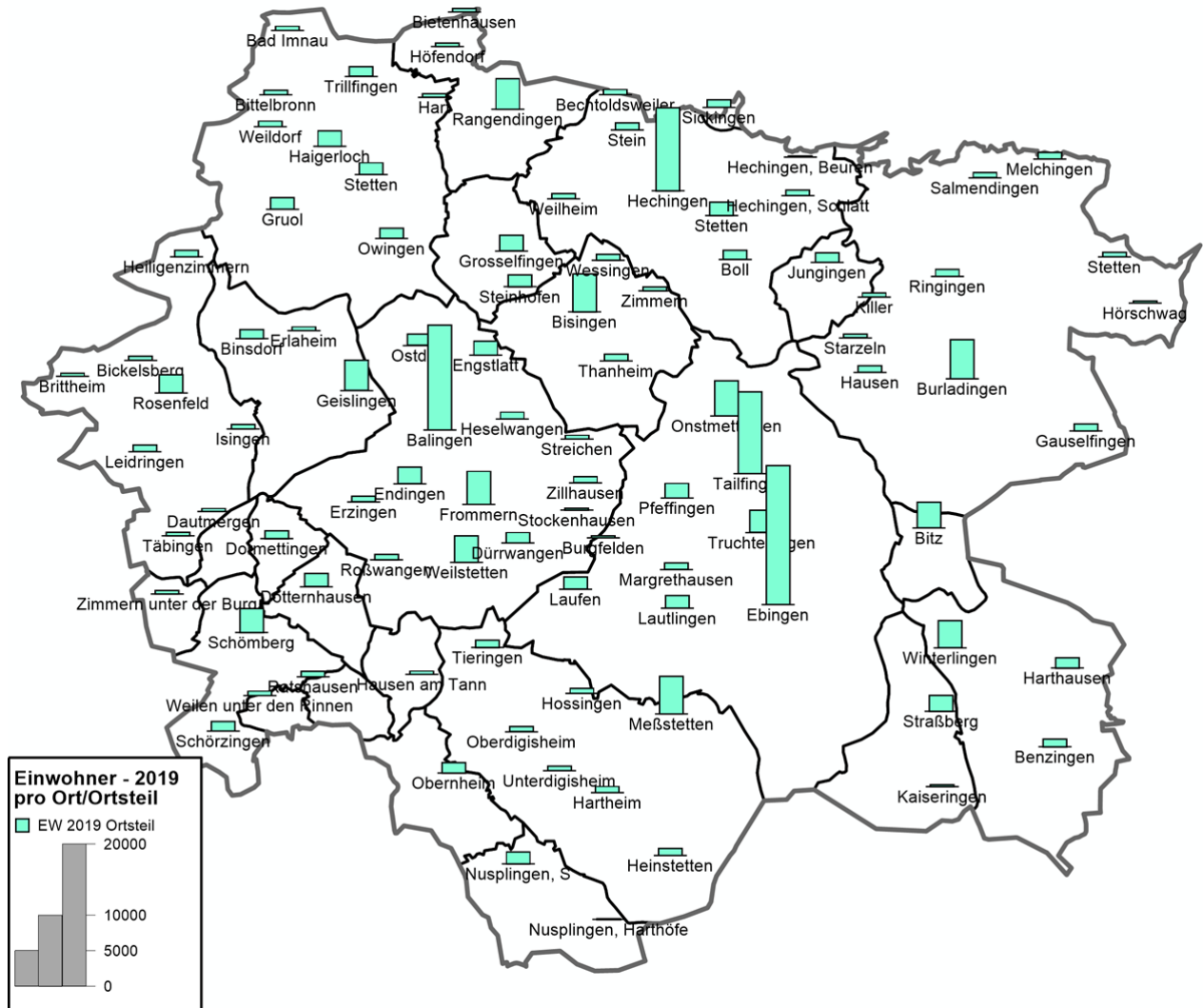


Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg Stand 31.12.2019

<https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/GebietFlaeche/01515020.tab?R=KR417> - Darstellung PTV

Abbildung 4: Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden (2019)

Abbildung 5 zeigt die Einwohnerinnen und Einwohner in den einzelnen Ortsteilen, diese wurden bei den Städten und Gemeinden abgefragt. Es zeigt sich, dass es eine Reihe geschlossener Ortschaften gibt, die größten liegen in den Kernorten von Balingen und Albstadt-Ebingen sowie Albstadt Taifingen und Hechingen mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

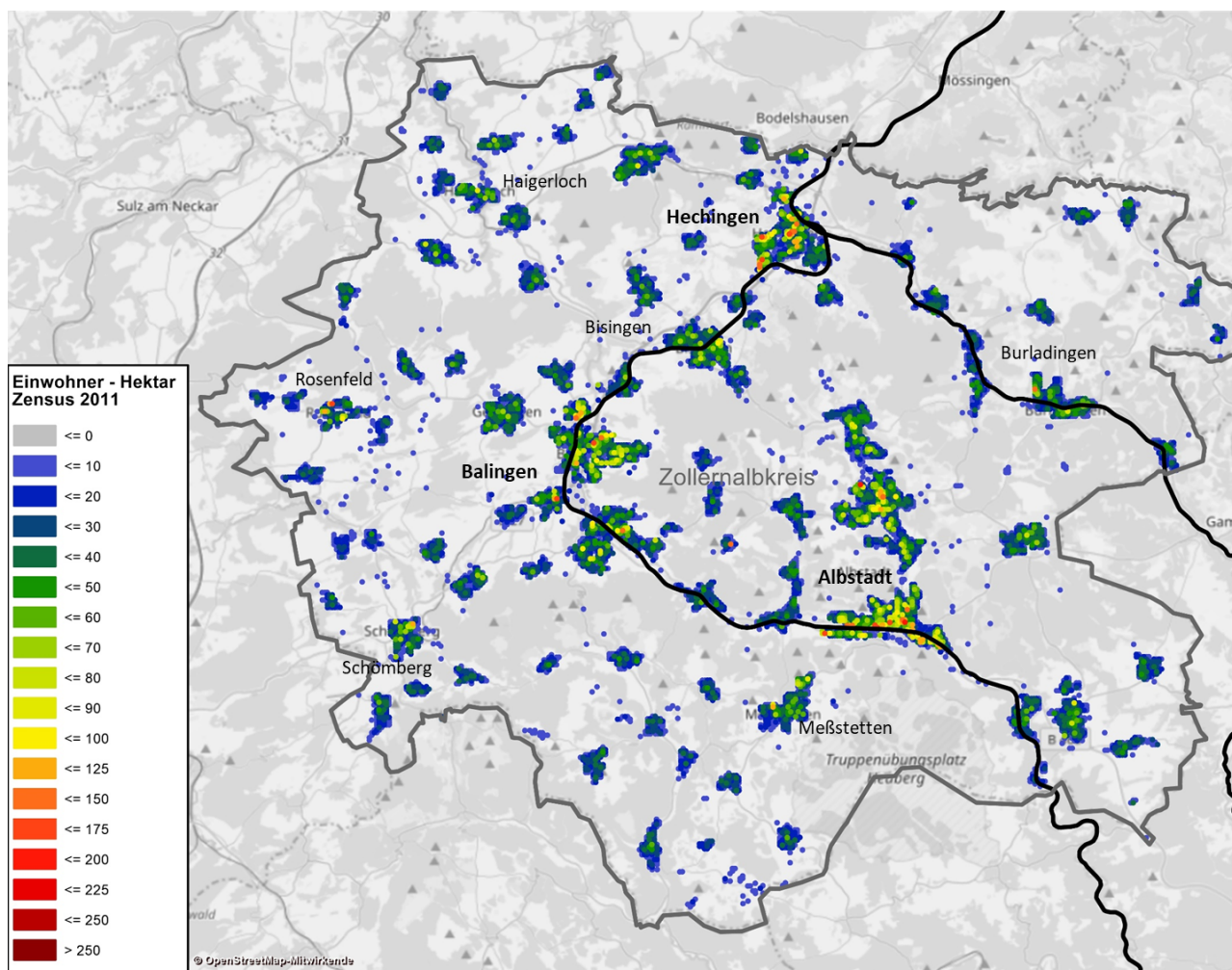


Quelle: Befragung Gemeinden Zollernalbkreis - Darstellung PTV

Abbildung 5: Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile (2019)

Verfeinert lässt sich dies aus der etwas älteren Datenquelle von 2011, den Ergebnissen des Zensus mit Einwohnerdarstellungen je Hektar (siehe Abbildung 5) betrachten. Abgesehen von neuen Wohngebieten ist die Darstellung sehr verlässlich und zeigt deutlich, wo Verdichtungen der Einwohner zum Beispiel durch höhere Geschossbebauung vorhanden ist und somit, wo auch kleinräumig besondere Nachfrageschwerpunkte für den ÖPNV bestehen.

Auch hier zeigt sich die Einwohnerkonzentration in Kernstadtbereichen mit punktuell über 200 EW pro Hektar, in denen Geschosswohnungsbauten vorherrschen. Diese Bereiche sollten gut vom ÖNV erschlossen werden und liegen bereits heute zumeist an den Strecken des SPNV. In den übrigen Orten sind häufig niedrigere Einwohnerdichten von 10-30 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Hektar zu verzeichnen. Dort sind vor allem Einfamilienhäuser oder andere niedriggeschossige Wohnhäuser vorhanden. Bis auf geringe Ausnahmen weist der Zollernalbkreis aber eine geschlossene Bebauung auf, die meisten Siedlungen sind daher gut mit dem ÖPNV erschließbar.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015 - Darstellung PTV

Abbildung 6: Einwohnerzahlen je Hektar (2011)

Eine differenziertere Betrachtung der Einwohnerprognose auf Gemeindeebene⁸ zeigt, dass die genannte zu erwartende geringfügige Erhöhung der Bevölkerungszahl sich in den Gemeinden zwar unterscheidet, aber dennoch keine deutlichen Unterschiede aufweist. Tabelle 4 zeigt die Prognose bis 2030 ausgehend von 2017.

Gemeinde	Bevölkerung 2017 [EW]	Bevölkerung 2030 [EW]	Zuwachs/Rückgang [EW]	Anteil
Albstadt, Stadt	45.023	46.603	1.580	+4 %
Balingen, Stadt	34.062	34.893	831	+2 %
Bisingen	9.423	9.646	223	+2 %
Bitz	3.627	3.629	2	0 %
Burladingen, Stadt	12.239	12.381	142	+1 %
Dautmergen	415	421	6	+1 %

⁸ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg - Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung Basis 2017; Hauptvariante.

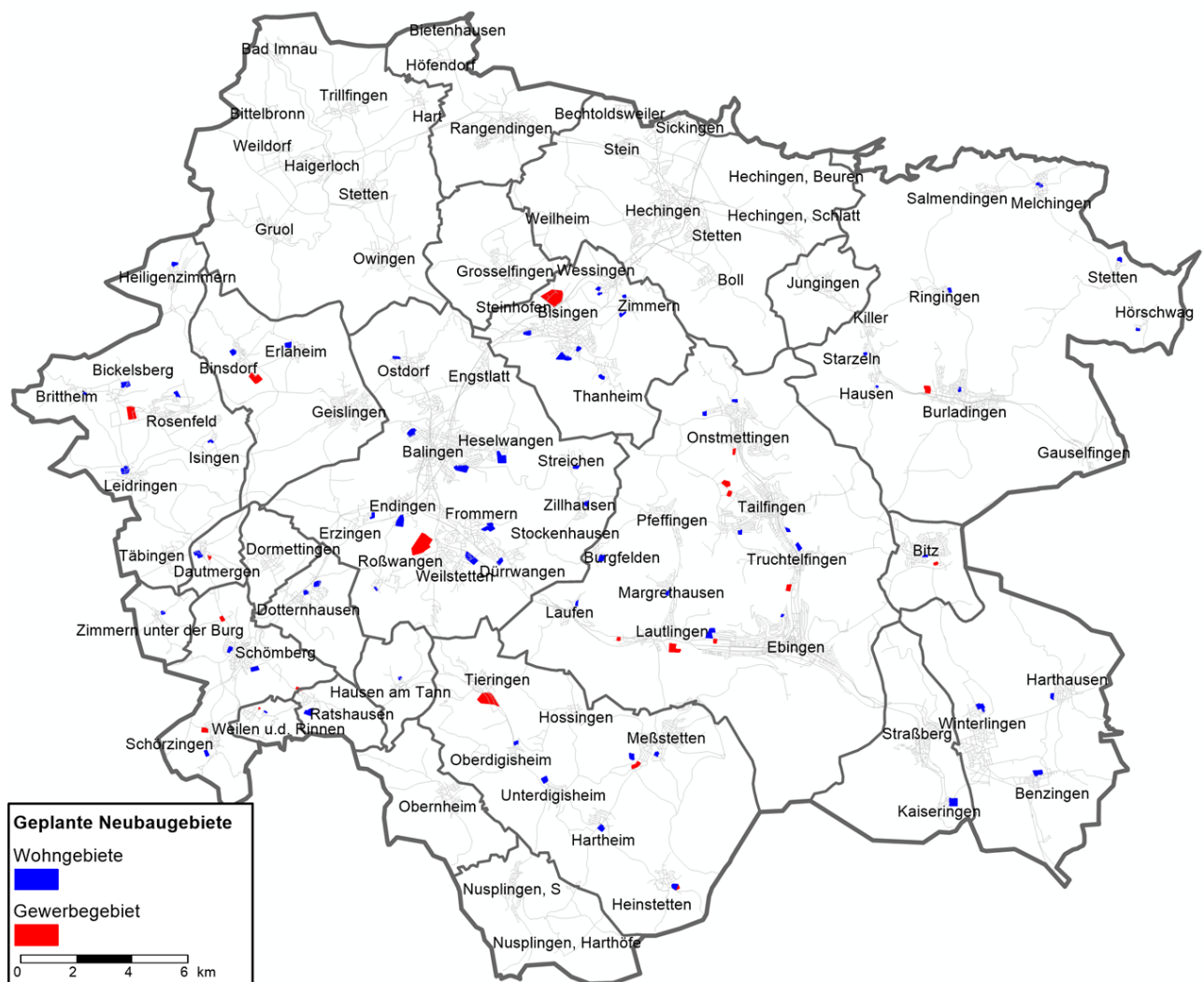
Gemeinde	Bevölkerung 2017 [EW]	Bevölkerung 2030 [EW]	Zuwachs/Rückgang [EW]	Anteil
Dormettingen	1.100	1.127	27	+2 %
Dotternhausen	1.856	1.901	45	+2 %
Geislingen, Stadt	5.860	5.948	88	+2 %
Grosselfingen	2.195	2.280	85	+4 %
Haigerloch, Stadt	10.637	10.868	231	+2 %
Hausen am Tann	460	475	15	+3 %
Hechingen, Stadt	19.157	19.636	479	+3 %
Jungingen	1.357	1.350	-7	-1 %
Meßstetten, Stadt	10.563	10.736	173	+2 %
Nusplingen	1.785	1.796	11	+1 %
Obernheim	1.458	1.462	4	0 %
Rangendingen	5.240	5.389	149	+3 %
Ratshausen	767	792	25	+3 %
Rosenfeld, Stadt	6.391	6.481	90	+1 %
Schömburg, Stadt	4.643	4.784	141	+3 %
Straßberg	2.460	2.481	21	+1 %
Weilen unter den Rinnen	612	627	15	+2 %
Winterlingen	6.367	6.444	77	+1 %
Zimmern unter der Burg	473	473	0	0 %
Zollernalbkreis	188.170	192.623	4.453	+2,4 %

Tabelle 4: Bevölkerungsvorausrechnung auf Gemeindeebene

Die meisten Orte, insbesondere in den heute bereits größeren Gemeinden weisen einen erwarteten Zuwachs von 0 % - 4 % auf. Lediglich in Albstadt bedeutet dies mit +4 % einen Zuwachs von 1.580 Einwohnerinnen und Einwohnern, alle anderen Gemeindezuwächse liegen deutlich niedriger. Die Veränderung hat nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.

3.1.2 Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete

Wichtiger sind dagegen die punktuellen Veränderungen, wo neue Wohn- oder Gewerbegebiete geplant werden und eine Erschließung notwendig werden kann. Diese Gebiete wurden 2019 bei den Gemeinden abgefragt. Die Angaben dienen der Prüfung, ob die Gebiete ausreichend durch den ÖPNV erschlossen sind, oder ob hier noch Maßnahmen vorzusehen sind (siehe hierzu Kapitel 4).



Quelle: Angaben der Gemeinden, 2020 - Darstellung PTV

Abbildung 7: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete

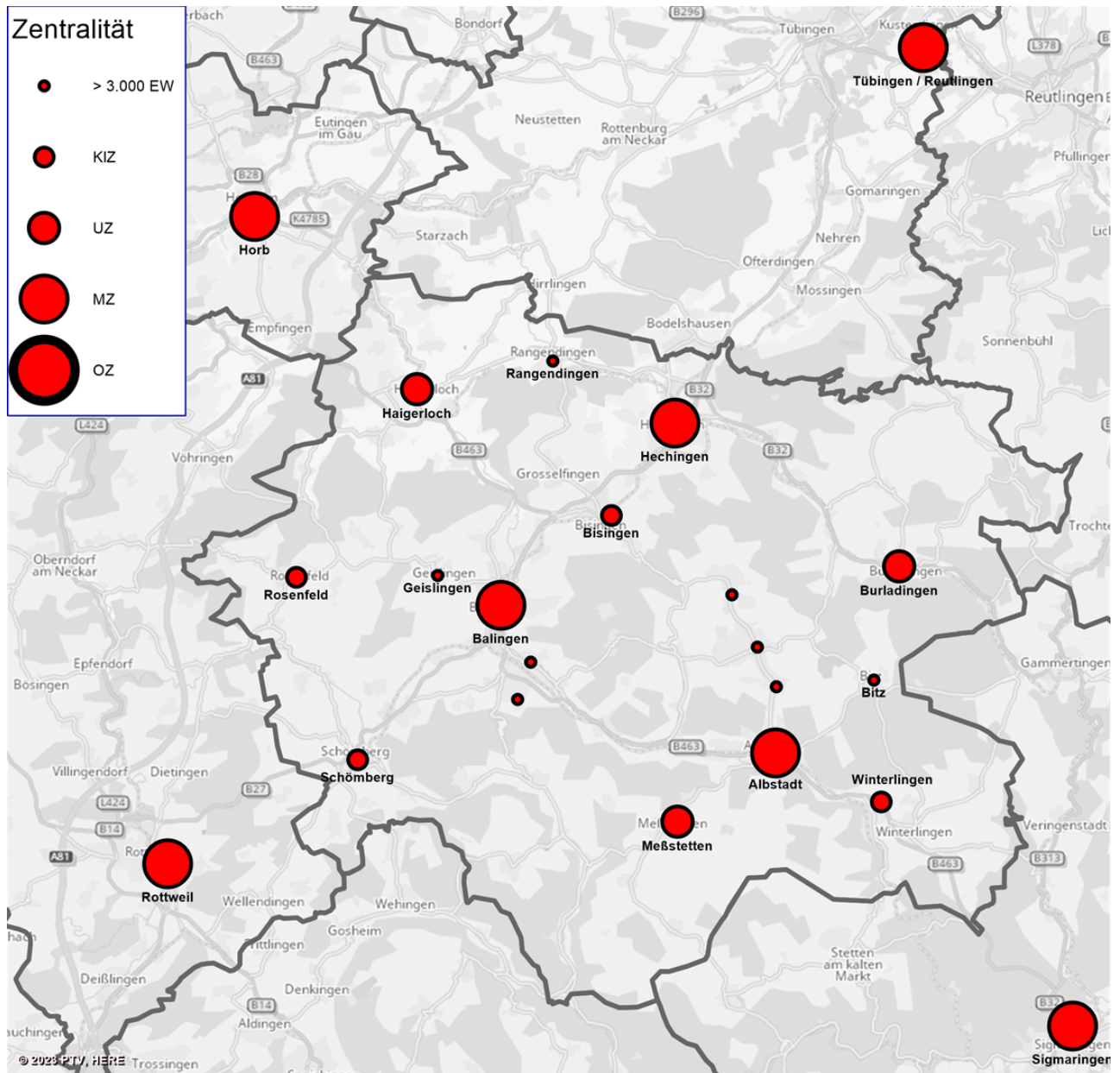
3.1.3 Lage des Kreises im zentralörtlichen Gefüge

Gemeinsam mit den Nachbarkreisen Reutlingen und Tübingen bildet der Zollernalbkreis die Region Neckar-Alb. Im Süden grenzt er an die Landkreise Sigmaringen und Tuttlingen, im Westen schließen sich die Landkreise Rottweil und Freudenstadt an. Sigmaringen und Rottweil sind auch die nächsten Mittelzentren außerhalb des Kreises. Reutlingen und Tübingen bilden als Doppelzentrum das zugehörige Oberzentrum. Die Einteilung der Zentren ist dem Regionalplan Neckar-Alb 2013⁹ zu entnehmen.

In der Abbildung 8 sind die Kleinzentren, Unterzentren und Mittelzentren dargestellt, sowie das gemeinsame Oberzentrum Tübingen/Reutlingen und die Mittelzentren Rottweil und Sigmaringen in den Nachbarkreisen.

⁹ Herausgeber: Regionalverband Neckar-Alb: Regionalplan Neckar-Alb 2013, Textteil, Mössingen 2015,

Im Zollernalbkreis sind zudem die Orte/Ortsteile mit mehr als 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern dargestellt, die aufgrund ihrer Größe von größerer Bedeutung für das Verkehrsaufkommen sind, ohne eine zentrale Funktion innezuhaben. Diese liegen insbesondere im Talgang und Umgebung (Onstmettingen, Tailfingen, Truchtertlingen und Bitz) sowie im verdichteten Bereich um Balingen (Balingen-Frommern und -Weilstetten sowie Geislingen).



Quelle: Regionalplan Neckar-Alb 2013 - Darstellung PTV

Abbildung 8: Zentralörtliches Gefüge und Gemeinden über 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner

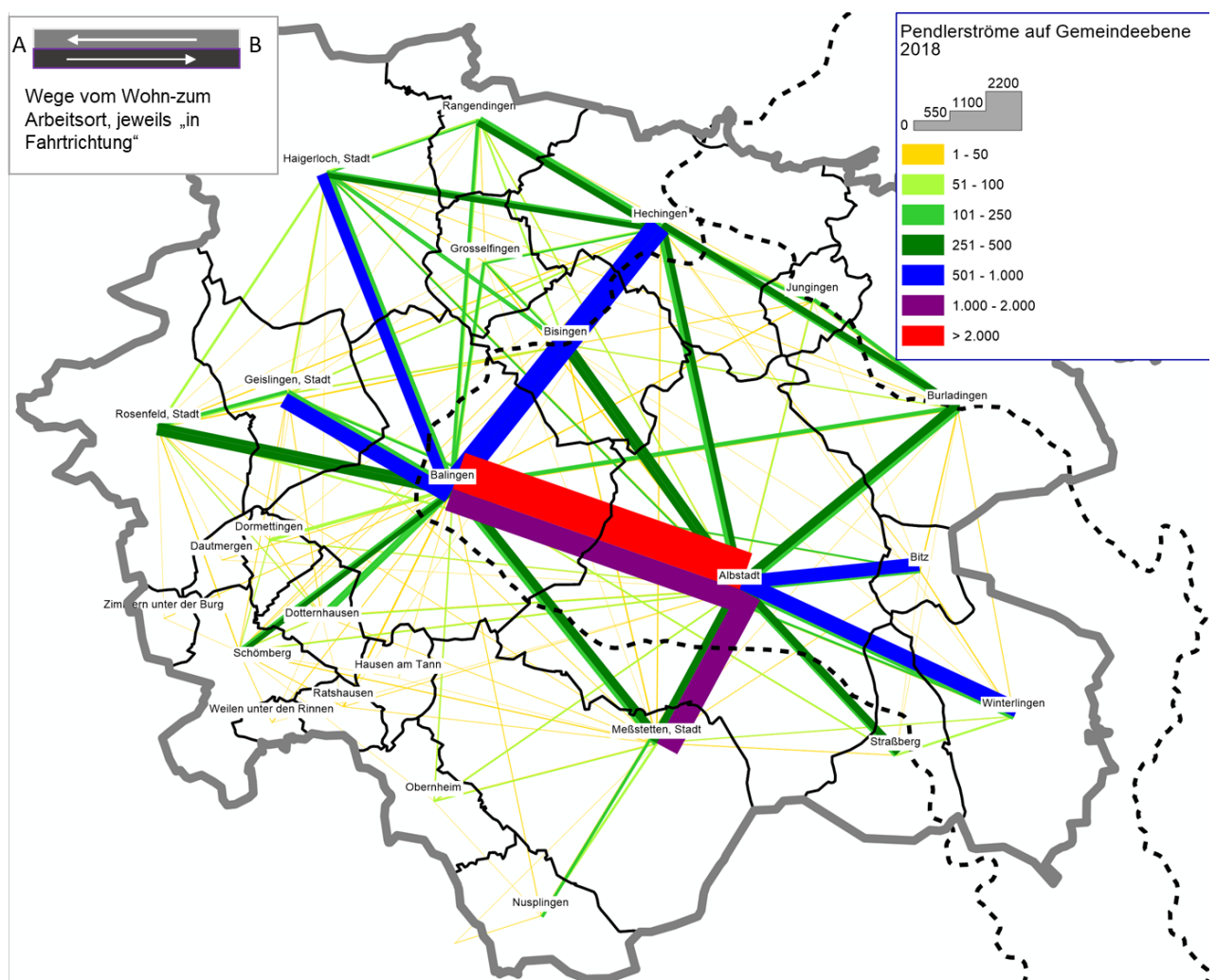
3.1.4 Pendlerzahlen

Die MIV-Nachfrage bildet das Potenzial für den ÖPNV ab. Zu erschließen sind sie aus den Pendlerzahlen, die einen Teil der Gesamtnachfrage abbilden.

In den folgenden Abbildungen werden die Pendlerzahlen auf Gemeindeebene der Bundesagentur für Arbeit mit Stand 2018 dargestellt.

Zunächst werden die Binnenpendler (Abbildung 9) innerhalb des Landkreises betrachtet. Orte mit hohen Einpendlerzahlen sind vor allem Balingen und Albstadt, gefolgt von Hechingen. In allen übrigen Orten überwiegen die Auspendler.

Sehr kleine Ströme mit unter 50 Gesamtpendelnden sind zwischen vielen Gemeinden vorhanden, die allerdings kaum Potenziale für Linienverkehre bieten.



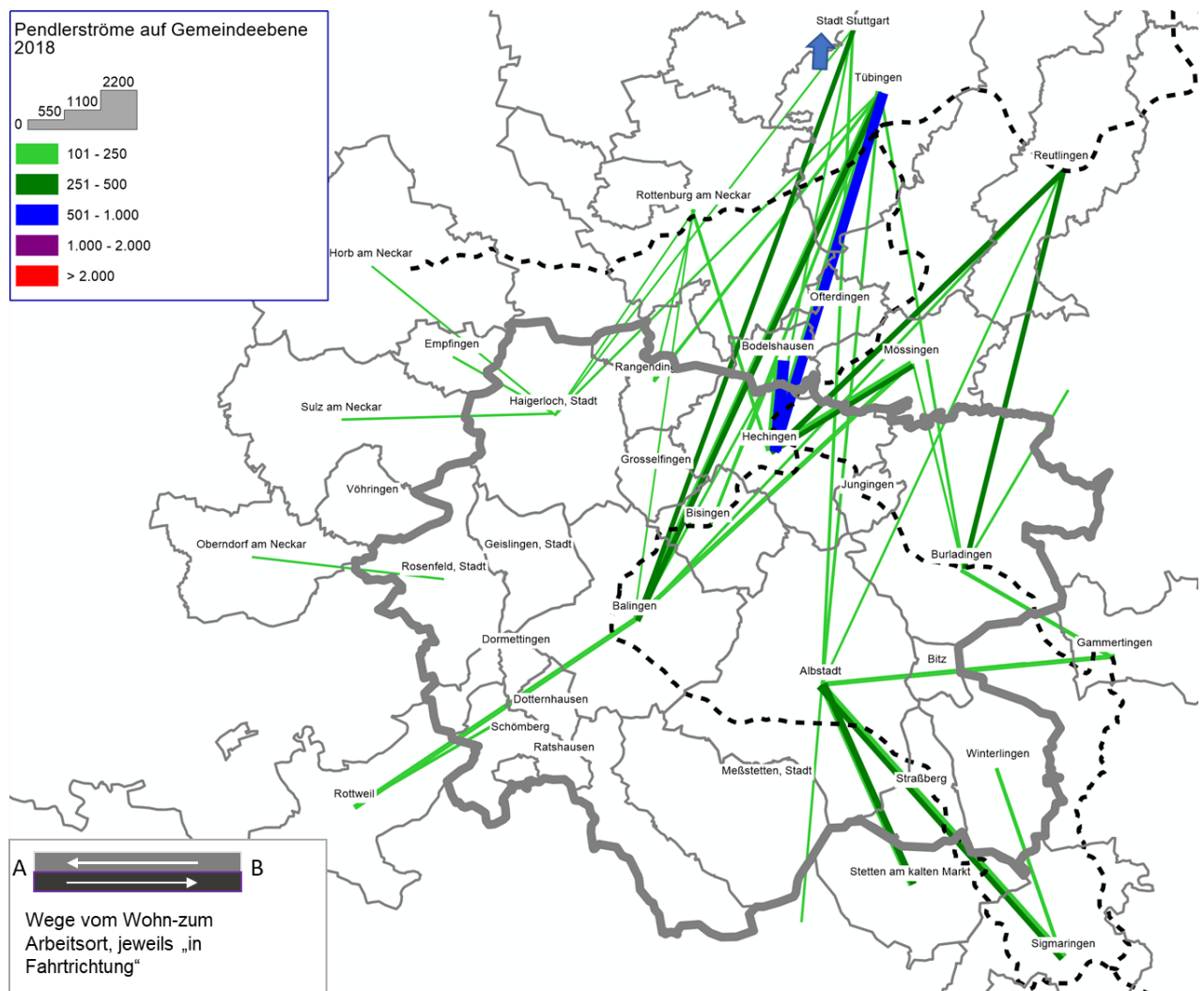
Quelle: Daten der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2018, Darstellung PTV

Abbildung 9: Binnenpendler im Zollernalbkreis

Abbildung 10 zeigt die ein- und ausbrechenden Pendlerströme in und aus dem Zollernalbkreis, hier beschränkt auf die Ströme ab 100 Pendler. Die wichtigsten Ströme sind Auspendler nach Tübingen, teilweise auch nach Reutlingen oder Stuttgart. Diese nach Norden gerichteten Ströme kommen vorwiegend aus Hechingen, aber auch Balingen und Burladingen, in geringerem Maß auch aus Albstadt und Haigerloch. Aus Hechingen besteht auch ein starker Strom nach Bodelshausen mit seinem Industriegebiet. Die meisten der genannten Wohn- und Arbeitsorte sind mit dem SPNV miteinander verbunden (Ausnahme Haigerloch).

Nach Süden bestehen Pendlerverflechtungen nach Sigmaringen und Stetten am kalten Markt, allerdings vor allem aus dem Raum Albstadt und Winterlingen.

Von Balingen aus zeigen sich Pendlerverflechtungen auch nach Rottweil, auch von Schömberg pendeln hier noch über 100 Beschäftigte.



Quelle: Daten der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2018, Darstellung PTV

Abbildung 10: Pendler aus dem / in den Zollernalbkreis (Quell- und Zielpendler)

3.1.5 Schulen und Wege der Schüler und Schülerinnen

Schulstandorte und Schulen

In der folgenden Tabelle 5 sind die Schulstandorte und die Schulen mit Anzahl der Schülerinnen und Schüler mit Schülermonatskarten (Stand Februar 2019) dargestellt, insgesamt ca. 8.900.

Schulort	Schule	Anzahl Schülerinnen/ Schüler mit Schülermonatskarte
Albstadt-Ebingen	BS Hauswirtsch. Schule Ebingen	312
Albstadt-Ebingen	BS Walter-Groz-Schule Ebingen	281
Albstadt-Ebingen	GS Kirchgraben Ebingen	7
Albstadt-Ebingen	GS Malesfelsen Ebingen	1
Albstadt-Ebingen	GYM Ebingen	422
Albstadt-Ebingen	RS Schloßbergschule Ebingen	104
Albstadt-Ebingen	WRS Hohenbergschule Ebingen	98
Albstadt-Lautlingen	GS Ignatz-Demeter-Schule Lautlingen	3
Albstadt-Onstmettingen	GS Schillerschule Onstmettingen	5
Albstadt-Onstmettingen	WRS Schillerschule Onstmettingen	157
Albstadt-Pfeffingen	GS Eyachquell Pfeffingen	3
Albstadt-Tailfingen	FöS Sebastian-Ott-Schule Tailfingen	14
Albstadt-Tailfingen	FöS Wilhelm-Hauff-Schule Tailf-Langenwand	45
Albstadt-Tailfingen	GS Langenwand Tailfingen	50
Albstadt-Tailfingen	GS Lutherschule Tailfingen	1
Albstadt-Tailfingen	GYM Progymnasium Tailfingen	97
Albstadt-Tailfingen	RS Lammerbergschule Tailfingen	113
Albstadt-Truchteltingen	FöS Rossentalschule Truchteltingen	5
Albstadt-Truchteltingen	GS an der Sommerhalde Truchteltingen	1
Balingen	BS Philipp-Matthäus-Hahn-Schule Balingen	433
Balingen	BS Sonderberufsfachschule VAB Balingen	23
Balingen	Diasporahaus Balingen	16
Balingen	FöS Lauwasenschule Heselwangen	24

Schulort	Schule	Anzahl Schülerinnen/ Schüler mit Schülermonatskarte
Balingen	FöS St. Franziskus Balingen	2
Balingen	GMS Sichelschule Balingen	224
Balingen	GS Längenfeldschule Balingen	17
Balingen	GS Sichelschule Balingen	9
Balingen	GYM Längenfeldschule Balingen	639
Balingen	RS Balingen	302
Balingen-Endingen	GS Endingen	26
Balingen-Frommern	GS Frommern	39
Balingen-Frommern	RS Frommern	201
Balingen-Frommern	Waldorfschule Frommern	212
Balingen-Frommern	WRS Frommern	81
Balingen-Roßwangen	GS Weilstetten AS Lochenschule	30
Balingen-Schmiden	FöS Sprachheilschule Schmiden	14
Balingen-Schmiden	GS Schmiden	9
Balingen-Weilstetten	GS Lochenschule Weilstetten	22
Balingen-Zillhausen	GS Zillhausen	14
Bisingen	FöS Astrid-Lindgren-Schule Bisingen	6
Bisingen	GS Bisingen	61
Bisingen	RS Bisingen	114
Bisingen	WRS Bisingen	19
Burladingen	FöS Erich-Kästner-Schule Burladingen	5
Burladingen	GS Burladingen	46
Burladingen	GYM Progymnasium Burladingen	81
Burladingen	RS Schulverbund Burladingen	112
Burladingen	WRS Burladingen	87
Burladingen-Hausen	GS Hausen	35
Burladingen-Ringingen	GS Ringingen	18
Burladingen-Stetten	GS Stetten u.H.	37
Dotternhausen	GS Schlossbergschule Dotternhausen	45
Geislingen	GMS Kleiner Heuberg Geislingen	64
Geislingen	GS am Schloßgarten Geislingen	8
Geislingen-Binsdorf	GS Binsdorf-Erlaheim	18

Schulort	Schule	Anzahl Schülerinnen/ Schüler mit Schülermonatskarte
Grosselfingen	GS Hainbergschule Grosselfingen	1
Haigerloch	GS Witthauschule Haigerloch	109
Haigerloch	GYM Haigerloch	299
Haigerloch	RS Eyachtalschule Haigerloch	409
Haigerloch	WRS Eyachtalschule Haigerloch	60
Haigerloch-Gruol	GS Gruol	45
Haigerloch-Trillfingen	GS Trillfingen	10
Hechingen	BS Alice-Salomon-Schule Hechingen	248
Hechingen	BS Kaufmännische Schule Hechingen	232
Hechingen	FöS Albert-Schweitzer-Schule Hechingen	18
Hechingen	FöS Weierschule Hechingen	10
Hechingen	GS Hechingen	40
Hechingen	GS Zollernstraße (AS GS HCH)	1
Hechingen	GYM Hechingen	347
Hechingen	RS Hechingen	294
Hechingen	WRS Hechingen	64
Hechingen-Sickingen	GS Sickingen	19
Hechingen-Stetten	GS Stetten Hech	42
Hirrlingen	GMS Rangendingen-Hirrlingen	73
Jungingen	GS Jungingen	33
Meßstetten	FöS Wilhelm-Busch-Schule Meßstetten	20
Meßstetten	GS Burgschule AS Bueloch	3
Meßstetten	GS Burgschule Meßstetten	31
Meßstetten	GYM Meßstetten	210
Meßstetten	RS Meßstetten	197
Meßstetten	WRS Burgschule Meßstetten	111
Meßstetten-Hartheim	GS Hartheim-Heinstetten	21
Meßstetten-Heinstetten	GS Hartheim-Heinstetten	18
Meßstetten-Oberdigisheim	GS Tieringen AS Oberdigisheim	33
Meßstetten-Tieringen	GS Matthias-Koch-Schule Tieringen	57

Schulort	Schule	Anzahl Schülerinnen/ Schüler mit Schülermonatskarte
Nusplingen	GS Kallenbergschule Nusplingen	42
Rangendingen	Diasporahaus Rangendingen	11
Rangendingen	GMS Rangendingen-Hirrlingen	106
Rangendingen	GS Rangendingen	53
Rangendingen-Bietenhausen	Diasporahaus Rangendingen	27
Rosenfeld	GMS Kleiner Heuberg Rosenfeld	70
Rosenfeld	GS Iselinschule Rosenfeld	49
Rosenfeld	GYM Progymnasium Rosenfeld	114
Rosenfeld-Heiligenzimmern	GS Heiligenzimmern-Isingen	11
Rosenfeld-Leidringen	GS Leidringen	11
Schömborg	GS Schömborg	42
Schömborg	RS Schömborg	198
Schömborg	WRS Schömborg	109
Schömborg-Schörzingen	GS Schörzingen	38
Straßberg	GS Schloßgartenschule Straßberg	2
Winterlingen	GS Winterlingen	15
Winterlingen	RS Winterlingen	156
Winterlingen	WRS Winterlingen	9

Quelle: Daten des Zollernalbkreises (Stand Februar 2019)

Tabelle 5: Schulen und Anzahl Schüler/Schülerinnen mit Schülermonatskarten

Die folgende Tabelle 6 zeigt die Schulorte mit mehr als 100 Schüler und Schülerinnen mit Schülermonatskarte

Schulort	Anzahl Schülerinnen/Schüler mit Schülermonatskarte
Balingen	1.689
Hechingen	1.254
Albstadt-Ebingen	1.225
Haigerloch	877
Meßstetten	572
Balingen-Frommern	533
Schömborg	349
Burladingen	331
Albstadt-Tailfingen	320
Rosenfeld	233

Schulort	Anzahl Schülerinnen/Schüler mit Schülermonatskarte
Bisingen	200
Winterlingen	180
Rangendingen	170
Albstadt-Onstmettingen	162
Quelle: Daten des Zollernalbkreises (Stand Februar 2019)	

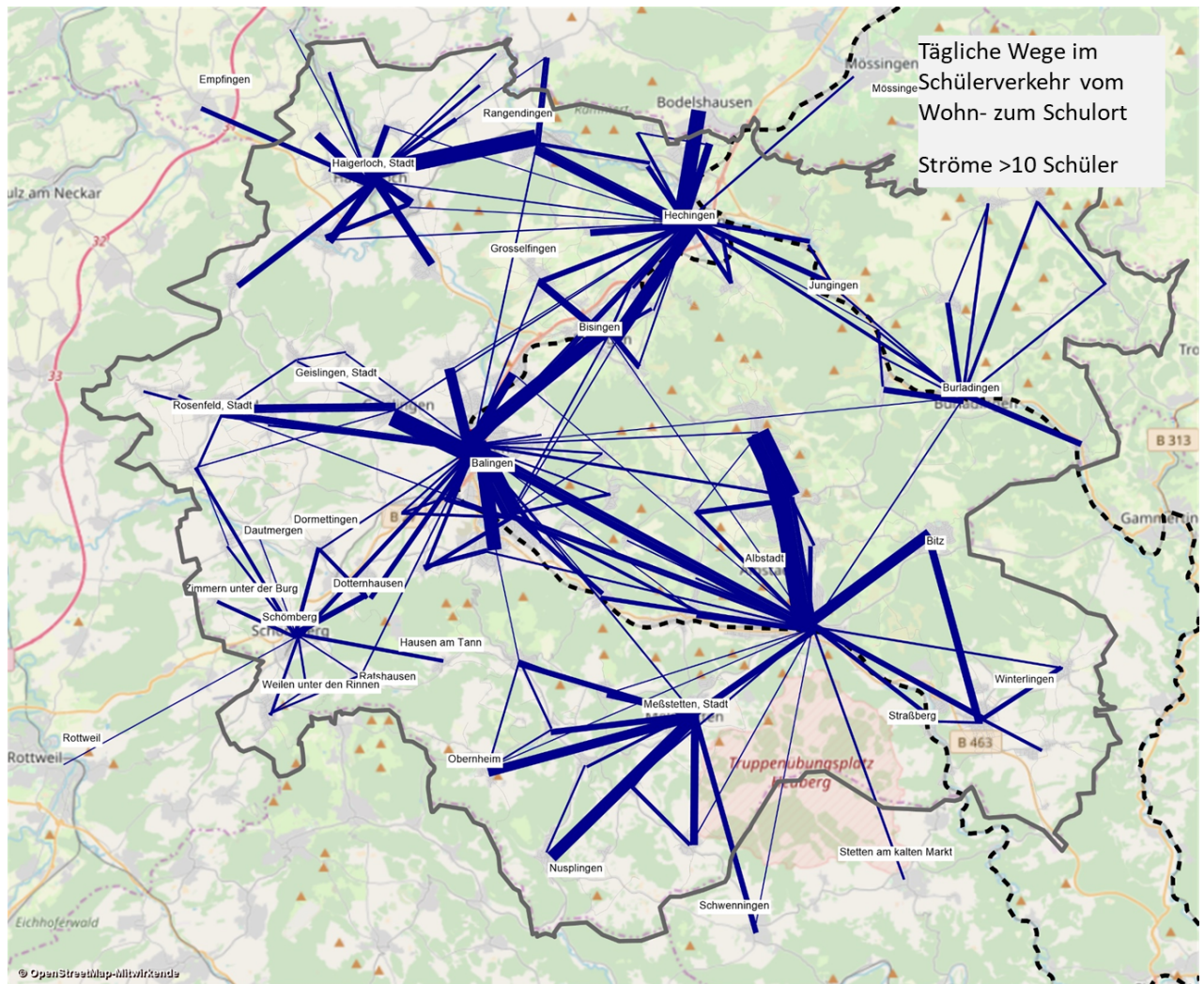
Tabelle 6: Größte Schulorte - über 100 Schüler/Schülerinnen mit Schülermonatskarten

Verkehrsströme durch Schülerinnen und Schüler

Die Wege der Schülerinnen und Schüler mit Schülermonatskarte sind in der Abbildung 11 dargestellt. Die Angaben beschränken sich auf die Schulen im Zollernalbkreis. Ausbrechende Schülerströme sind daher nicht abgebildet. Es zeigt sich, dass die meisten Schülerinnen und Schüler die Schulen in ihrer Gemeinde oder andere naheliegende Schulen besuchen, weite Schulwege sind eher die Ausnahme. Viele der größten Ströme liegen an der Achse Hechingen – Balingen – Albstadt und damit am Angebot des SPNV.

Wichtigste Zentren sind Balingen und Albstadt, in Albstadt sind besonders große Ströme entlang des Talgangs zu sehen.

Die Schülerverkehre müssen bedient werden. Dort wo dies nicht ausreichend mit dem Linienverkehr geschieht, werden gesonderte Fahrten eingesetzt, die aber in der Regel Fahrten des ÖPNV (nach §42 PBefG) sind und damit für die Allgemeinheit nutzbar. Ausnahmen bestehen für zum Beispiel vom Schulträger bestellte „Schülerfahren“ (freigestellter Schülerverkehr), die nur eingesetzt werden dürfen, wenn keine andere Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV besteht.



Quelle: Daten des Zollernalbkreises Stand 2019, Darstellung PTV

Abbildung 11: Schülerströme 2019

3.2 Verkehrsstruktur MIV und ÖPNV

Im Folgenden wird die Verkehrsstruktur beschrieben, sowohl für den Straßenverkehr, der auch die Qualität des Busverkehrs mitbestimmt, als auch der Schienenverkehr als Rückgrat für den ÖPNV.

Hinsichtlich des ÖPNV im Zollernalbkreis wird das aktuell geänderte und deutlich verbesserte Angebot beschrieben.

3.2.1 Verkehrsstruktur im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Die Bundesautobahn A81 von Stuttgart nach Singen (Hohentwiel) führt im Westen des Kreisgebiets entlang, jedoch nicht durch das Kreisgebiet. Die B27 führt von Tübingen über Hechingen, Balingen und Schömberg nach Rottweil, wo sie eine Verbindung zur A81 herstellt. Die B463 führt von der Ausfahrt Empfingen der A81 über Haigerloch,

Balingen und Albstadt nach Sigmaringen. Von Hechingen aus führt ebenfalls eine Bundesstraße über Burladingen nach Gammertingen. Die übrigen Orte sind durch Landstraßen miteinander verbunden und an das Netz der Bundesstraßen angeschlossen.

3.2.2 ÖPNV-Angebot 2022

3.2.2.1 Beschreibung SPNV

Folgende Bahnstrecken führen durch den Zollernalbkreis und verbinden die Orte mit den umliegenden Zentren und dem Fernverkehr:

- Zollern-Alb-Bahn (ZAB 1): (von Tübingen) – Hechingen – Bisingen – Balingen – Albstadt-Ebingen (weiter bis Sigmaringen)
 - Durchgehend eingleisig und nicht elektrifiziert.
 - Bedienung:
 - Im Grundtakt bedient die HzL RB 66 die Strecke stündlich, überlagert wird dies durch den IRE 6, der zweistündlich verkehrt. In der HVZ ist das Angebot durch zusätzliche Fahrten verdichtet. Betriebszeit ist von ca. 05:30 Uhr bis ca. 23:30 Uhr.
 - Ab Albstadt ist das Angebot des RB 66 auf einen Zweistudentakt reduziert.
- Hohenzollernbahn (ZAB 2): Hechingen – Burladingen (weiter bis Gammertingen – Sigmaringen)
 - Durchgehend eingleisig und nicht elektrifiziert.
 - Bedienung: Im Grundtakt bedient die HzL RB 68 die Strecke stündlich. In der HVZ ist das Angebot durch zusätzliche Fahrten verdichtet. Betriebszeit ist von ca. 06:30 Uhr bis ca. 22:00 Uhr. Einige Fahrten verkehren nur bis Burladingen.

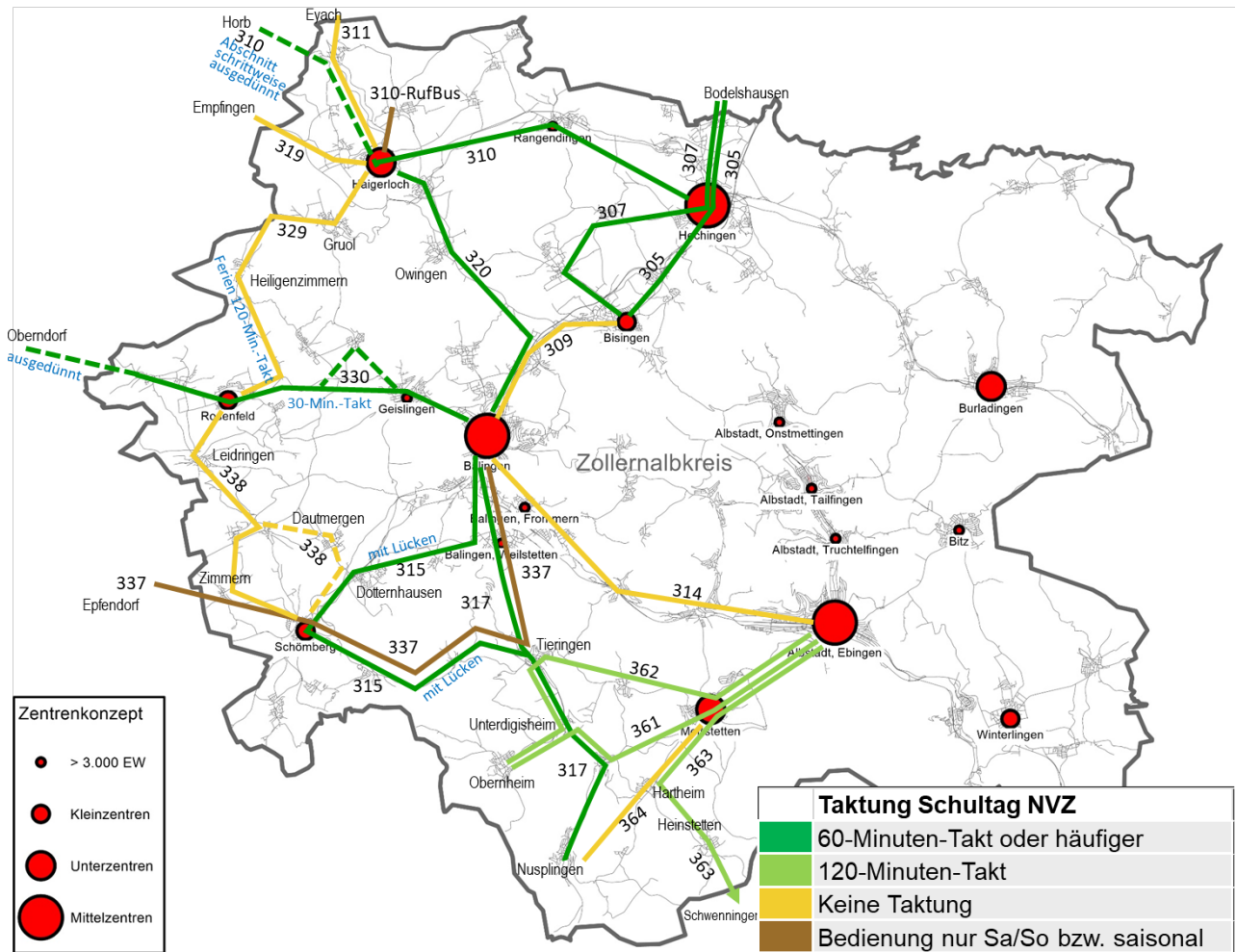
Folgende Bahnstrecken führen durch den Zollernalbkreis und werden im Freizeitverkehr bedient:

- Schieferbahn (ZAB 3) Balingen-Schömberg:
 - Durchgehend eingleisig und nicht elektrifiziert
 - Bedienung: Freizeitverkehr mit 5 Zugpaaren an Sonn-/Feiertagen von Mai bis Mitte Oktober
- Eyachtalbahn (ZAB 4) Hechingen-Bad Imnau (weiter bis Eyach):
 - Durchgehend eingleisig und nicht elektrifiziert
 - Bedienung: Freizeitverkehr mit 5 Zugpaaren an Sonn-/Feiertagen von Mai bis Mitte Oktober

3.2.2.2 Beschreibung ÖPNV-Konzept

Der Zollernalbkreis hat zur Umsetzung im Jahr 2021 eine Reihe von Linien überplant, stringenter gestaltet und vielfach eine durchgehende Taktung geschaffen. Die Linien wurden schließlich zu Linienbündeln zusammengefasst und 2021 in Betrieb genommen.

Die folgende Karte (Abbildung 12) zeigt die Linien und ihre Bedienung / Taktung. Nicht dargestellt sind hier die Stadtverkehre, die mit vielen getakteten Linien die Bereiche um die Städte Hechingen, Balingen und Albstadt (also auch den Talgang-Bereich) ebenfalls regelmäßig und mit hohem Niveau bedienen. Es zeigt sich, dass ein Teil des Zollernalbkreises noch nicht überplant wurde, insbesondere im Bereich Burladingen – Winterlingen – Bitz. Hier sind weitere Planungen in den kommenden Jahren vorgesehen. Diese Linien werden im folgenden Kapitel 3.2.2.4 beschrieben. Alle Linien sind mit ihren Linienwegen und wichtigsten Kenngrößen im Anhang aufgelistet.



Quelle: Information Zollernalbkreis, Darstellung PTV

Abbildung 12: Linien mit Neuplanung 2021

Die Linien bieten nun ein Angebot, das auf den Strecken jenseits der direkten Schienenverbindungen eine getaktete Verbindung zwischen den Zentren ermöglicht, in der Regel im 60-Minuten-Grundtakt.

Linien im Stundentakt bedienen folgende Strecken:

- Haigerloch – Hechingen (Linie 310 – mit Einschränkungen)
- Haigerloch – Balingen (Linie 320)
- Bisingen – Hechingen (– Bodelshausen) (Linien 305/307)
- (Oberndorf –) Rosenfeld – Balingen (Linie 330, zwischen Rosenfeld und Balingen 30-Minuten-Takt)
- Schömburg – Balingen (Linie 315 – mit Einschränkungen)
- Tübingen – Schömburg (Linie 315 – mit Einschränkungen)
- Nürtingen – Tübingen – Balingen (Linie 317)
- Darüber hinaus wird auf der RegioBus-Linie Meßstetten – Albstadt-Ebingen eine dichte Taktung durch sich überlagernde Linien im 120-Minuten-Grundtakt angeboten, die von Meßstetten aus weiterführen zu den Orten Hossingen, Tübingen, Oberdisheim, Unterdisheim, und Obernheim.

Die übrigen Linien ergänzen das Angebot ohne feste Taktung zum Beispiel auf Tangentialverbindungen wie Haigerloch – Rosenfeld – Schömburg oder Bisingen – Balingen und erschließen dabei weitere Orte, auch entlang der Bahnstrecke Balingen – Albstadt.

Weitere Linien verkehren nur saisonal oder am Wochenende für den Freizeitverkehr (Linie 337 Epfendorf – Tübingen – Balingen)

Die Linienbündel bilden im Zollernalbkreis nicht nur ein Gefüge der zusammengehörigen Linien im Zuge des Vergabeverfahrens (Ausschreibung der Verkehre 2020), sondern werden auch im Marketing für den Busverkehr als solche dargestellt und als räumliche Einheiten beworben.

3.2.2.3 Linienbündel

Die beschriebenen Linien des ÖPNV-Konzepts sind bereits zu Linienbündeln zusammengefasst worden, um sie gemeinsam in die Vergabe zu bringen.

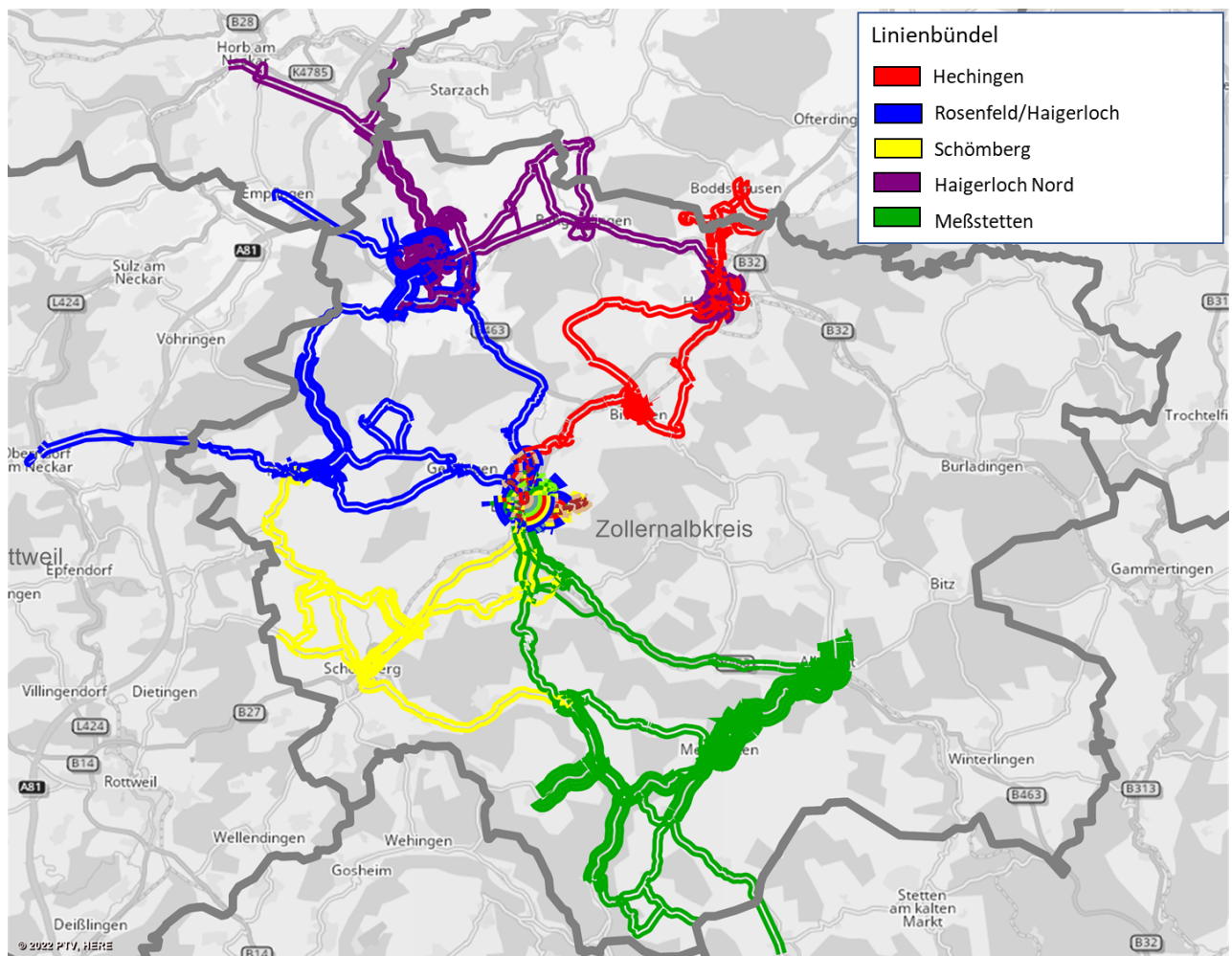
Nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann die Genehmigungsbehörde die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt erteilen, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Die Prüfung der Auswirkungen einer Aufteilung des bestehenden Regionalbusnetzes in Linienbündel dient dazu, eine „Rosinenpickerei“ zu unterbinden (konkurrierende Anträge auf ertragsstarke Linien). Damit soll ein wirtschaftlicher Betrieb des ÖPNV-Netzes gesichert werden, der die Allgemeinheit finanziell am wenigsten belastet sowie der Integration der Verkehrsbedienung dient.

Folgende Punkte müssen bei einer Linienbündelung gegeben sein:

- Integration der Bedienung
 - Sicherung eines möglichst geringen Abstimmungsbedarf zwischen den Unternehmen zur Koordinierung der Linien, zu einem einheitlichen Marktauftritt, zur Anschlussplanung zwischen den Linien oder zu einem Störungs- und Beschwerdemanagement.
- Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Verflechtungen der Linien
 - Verkehrliche Verflechtungen betreffen Fahrgastströme, so sollten Linien mit deutlichen Umsteigeströmen so weit wie möglich dem gleichen Bündel angehören. Hierdurch wird die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planung der Abfahrtszeiten als auch im Störungsmanagement vereinfacht, da diese innerhalb eines Unternehmens gehandhabt werden können.
- Betriebliche Optimierung
 - Für die betriebliche Optimierung ist zu beachten, dass die Umlaufplanung innerhalb eines Bündels so sinnvoll wie möglich gewährleistet werden kann. Vorteilhaft sind Linienkombinationen mit gemeinsamen Umsetzungspunkten sowie generell die räumliche Nähe von Linien in Linienbündeln. Hierdurch werden auch Vorgänge wie Fahrerwechsel und Fahrzeugeinsatz erleichtert.
- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien
 - Der wirtschaftliche Querausgleich zwischen den Linien dient dazu, Unternehmen daran zu hindern, Konzessionen für wirtschaftlich rentable Linien zu erlangen und wirtschaftlich schwache Linien dem Ausschreibungswettbewerb und damit der alleinigen Finanzierung durch den Landkreis zu überlassen („Rosinenpickerei“).
- Sinnvolle Größe der Bündel, sie sollte so bemessen sein, dass sie folgenden Zielen dient:
 - Angemessene Berücksichtigung der Interessen von mittelständischen Unternehmen
 - Förderung des Wettbewerbsgedankens und
 - Vermeidung von Monopolen
 - Linienbündel sollen daher weder zu klein oder zerrissen sein, noch darf durch zu große Bündel mittelständischen Unternehmen der Zugang verwehrt werden.

Die Linienbündel im Zollernalbkreis sind entsprechend dieser Vorgaben eingesetzt worden. Deutlich wird dies durch die Verknüpfung der Linien je eines Bündels in den Zentren wie Hechingen, Haigerloch, Balingen, Schömberg oder Albstadt / Meßstetten. Hierdurch werden eine gute Abstimmung und ein gemeinsamer Betrieb der Linien sichergestellt. Die Größe der Bündel entspricht der Unternehmensstruktur im Raum und gibt den mittelständischen Unternehmen die Möglichkeit, am Wettbewerb teilzunehmen.

Die Zuordnung der Linien zu den Bündeln ist in Abbildung 13 dargestellt und der Linienliste im Anhang zu entnehmen.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 13: Linienbündel Zollernalbkreis Stand 2021

3.2.2.4 Übrige Linien

Die übrigen in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises stehenden Linien sind teilweise noch eigenwirtschaftlich, jedoch sollen auch hier Überplanungen und eine Neuvergabe vorgenommen werden (siehe dazu auch Kap 3.2.5).

Die Linien sind wie folgt zu charakterisieren:

- 3 (Gauselfingen – Burladingen – Ebingen)
 - Die Linie stellt eine wichtige Verbindung zwischen Burladingen und Tailfingen / Ebingen dar, weist aber nur wenige Fahrten in den Hauptverkehrszeiten für Schüler und Schülerinnen und Berufstätige auf.
- 5 (Burladingen – Stetten Melchingen – Salmendingen – Ringingen – Burladingen)

- Die Linie 5 hat ebenfalls nur ausgewählte Fahrten in der Hauptverkehrszeit und erschließt kleinere Orte rund um Burladingen. Sie ist rein nachfrageorientiert und bedient insbesondere Schülerverkehre, teilweise an den einzelnen Wochentagen mit unterschiedlichen Linienwegen.
- 7421 und Linie 6 (Ebingen – Bitz – Winterlingen – Harthausen)
 - Die beiden Linien bedienen die Strecke Bitz – Ebingen, wobei die Linie 7421 im Stundentakt fährt und damit ein gutes Angebot bis in die Abendstunden realisiert.
- 7422 (Ebingen – Winterlingen – Sigmaringen)
 - Die Linie bedient eine Vielzahl von Orte allerdings mit sehr vielen unterschiedlichen Linienwegen, die Fahrten sind vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Die Linie sollte entsprechend der Anforderungen in jedem Schuljahr weiterhin so verkehren.
- Linie 7425 (Ebingen – Straßberg – Stetten a.k.M.)
 - Die Linie steht aktuell in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises, bedient aber auch Verkehre nach Stetten a.k.M. Sie bedient hauptsächlich Schülerverkehre und weist daher auch Bedienungslücken in einzelnen Zeiten auf. Sie soll zukünftig Bestandteil des Linienbündels „Nordwest“ des Landkreises Sigmaringen werden.

3.2.2.5 Beschreibung übriger Räume und ein- und ausbrechende Verkehre

Folgende Linien verkehren im Zollernalbkreis, stehen aber unter der Aufgabenträgerschaft der Nachbarkreise:

- Linie 7440 (Lkr. Rottweil)
- Linie 7424 (Lkr. Sigmaringen)
- Linie 9 (Lkr. Sigmaringen)
- Linie 7635 (Lkr. Reutlingen)

Folgende Linien tangieren den Zollernalbkreis nur randlich und stehen in Aufgabenträgerschaft der Nachbarkreise:

- Linie 152 (Lkr. Tübingen)
- Linie 7623 (Lkr. Tübingen)

3.2.2.6 Beschreibung Stadtverkehre

Stadtverkehr Hechingen

Der Stadtverkehr Hechingen wird von der Stadt Hechingen selbst organisiert und geplant. Betrieben wird er von der Hechinger Verkehrsbetriebsgesellschaft.

Er wurde 2021 grundsätzlich überplant und umfasst folgende Linien:

Linie	Linienweg	Angebot und Grundtakt
301	Bahnhof – First - Stockkoch – Schlossberg – Bahnhof	➤ 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, ➤ Samstag vormittags 2/4 Fahrten je Richtung, ➤ Sonn- und Feiertag RufBus
302	Bahnhof – Boll – Stetten - Bahnhof	➤ 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, ➤ Samstag vormittags 2/3 Fahrten je Richtung, ➤ Sonn- und Feiertag RufBus
303	Bahnhof – Lotzenäcker	➤ 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, ➤ Samstag vormittags 5 Fahrten je Richtung, ➤ Sonn- und Feiertag RufBus
304	Bahnhof – Im Nasswasen - Bahnhof – Obertorplatz – Kornbühlstraße und zurück	➤ 30 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, ➤ Samstag vormittags 30- Minuten -Takt, ➤ Sonn- und Feiertag kein Angebot
306	Hechingen – Burg Hohenzollern	➤ Saisonal und tageszeitlich begrenzt

Quelle: Homepage des Stadtverkehrs Hechingen (<https://www.hvb-hechingen.de/linienverkehr>)

Tabelle 7: Stadtverkehr Hechingen

Stadtverkehr Balingen

Der Stadtverkehr Balingen wird von der Stadt Balingen selbst organisiert und geplant. Betrieben wird er von der Gebr. Maas GmbH.

Er wurde 2020 grundsätzlich überplant und umfasst folgende Linien:

Linie	Linienweg	Angebot und Grundtakt
14	Balingen - Weilstetten - Frommern	➤ 30 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, abends RufBus ➤ 30 - Minuten-Takt am Samstag, abends RufBus, ➤ 60 - Minuten-Takt Sonn- und Feiertag
16	Balingen - Frommern - Dürrwangen - Stockenhausen - Zillhausen - Streichen	➤ 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, dazwischen und abends RufBus-Fahrten mit abweichendem Linienweg ➤ 120 - Minuten-Takt am Samstag RufBus ➤ Sonn- und Feiertag keine Bedienung
18	Erzingen - Eendingen - Frommern und zurück	➤ Ausgewählte Fahrten nur Montag-Freitag im Schülerverkehr
21	Balingen - Weilstetten Rote Länder	➤ Ergänzend zur Linie 315 Fahrten nur Montag-Freitag ausschließlich RufBus zuzüglich einzelner Schülerfahrten
22	Bahnhof - Schmiden - Bahnhof	➤ Ergänzend zur Linie 320 Fahrten Montag-Freitag und Samstag ausschließlich RufBus zuzüglich einzelner Schülerfahrten

Linie	Linienweg	Angebot und Grundtakt
23	Bahnhof - Binsbol - Endingen - Roßwangen - Weilstetten	➤ Rufbus Mo.-Fr. im 120-Minuten-Takt ➤ Rufbus Samstag im 120-Minuten-Takt bis 14:00 Uhr
24	Bahnhof - Krankenhaus - Heselwangen - Krankenhaus - Bahnhof	➤ 30 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, abends RufBus ➤ 30 - Minuten-Takt am Samstag, abends RufBus, ➤ 60 - Minuten-Takt Sonn- und Feiertag
B3	Balingen - Frommern - Weilstetten - Streichen - Balingen	➤ Freitagabend, RufBus

Quelle: Homepage des Stadtverkehrs Balingen (<https://www.balingen.de/unsere-stadt/mobilitaet/oeffentliche+verkehrsmittel/stadtverkehr>), naldo-Fahrplanauskunft

Tabelle 8: Stadtverkehr Balingen

Stadtverkehr Albstadt (ALBSTADTBUS)

Die Stadt Albstadt hat die Unternehmen Omnibusverkehr Ruoff GmbH (OVR), Eissler-Reisen GmbH & Co. KG (Eissler) und Willi Kopp GmbH & Co. KG (Kopp) beauftragt, die Verkehrsleistung des ALBSTADTBUS zu erbringen. Das Linienbündel Talgang/Eyachtal (Linien 42-48) betreibt die OVR und die Fa. Eissler, für das Linienbündel Ebingen (Linien 71-79) ist die Fa. Kopp verantwortlich. Er umfasst folgende Linien:

Linie	Linienweg	Angebot und Grundtakt
42	Anruf-Sammel-Taxi Truchteltingen Rathausplatz ⇔ Truchteltingen Acura- Klinik	➤ 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, als RufBus ➤ 120 - Minuten-Takt am Samstag, RufBus, ➤ 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag, RufBus
43	Ebingen / Onstmettingen ⇔ Langenwandschule	➤ Einzelne Schülerfahrten am Mo.-Fr
44	Ebingen - Tailfingen - Onstmettingen - Bisingen	➤ 30 - Minuten-Takt am Mo.-Fr bis 20:00 Uhr, mit Schülerfahrten, abends Stundentakt bis 23:30 Uhr ➤ 30 - Minuten-Takt am Samstag auch mit RufBus-Fahrten, abends Stundentakt bis 01:30 Uhr ➤ 60 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag auch mit RufBus-Fahrten bis 00:30 Uhr
45	Ebingen - Lautlingen - Margrethausen - Pfeffingen - Tailfingen - Tailfingen Nord	➤ 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, mit Schülerfahrten, Freitag abends Stundentakt bis 01:00 Uhr ➤ 120 - Minuten-Takt am Samstag, abends RufBus bis 01:00 Uhr ➤ 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag als RufBus bis 00:00 Uhr

Linie	Linienweg	Angebot und Grundtakt
45b	Pfeffingen Lamm – Burgfelden Ortsmitte	60-120 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, v.a. an Ferientagen durchgehend Rufbus (ca.08:30-18:30) 120 - Minuten-Takt am Samstag, RufBus (ca. 10:30-16:30)
46	Tailfingen - Langenwand - Stiegel - Tailfingen	- Ergänzt Linie 45 60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, mit Schülerfahrten, 60 - Minuten-Takt am Samstag
47	Tailfingen Mitte - Lammerberg - Unter Nank	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr, Freitag abends Stundentakt bis 01:00 Uhr Rufbus - Am Samstag abends 120 – Minuten - Takt bis 01:00 Uhr Rufbus 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag als RufBus bis 00:00 Uhr
48	Pfeffingen - Langenwand - Bol - Ebingen	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr RufBus und einzelne Schulfahrten mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Samstag RufBus 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag RufBus
71	Stadtverkehr Ebingen (Weststadt) Bürgerturm - Riedstraße - Weiherwuh - Lautlinger Str. - Bürgerturm	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr RufBus und einzelne Schulfahrten mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Samstag RufBus 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag (5 Fahrten) - Eine Richtung
72	Stadtverkehr Ebingen (Weststadt) Bürgerturm - Lautlinger Str. - Weiherwuh - Riedstraße - Bürgerturm	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr und einzelne Schulfahrten mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Samstag 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag (5 Fahrten) - Eine Richtung
73	Stadtverkehr Ebingen (Oststadt) Bürgerturm - Friedrich- List-Str. - Flandernstr. - Bürgerturm	30 - Minuten-Takt am Mo.-Fr und einzelne Schulfahrten mit dem Bus 60 - Minuten-Takt am Samstag 60 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag - Eine Richtung
74	Stadtverkehr Ebingen (Schalksburgstraße) Bürgerturm - Schalksburgstr. - Lautlinger Straße - Bürgerturm	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr und einzelne Schulfahrten mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Samstag 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag (5 Fahrten) - Eine Richtung
75	Stadtverkehr Ebingen (Schalksburgstraße)	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr einzelne Schulfahrten mit dem Bus

Linie	Linienweg	Angebot und Grundtakt
	Bürgerturm - Kientenstraße - Lautlinger Straße - Schalksburgstr. - Bürgerturm	120 - Minuten-Takt am Samstag 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag (4 Fahrten) - Eine Richtung
76	Stadtverkehr Ebingen (Raidental / Klarahof) Bürgerturm - Klarastraße - Raidenstraße - Bürgerturm	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr und einzelne Schulfahrten mit dem Bus
77	Stadtverkehr Ebingen (Raidental / Klarahof) Bürgerturm - Raidenstraße - Klarastraße - Bürgerturm	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Samstag mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag (4 Fahrten) - Eine Richtung
78	Stadtverkehr Ebingen (Schloßberg) Bürgerturm - Christian- Landenberger-Str. - Friedrich-Haux-Str. - Bürgerturm	2 Fahrten an Schultagen mit dem Bus
79	Ebingen - Schlossberg und zurück	60 - Minuten-Takt am Mo.-Fr RufBus und einzelne Schulfahrten mit dem Bus 120 - Minuten-Takt am Samstag RufBus 120 - Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag RufBus
344	Gemeinschaft mit HVB Hechingen, weiter nach Onstmettingen	- Nur Samstag und Sonn- und Feiertag 120-Minuten-Takt - Saisonal

Quelle: <https://www.ovr-bus.de/de/strecken/albstadt/> /
<https://www.kopp-reisen.de/linie/fahrplaene>

Tabelle 9: Stadtverkehr Albstadt

Zur weiteren Entwicklung des ÖPNV in Albstadt siehe auch das ausführliche Strategiepapier der Stadt Albstadt im Anhang (9.3)

Stadtverkehr Burladingen (Linie 7)

Die Linie 7 des Stadtverkehrs Burladingen bedient den Kernort von Burladingen mit einer Reihe von unterschiedlichen Linienrouten. Auf einem Ring Schulzentrum – Zollerstraße – Wilhelm-Hauff-Straße – Hirschaustraße – Schulzentrum findet eine annähernd stündliche Bedienung am Werktag zwischen 06:30 und 17:30 Uhr statt, weitere Routen bis zum Bahnhof werden mit unterschiedlichen Fahrstrecken ausgedünnt angefahren. An den Ferientagen bestehen nur etwa sieben Fahrten. Samstags sowie Sonn- und Feiertags findet keine Bedienung statt.

3.2.2.7 Beschreibung RufBus Zollernalb und Nachtschwärmer

Der RufBus Zollernalb deckt in nachfrageschwachen Zeiten die Bedienung auf einem Teil der Linien ab.

Die Standards und Bedingungen der Bedienung und Nutzung sind im Kapitel RufBus Zollernalb und Nachtschwärmer 6.2.4 im Anforderungsprofil beschrieben.

Der RufBus Zollernalb verkehrt auf folgenden Linien / Strecken zu unterschiedlichen Zeiten:

Linie	Strecke	Zeiten
A1	Ebingen- Bitz Winterlingen- Harthausen-Benzingen-Ebingen	Freitagabend, Samstag ca. 120-Minuten- Takt ganztags und abends
A4	Ebingen - Straßberg - Kaiseringen	Freitagabend, Samstag ca. 120-Minuten- Takt ganztags und abends
310	Trillfingen - Haigerloch	Samstag und Sonn- und Feiertag ca. 120-Minuten- Takt ganztags
315	Balingen – Schömburg - Tübingen	Freitagabend, Samstag und Sonn- und Feiertag ca. 120-Minuten- Takt ganztags und abends
317	Balingen -Tübingen	Freitag- und Samstagabend
329	Haigerloch - Rosenfeld	Samstag und Sonn- und Feiertag ca. 120-Minuten- Takt ganztags
338	Schömburg – Rosenfeld	Freitagabend, Samstag und Sonn- und Feiertag ca. 120-Minuten- Takt ganztags und abends

Quelle: Homepage Rufbus Zollernalb <https://www.rufbus-zollernalb.de/startseite.html>

Tabelle 10: Linien mit Bedienung des Rufbus Zollernalb

Der Nachtschwärmer bietet ein zusätzliches Angebot – im Wesentlichen in die Linien integriert – in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag:

Linie	Strecke	Zeiten
N2	Hechingen - Boll - Stetten - Jungingen - Burladingen - Hechingen	Freitag- und Samstagabend (Nachtschwärmer)
305	Bisingen - Wessingen - Hechingen - Bechtoldsweiler	

Linie	Strecke	Zeiten
307	Bisingen - Grosselfingen - Hechingen - Sickingen - Bodelshausen	Freitag- und Samstagabend (Nachtschwärmer)
310	Haigerloch - Hechingen	
320	Balingen - Owingen - Haigerloch	
330	Balingen – Geislingen – Heilizenzimmern – Rosenfeld – Brittheim	
361	Ebingen - Meßstetten - Unterdigisheim - Obernheim	
362	Ebingen - Meßstetten - Tieringen - Obernheim	
363	Ebingen - Meßstetten - Schwenningen	

Quelle: Homepage Rufbus Zollernalb <https://www.rufbus-zollernalb.de/start-nachtschwaermer.html>

Tabelle 11: Linien mit Bedienung des Nachtschwärmers

3.2.2.8 Bürgerrufauto Bisingen („Flecka Hopser“)

Das Angebot eines Bürgerrufautos ist formal nicht Teil des ÖPNV, auch wenn es eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Angebots sein kann und andererseits keine Konkurrenz sein soll.

Der Verein „Bürger helfen Bürgern e.V.“ und die Gemeinde Bisingen organisieren das Angebot. Betrieben wird es mit einem Fahrzeug und ehrenamtlichen Fahrern/Fahrerinnen an Werktagen (Montag - Freitag 08:15 – 18:00 Uhr). Das Angebot kann per Anruf bestellt werden und wird auf Spendenbasis durchgeführt.

Im Gegensatz zu einem Bürgerbus, der an einen Linienweg und einen Fahrplan gebunden ist, ist das Bürgerrufauto voll- oder teilflexibel und verkehrt von Tür zu Tür für Bürger der Gemeinde.

3.2.2.9 Freigestellte Schülerverkehre

Freigestellte Schülerverkehre werden vom Schulträger bestellt und sind nicht dem Personenbeförderungsgesetz unterstellt. Sie sollten möglichst auf Fahrten für Schülerinnen und Schüler beschränkt sein, die den öffentlichen Linienverkehr nicht nutzen können, zum Beispiel Fahrten zu speziellen Förderschulen für Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen.

Für andere Fahrgäste stehen diese Fahrten nicht zur Verfügung, daher sollen sie möglichst vermieden werden.

Freigestellte Schülerverkehre sind fast nur für die SBBZ (Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren) eingerichtet. Lediglich für die Montessori-Grundschule in Harthausen gibt es einen freigestellten Schülerverkehr. Bei einer Neukonzeption im Raum Bitz/Winterlingen sollte geprüft werden, ob dieser Verkehr in einen regulären Linienverkehr überführt werden kann

3.2.3 Intermodale Angebote: Park+Ride, Bike+Ride und Sharing-Systeme

Intermodale Angebote, die dazu dienen, Gesamtwege mittels verschiedener Verkehrsmittel unter möglichstem Verzicht auf den eigenen PKW zurückzulegen, sind im Zollernalbkreis begrenzt vorhanden.

Es bestehen Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen für Fahrräder (Bike+Ride) oder Park+Ride-Plätze in der Nähe von Bahnhöfen, zum Beispiel in Balingen.

Sharing-Angebote wie Bikesharing oder Carsharing bestehen im Zollernalbkreis bislang nicht.

In ländlichen Regionen ist eine Verknüpfung von ÖPNV und Sharing-Systemen sorgfältig zu prüfen, da sich die Systeme eher in Räumen mit hohem Potenzial an Personen, die ohne eigenen Pkw auskommen können, bewährt haben. In der Regel besteht eher in größeren Städten Potenzial. In ländlich geprägten Regionen spielen hier Faktoren wie Entfernungen, Einwohnerdichte, Dichte von Fahrtzielen und die Verfügbarkeit von ÖPNV-Verbindungen eine wichtige Rolle.

Daher sollen die Möglichkeiten des Einsatzes von weiteren P+R-Plätzen (auch im Zusammenhang mit der Regionalstadtbahn), von hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten und von Sharing-Systemen (vor allem Car- und Bike-sharing) im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans geprüft werden. Bei der Umsetzung von intermodalen Angeboten sollte eine gemeinsame Lösung für die Gemeinden im Landkreis angestrebt werden.

3.2.4 Verkehrsnachfrage

Für die Rahmenplanung, die im Nahverkehrsplan festgehalten wird, sind insbesondere die Nachfragepotenziale von Bedeutung.

Hierfür bieten die Pendlerdaten zwischen den Gemeinden (siehe 3.1.4) ein wichtiges Indiz, da hier der Gesamtverkehr (MIV und ÖPNV) dargestellt ist und die Verkehrsströme zwischen den Gemeinden gut abgeschätzt werden können.

Für den ÖPNV liegt keine Linien- oder Quell-Ziel-bezogene Nachfrage aus Zählungen oder Verkehrsmodellen in einer feingliedrigen Strukturierung vor. Für den Blick in die Zukunft des ÖPNV ist dies jedoch auch nachrangig, da es erklärtes Ziel des Zollernalbkreises ist, angebotsorientiert auch in den verkehrsschwächeren Zeiten ein Angebot vorzuhalten, zum Beispiel durch die durchgehende Taktung auch in der

Nebenverkehrszeit (oder der Schwachverkehrszeit). Für die im ländlichen Raum traditionell größte Nachfragegruppe, die Schüler und Schülerinnen, liegen allerdings Daten vor, nämlich die Aufstellung der Schülermonatskarten nach Wohn- und Schulort, wie sie im Kapitel 3.1.5 dargestellt werden.

Die Potenziale des ÖPNV lassen sich auch aus den Einwohnerzahlen (gemeinde-, ortsteilfein und je Hektar (siehe Kapitel 3.1.1) ablesen.

In seinen Ausschreibungsunterlagen für die Linienbündel werden vom Zollernalbkreis Vorkehrungen getroffen, um Ein- und Aussteigerzählungen möglich zu machen (ggf. durch automatischen Fahrgastzählssysteme, durch das Fahrpersonal oder ggf. durch externe Erhebungen). Somit kann die Fahrgastentwicklung für die überplanten Linienbündel beobachtet werden und bei Bedarf ist eine Nachjustierung möglich. Dies kann eine Umwandlung von dauerhaft schwach ausgelasteten Fahrten in den RufBus sein oder eine weitere Verdichtung des Angebots bei guter Annahme durch die Fahrgäste.

Eine Abschätzung der Nachfrageentwicklung ist dem Kapitel 5 zu entnehmen.

3.2.5 Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

Linien in den Linienbündeln

Nach der Linienbündelung und der Überplanung der Linienbündel hat sich die Konzessionslage im Zollernalbkreis grundlegend geändert.

Die Linien im Norden, Westen und Süden des Landkreises sind – soweit sie in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises sind, als Linienbündel ausgeschrieben worden und alle im Jahr 2021 an den Betriebsstart gegangen. Die folgende Übersicht zeigt dies.

Linienbündel	Linien	Betreiber	Betriebss tart
1 Hechingen	305, 307, 309	Omnibusverkehr Klumpp GmbH + Co. KG, Baiersbronn	01.06.2021
2 Rosenfeld/ Haigerloch	310 (RufBus), 319 320 329	Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Ulm	01.08.2021
3 Meßstetten	314 317 361 362 363 364	Willi Kopp GmbH u. Co. KG, Albstadt,	01.06.2021

Linienbündel	Linien	Betreiber	Betriebss tart
4 Schömborg	315 317 (RufBus) 337 338	Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen	01.08.2021
5 Haigerloch Nord	310 311	Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Ulm	01.08.2021

Tabelle 12: Linienbündel Vergabeverfahren 2021

Die Laufzeit der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA) für das Linienbündel Meßstetten ist bis 2029, für die übrigen Bündel bis 2031 festgelegt.

Im Laufe des Jahres 2023 findet im Linienbündel Hechingen ein Betreiberwechsel statt. Das neue Busunternehmen wird das Linienbündel interimweise übernehmen bis in einer erneuten Ausschreibung ein langfristiger Betreiber ausgewählt wird.

Ausblick für die nicht gebündelten Linien im Osten des Zollernalbkreises:

Für folgende Linien ist noch keine Linienbündelung erfolgt, hier gelten noch die Linienverkehrsgenehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehre. Hier ist vorgesehen, die Linien zum Ende der Laufzeit zu Bündeln zusammenzufassen und das Angebot gemäß den Anforderungen aus Kapitel 6 zu überplanen.

- 3 (Gauselfingen - Burladingen - Ebingen)
- 5 (Burladingen - Stetten Melchingen - Salmendingen - Ringingen – Burladingen)
- 7421 (Ebingen - Bitz - Winterlingen – Harthausen)
- 6 (Mariaberg - Gammertingen - Bitz – Ebingen)
- 7422 (Ebingen - Winterlingen – Sigmaringen)
- 9 Hechingen – Burladingen – Gammertingen

Weitere Linien:

Die **Linie 7440** - nicht in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises, sondern des Landkreises Rottweil - steht im Zusammenhang mit der Einrichtung einer vorgesehenen RegioBuslinie, die Balingen mit Rottweil verbindet, im Fokus. Diese einzige Verbindung zwischen zwei Mittelzentren ohne SPNV-Verbindung ist dennoch in Zukunft auch durch den Zollernalbkreis aufzuwerten oder neu zu planen.

3.2.6 Überblick über das Tarifangebot

Die ÖPNV-Linien im Zollernalbkreis verkehren alle zum Tarif des naldo (Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau). Dieser ist ein Mischverbund, gegründet durch die Landkreise

Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und des Zollernalbkreises sowie die 56 Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet.

Der Tarif gilt im SPNV und in allen Bussen und Anrufverkehren einschließlich der Stadtverkehre.

Fahrscheinsortiment

Es erstreckt sich im Wesentlichen über folgende Angebote:

- Gelegenheitsnutzer
 - Einzelfahrschein Erwachsene & Kind
 - Tagesticket Erwachsene & Kind
 - Tagesticket Gruppe
- Schüler/Schülerinnen und Auszubildende
 - Schülermonatskarte
 - Abo 25 für Schüler/Schülerinnen, Auszubildende und junge Erwachsene
 - Ab 1.3.2023: JugendticketBW
- Senioren-Abo
- Berufstätige und Stammkunden
 - Monatskarte
 - Jahres-Abo persönlich
 - Jahres-Abo übertragbar
- Studierende
 - Semesterticket und Anschluss-Semesterticket
 - JugendticketBW
- Familien
 - Eltern-Spar-Ticket (Rabatt für Eltern mit Kindern mit Schülermonatskarte oder Abo 25)

Für den RufBus und den Nachtschwärmer gelten im Zollernalbkreis die Tarife des naldo ohne Zuschläge.

3.2.7 Überblick über Vertrieb, Information und Marketing

Vertrieb

Der Vertrieb der Fahrscheine ist wie folgt organisiert, die Informationen sind übersichtlich auf der Homepage des naldo aufbereitet.

- Verkauf an Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten

- Verkauf von Einzelfahrscheinen, Tagedickets und Monatskarten in den Regionalbussen beim Busfahrer
- Online-Tickets können im naldo-Online-Ticket-Shop erworben werden, hier stehen Tagedickets, Abo-Tickets und Tickets zum bwtarif zur Verfügung
- naldo-App: Als Handyticket sind Einzel- und Tagedickets sowie Anschlussfahrscheine erhältlich. Nach Registrierung kann die Bezahlung über Kreditkarte oder Lastschrift erfolgen.
- Vertrieb der Jahresabos, Schülermonatskarten, Abo 25 und JugendenticketBW über die Abocenter.

Fahrplanauskunft

Die Homepage des naldo verweist auf die EFA-Fahrplanauskunft, in der alle aktuellen Fahrpläne hinterlegt sind.

Fahrplanauskünfte sind auch über die naldo-App erhältlich.

Marketing

Neben der Marketing-Strategie des naldo ist insbesondere die Marketinginitiative des Zollernalbkreises hinsichtlich des neuen Buskonzeptes zu beschreiben.

Der Zollernalbkreis entwickelte eine neue Dachmarke „Zak im Bus“ und bewirbt das neue Konzept auf der Homepage des Kreises sowie durch einen Informationsflyer. In diesem sind die Linien mit anschaulichen Namen und einem Überblick über die Linienbündel beschrieben mit ihren Funktionen und Verbesserungen und den Anschlussmöglichkeiten. Entsprechend wurde auch zu RufBus und der Nachtschwärmer informiert. Dies ist ein sehr wichtiger Schritt für das Bekanntmachen einer deutlich verbesserten Bedienung im ÖPNV, da in der Bevölkerung hierfür noch keine Routine besteht und der ÖPNV häufig nicht als Option der Mobilität im Fokus steht.

Je Linienbündel wurde ein Bus mit einer Eigenwerbung beklebt, der die Dachmarke und die Liniennamen noch zusätzlich bewirbt.

Neues ÖPNV-Konzept im Zollernalbkreis

Flexibel abfahren – entspannt ankommen,
werde „Busfahrer/in“.
ÖPNV – der Zollernalbkreis fährt Bus.

Zak^{im}Bus



Das neue ÖPNV-Konzept

Verbessertes Verkehrsangebot

- Stündliches Angebot auf den Hauptachsen
- Erweitertes Angebot abends und am Wochenende
- Zusätzliche und optimierte Zuganschlüsse
- Integration des RufBUS Zollernalb und des Nachtschwärmers in die Linien
- Zusätzliche Anmeldeverkehre

Neue Liniennummern und Linienamen

- Einheitliche 3XX-Liniennummern im Zollernalbkreis
- Neue Linienamen für beliebte Busverbindungen (siehe rechts)

Kreisweit einheitliche RufBUS-Zentrale

- Auch für Anmeldeverkehre in den Stadtverkehren Balingen und Hechingen
- **Einheitliche Rufnummer Tel. 07471/935050**
- Ausgedehnte Besetzzeiten der Zentrale
- Buchung per Telefon oder kostenloser RufBUS App

Zak^{im}Bus
ÖPNV
Der Zollernalbkreis fährt Bus

SonnenBus
Rosenfeld-Getzingen-Balingen
Halbstündlich entspannt ankommen

RegioAlbBus
RegioBus Albstadt-Meißstetten
Stündlich ALBefahren

SchieferBus
Balingen-Schömburg-Tieringen
Rund um die Alb

ZollerBus
Bahnhof Hechingen-Parkplatz Burg
BURGerFAHREN

LochenBus
Balingen-Tieringen-Nußlingen
Auf und ab

HeubergBus
Meßstetten-Tieringen-Unterdigheim-Oberheim
Einfach mal hoch hinaus

EyachtalBus
Balingen-Owingen-Heigerloch
Fährt öfter als Sie denken

Quelle: Zollernalbkreis

Abbildung 14: Flyer für das neue Buskonzept 2021 – Zollernalbkreis

Marketing Stadtverkehr Hechingen

Der Stadtverkehr Hechingen, der sich im September 2021 neu aufgestellt hat, wirbt für das neue Busangebot mit einem informativen, ansprechenden Internetauftritt.



Quelle: Stadt Hechingen

Abbildung 15: Marketing Stadtverkehr Hechingen

Marketing Stadtverkehr Balingen

Auch der Stadtverkehr Balingen wurde im Jahr 2020 neu strukturiert und informiert auf seiner Homepage über die beiden zentralen Linien im Halbstundentakt.



Quelle: Stadt Balingen <https://www.balingen.de/unsere-stadt/mobilitaet/oeffentliche+verkehrsmittel/stadtverkehr>

Abbildung 16: Marketing Stadtverkehr Balingen

Marketing Stadtverkehr Albstadt

Der Stadtverkehr Albstadt hat sich ebenfalls eine Dachmarke für den Stadtverkehr zugelegt und wird über die Homepage der Stadt Albstadt beworben. Alle Informationen und Links zur Fahrplanauskunft finden sich dort.



Quelle: Homepage Stadt Albstadt

Abbildung 17: Marketing Stadtverkehr Albstadt

3.3 Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Die Aufgabenträger haben das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Raumstruktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zu sichern. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Verbundraum eine identische Bedienungsqualität vorsieht, ist unrealistisch. Das ÖPNV-Angebot muss entsprechend der Siedlungsstruktur geplant werden. Um die einzelnen Quell-Ziel-Relationen im Raum entsprechend einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig. Die im unten folgenden Anforderungsprofil beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich teilweise auf die Betrachtung von Quell-Ziel-Relationen, vor allem die der Fahrtenhäufigkeiten (Bedienungshäufigkeit in den unterschiedlichen Verkehrszeiten). Hierfür wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im zentralörtlichen Gefüge und der Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen.

Unterschieden wird zwischen Achsen, Verbindungen und Verflechtungen, die Verflechtungen sind in Abhängigkeit von der Ortsgröße noch in Verflechtung 1 und 2 unterschieden.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

Achse

Relationen hoher Gesamtverkehrsnachfrage zu den Oberzentren und zwischen Mittelzentren

Verbindung

Anschluss der übrigen zentralen Orte an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit den höherrangigen Zentren sowie untereinander

Verflechtung 1

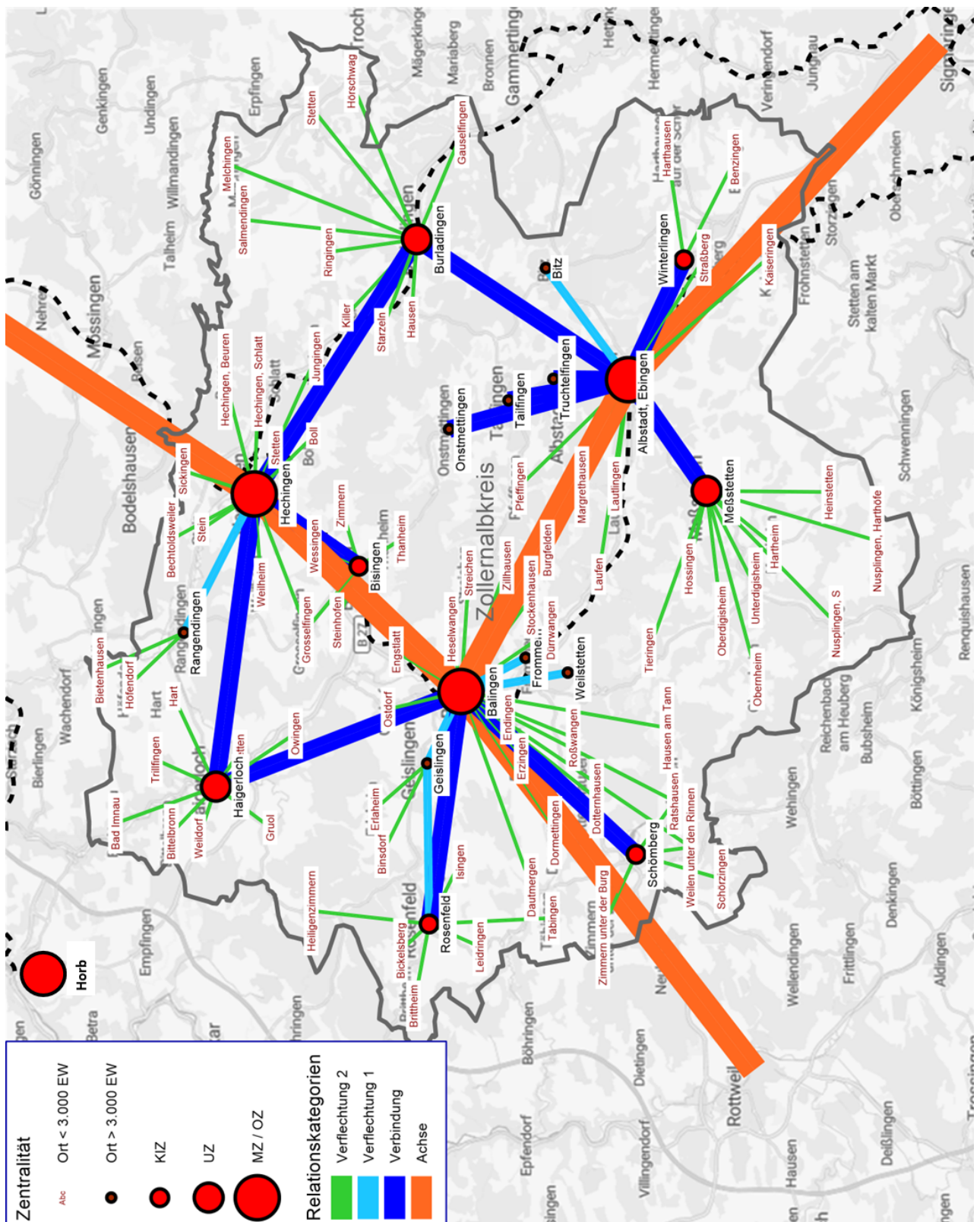
Anschluss der Ortsteile mit über 3.000 Einwohnern zu ihrem übergeordneten Zentrum

Verflechtung 2

Anschluss der übrigen Orte zu ihrem übergeordneten Zentrum

Die so festgelegte Einteilung ist in Abbildung 18 abgebildet.

Die Informationen und Kenngrößen zu den Bezirken sowie die Auswertungen aller damit abbildbaren Quell-Ziel-Relationen (von jeder Zelle zu jeder anderen, mit Hin- und Rückrichtung - ca. 10.000 Relationen) wurden im Verkehrsmodell berechnet. Näher untersucht wurden dann die mit einer Relationskategorie versehenen Quell-Ziel-Relationen (ca. 200).



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 18: Relationskategorien

Die Relation Horb – Haigerloch kann bei Bedarf aufgewertet werden, wenn sich bei der Untersuchung der Nachfragepotenziale zeigt, dass die Relation durch eine

Schienenverbindung (Eyachtalbahn) oder durch eine verbesserte Busverbindung bedient werden kann.

Im Zuge der Umsetzung der Regionalstadtbahn kann auch die Relation Onstmettingen – Bisingen an Bedeutung gewinnen, wenn die Talgangbahn umgesetzt ist und der IRE in Bisingen regelmäßig hält. Dann ist die Einordnung der Relationskategorie erneut zu prüfen.

4 Bewertung der Bestandsaufnahme des aktuellen ÖPNV-Angebots

Im Zuge der Bearbeitung wurde die Analyse des ÖPNV-Angebots auf Grundlage der angestrebten Zielwerte des Anforderungsprofils sowohl für den Fahrplanstand 12/2019 als auch für das umgesetzte Konzept des Zollernalbkreis in den Linienbündeln 2022 durchgeführt. Es zeigte sich, dass viele Schwachstellen, die für den Fahrplanstand 2019 festgestellt werden konnten, durch die Einführung des besser getakteten und deutlich umfänglicheren Angebots behoben werden konnten. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Analyse des aktuellen Standes 2022 dargestellt.

4.1 Erschließung

Zur Gewährleistung der Erschließung werden im Anforderungsprofil Mindeststandards für Einzugsradien der Haltestellen definiert (siehe Kapitel 6.2.1). Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies wird in der Schwachstellenanalyse ggf. im Einzelfall berücksichtigt (zum Beispiel Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst abhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Es wurden nur Haltestellen berücksichtigt mit mindestens 5 werktäglichen Fahrten außerhalb der Schulferien (siehe Abbildung 19).

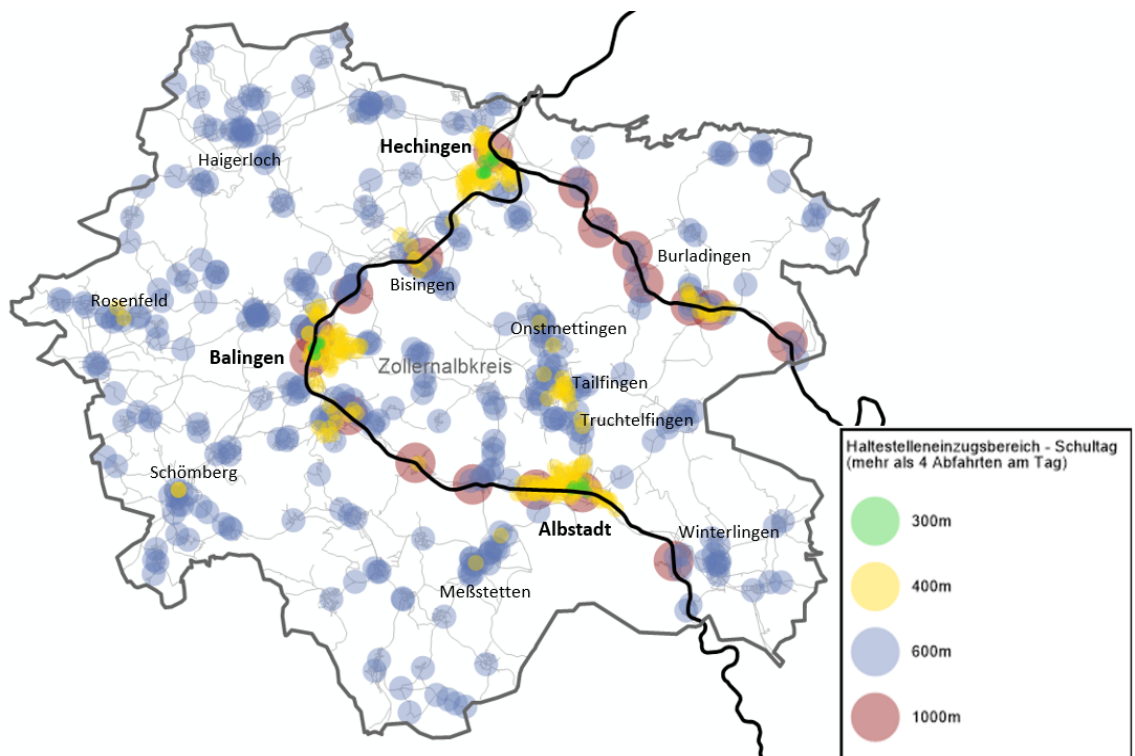
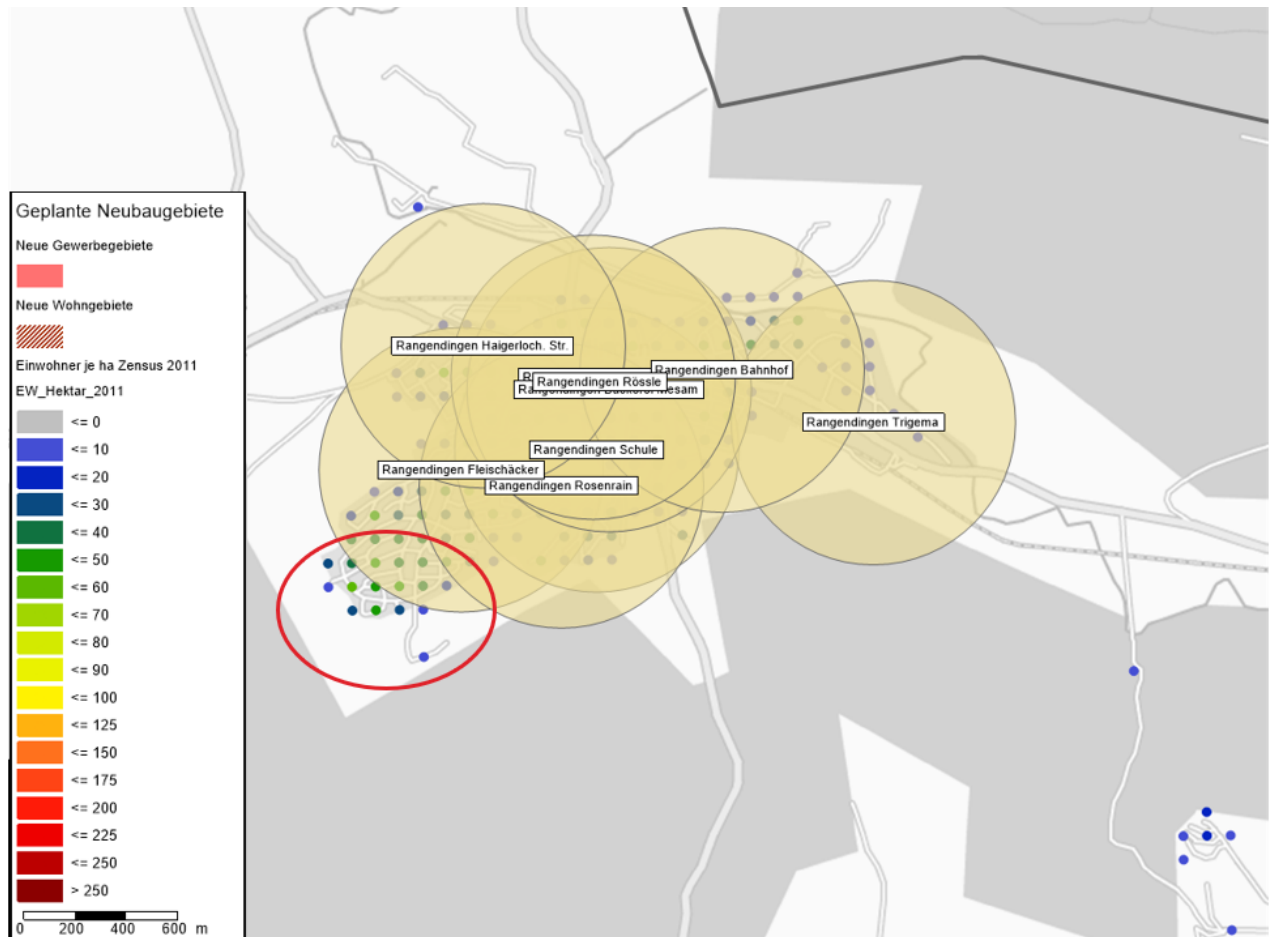


Abbildung 19: Haltestelleneinzugsbereiche im Zollernalbkreis

Für den gesamten Zollernalbkreis wurde die Erschließungsqualität geprüft. Mit Umsetzung des neuen Buslinien-Konzepts im Zollernalbkreis 2021 konnten, bis auf eine, alle Erschließungslücken im Landkreis geschlossen werden. Lediglich in Rangendingen verbleibt der Teil eines Wohngebietes mit geschätzten 250 Einwohnern nicht ausreichend erschlossen (siehe Abbildung 20). Es wird eine Prüfung empfohlen, ob die Linie 310 das Gebiet ohne den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erschließen kann.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 20: Unerschlossenes Wohngebiet in Rangendingen.

4.2 Erreichbarkeit

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden im Anforderungsprofil maximale Fahrzeiten¹⁰ von 30 Minuten definiert, innerhalb derer für Fahrgäste von ihrem Wohnort aus mit dem ÖPNV das nächste Mittelzentrum zu erreichen sein soll (siehe Kapitel 6.2.2):

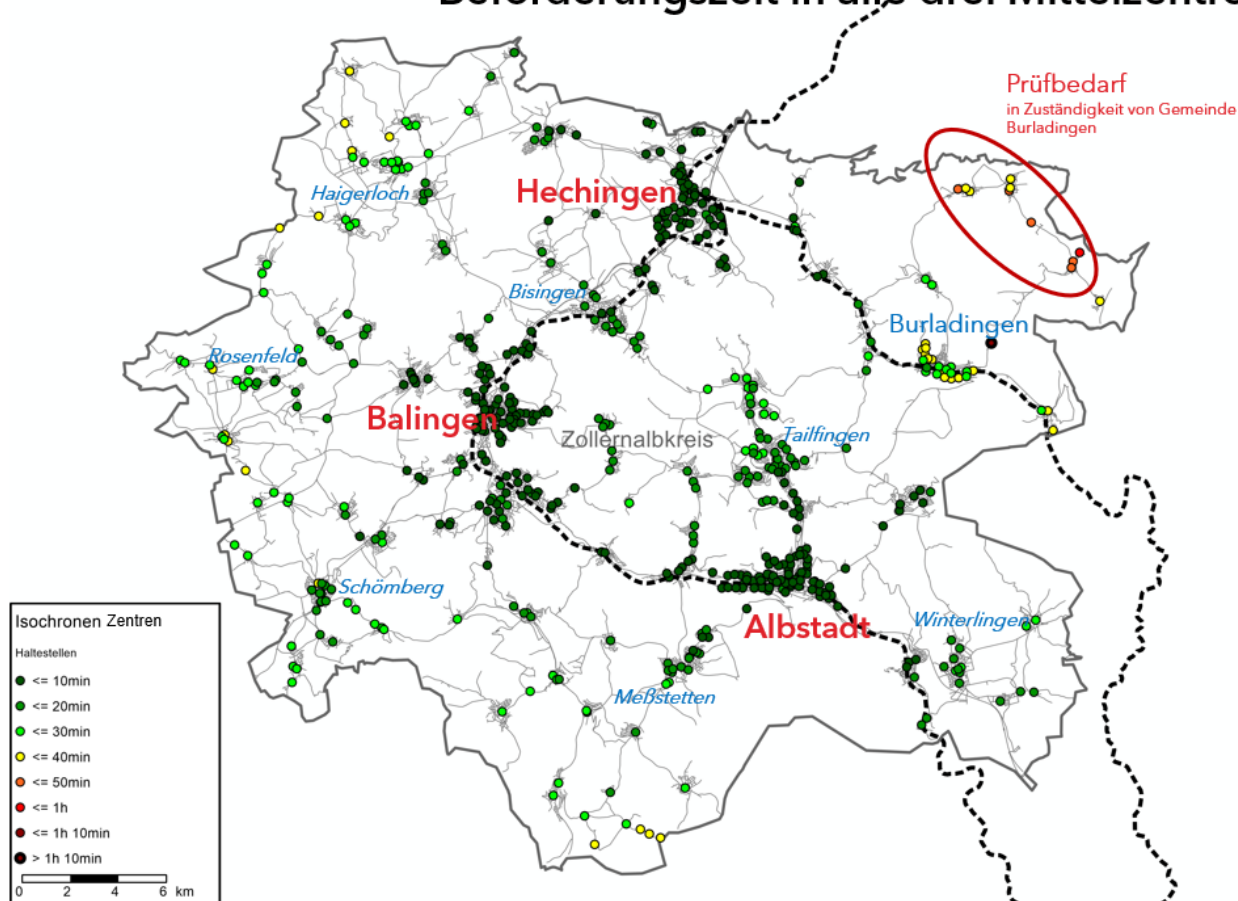
Insbesondere durch die Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Zollernalbkreis konnte die Erreichbarkeit zum nächstgelegenen Mittelzentrum verbessert werden. Die Auswertung zeigt (siehe Abbildung 21: Fahrzeiten im Zollernalbkreis, dass lediglich in

¹⁰ eigentlich „Beförderungszeit“ (Fahrzeit zwischen Start- und Zielhaltestelle einschließlich der notwendigen Umsteigezeiten)

den Randlagen des Landkreises auch aufgrund der Topografie der festgelegte Standard nicht erreicht werden kann. Hier sind Fahrzeiten bis 40 Minuten als akzeptabel festgelegt.

Lediglich die Gemeinde Burladingen und seine nördlichen Teilorte erreichen aktuell nicht die Mindeststandards. Hier sollen Maßnahmen geprüft werden, um die Mindeststandards zu erreichen.

Beförderungzeit in alle drei Mittelzentren



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 21: Fahrzeiten im Zollernalbkreis

Fahrgäste nach Rottweil erreichen lediglich im Südwesten des Zollernalbkreises ihr Ziel in Fahrzeiten unter einer Stunde. Neben einem direkten Bus zwischen Balingen und Rottweil via Schömberg (Linie 7440) gibt es die Möglichkeit von Balingen via Rosenfeld (Linie 330) mit einem Umstieg in Oberndorf am Neckar auf die Gäubahn (RE/IC) umzusteigen in Richtung Rottweil. Auf einzelne Fahrten der Linie 7440 wird die Strecke Balingen-Rottweil in 40 Minuten zurückgelegt, die meisten Verbindungen brauchen mindestens eine Stunde. Auf der Relation Rosenfeld-Rottweil benötigen Fahrgäste mindestens 50 Minuten, einzelne Fahrten ab Schömberg benötigen unter 20 Minuten nach Rottweil. Fahrten zwischen Albstadt-Ebingen und Rottweil benötigen im Bestfall eine Stunde.

4.3 Bedienungshäufigkeit / Fahrtenzahlen

Die Anzahl der angebotenen Fahrten, also die Bedienungshäufigkeit wurde entsprechend den Vorgaben im Anforderungsprofil (Kapitel 6.2.3) auf allen relevanten Relationen für verschiedene Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Die Gesamtzahl der möglichen Fahrtenrelationen zwischen den ca. 100 Verkehrszellen im Zollernalbkreis und weiterer Verkehrszellen in den umgebenden Landkreisen wurde auf die kategorisierten Relationen (siehe Abbildung 18 im Kapitel 3.3) reduziert.

Für die Zuordnung zu Zeitintervallen ist der Abfahrtszeitpunkt an der Starthaltestelle maßgeblich. Es werden nur diejenigen Verbindungen berücksichtigt, die bezüglich Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit einen zumutbaren Schwellenwert nicht überschreiten. Existieren für eine Relation nur Verbindungen mit unzumutbar langer Fahrzeit oder zu vielen Umsteigevorgängen, so werden die Fahrten nicht gewertet.

„Hinfahrten“ sind so definiert, dass sie im zentralen Gefüge vom untergeordneten Ort zum Zentrum führen, zum Beispiel die Fahrt zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Einkauf etc. „Rückfahrten“ sind Fahrten zurück in den Ort, zumeist ist dies die Fahrt zum Wohnort.

Die Auswertung der Fahrtenzahlen wurden entsprechend dem Anforderungsprofil für folgende Zeitscheiben des Schulwerktags vorgenommen:

- 06:00-8:00 Uhr ⇒ morgendliche Hauptverkehrszeit
- 08:00-12:00 Uhr ⇒ Nebenverkehrszeit am Vormittag
- 12:00-15:00 Uhr ⇒ Nebenverkehrszeit mittags / nachmittags mit verstärktem Schülerverkehr
- 15:00-17:00 Uhr ⇒ Hauptverkehrszeit nachmittags
- 17:00-20:00 Uhr ⇒ Nebenverkehrszeit früher Abend
- 20:00-24:00 Uhr ⇒ Schwachverkehrszeit abends

4.3.1 Verbindung Burladingen-Albstadt

Die als „Verbindung“ eingestufte Relation Burladingen-Albstadt weist über den Tag nur wenige Fahrten auf. Zwar besteht eine Fahrtmöglichkeit über Hechingen mit Anschluss an den SPNV, jedoch wird diese nicht als Fahrt gewertet, da sie deutlich länger ist als die vorhandenen Busverbindungen. Somit sind relevante Fahrtmöglichkeiten fast ausschließlich mit der Linie 3 vorhanden. Diese bietet Fahrten vor allem in den Hauptverkehrs- und Schülerzeiten, jedoch in allen Verkehrszeiten ist das Angebot zu gering für eine Verbindung, in der ein stündliches oder zu manchen Zeiten halbstündliches Angebot gefordert wird. Insgesamt ist ca. nur ein Drittel der notwendigen Fahrten vorhanden.

Auch im Abendverkehr nach 20:00 Uhr fehlen die geforderten Fahrten vollständig.

4.3.2 Achse Rottweil-Balingen

Hier bestehen zwar viele Fahrtmöglichkeiten, aber in einzelnen Zeitscheiben ist das Angebot noch nicht stringent genug. Eine Reihe von Fahrten, auch über die Anschlussverbindung zum SPNV über die Gäubahn dauern zu lange und werden nicht als Fahrtmöglichkeiten gewertet.

Daher fehlen Fahrten

- morgens zwischen 06:00 und 08:00 Uhr, das Soll von 2 Fahrten je Stunde in beide Richtungen wird nicht erreicht,
- vormittags zwischen 8:00 und 12:00 Uhr bestehen zu wenige Fahrten nach Balingen,
- zwischen 12:00 und 15:00 fehlen Fahrten, es sollten insgesamt mehr als eine Fahrt je Stunde sein, dies wird nicht erreicht
- von Rottweil nach Balingen ist das Angebot zwischen 15:00 und 17:00 Uhr sehr ausgedünnt
- nach 20:00 Uhr sind in beide Richtungen keine Fahrtmöglichkeiten mehr vorhanden (letzte Fahrt Rottweil-Balingen 20:00Uhr, in Gegenrichtung 19:50 Uhr), obwohl auch hier ein stündliches Angebot als sinnvoll erachtet wird.

4.3.3 Mängel im Abendverkehr

Insgesamt fehlt im Abendverkehr noch eine Reihe von Fahrten. Sie sind in folgender Tabelle zusammengefasst.

von	nach	Relationskategorie	Anzahl fehlender Fahrten nach 20:00Uhr
Balingen	Rottweil	Achse	4
Rottweil	Balingen	Achse	4
Burladingen	Albstadt-Ebingen	Verbindung	2
Albstadt-Ebingen	Burladingen	Verbindung	2
Rangendingen	Hechingen	Verflechtung 1	1
Haigerloch	Hechingen	Verbindung	1
Haigerloch	Balingen	Verbindung	1
Balingen	Haigerloch	Verbindung	1
Schömborg	Balingen	Verbindung	1
Balingen	Schömborg	Verbindung	1

Tabelle 13: Bedienungshäufigkeit - Mängel im Abendverkehr

4.3.4 Mängel auf Verflechtungen

Ebenfalls im Osten des Landkreises bestehen Bedienungslücken bei den kleineren Orte auf den Verflechtungen 2. Deutliche Schwachstellen zeigen sich am Vormittag zwischen 08:00 und 12:00 Uhr, hier sind keine Fahrtmöglichkeiten vorhanden:

- Harthöfe (Nusplingen) nach Meßstetten (jedoch hat Harthöfe unter 200 Einwohner, daher ist eine Bedienung abzuwägen)
- Harthausen (Winterlingen) nach Winterlingen und zurück.

4.3.5 Gesamtbewertung der relationsbezogenen Auswertungen

Es wurden auf der Grundlage des Anforderungsprofils gemessen an der Zahl der Schwachstellen vor Umsetzung des ÖPNV-Konzepts in den Linienbündeln nur noch wenige Schwachstellen identifiziert.

Dies ist darin begründet, dass im Rahmen des ÖPNV-Konzepts ein sehr gut auf die Struktur des Raumes abgestimmtes ÖPNV-Angebot entworfen wurde. Dadurch wurde eine Vielzahl von Bedienungslücken geschlossen, aufgrund des durchgehenden Angebots, das zumeist getaktet ist. So sind beispielsweise auch vormittags Einkaufsfahrten möglich mit Fahrtmöglichkeiten zum nächsten Zentrum und Rückfahrtmöglichkeiten zum Wohnort.

Schwachstellen finden sich vorwiegend im östlichen Landkreis, wo die Verkehre noch eigenwirtschaftlich sind und noch keine Maßnahmen umgesetzt worden sind sowie auf der Achse Rottweil-Balingen.

Die Folgerungen für weitere Planungen sind in Kapitel 7.2.1 beschrieben.

5 Nachfrageentwicklung und Verkehrsprognose (bis 2030)

Die Nachfrageentwicklung und Verkehrsprognose zeigen auf, wie sich die Verkehrsströme im ÖPNV in den nächsten Jahren entwickeln werden. Hierauf wird der ÖPNV reagieren.

5.1 Entwicklungen und Trends in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg ist bestrebt, den ÖPNV auf vielfältige Art zu stärken. Zum einen, will das Land das Angebot ausbauen und fördert aktuell intensiv die Reaktivierung, den Ausbau, die Elektrifizierung und den Neubau von Bahnstrecken. In vielen Regionen laufen aktuell Planungen dazu und viele werden auch in den kommenden 5-15 Jahren umgesetzt werden. Darüber hinaus werden auf Relationen, die aktuell keine Schienenstrecken aufweisen, jedoch eine relevante Nachfrage besteht, schnelle Regionalbusverbindungen gefördert und geschaffen. Zudem untersucht das Land, wie ein zusätzliches Angebot finanziert werden kann, um einen landesweit-einheitlichen hohen Standard in Bus und Bahn, sowohl im ländlichen- wie auch den städtischen Räumen herzustellen.

Zum anderen sollen die qualitativen Merkmale im ÖPNV verbessert werden. Neben der Beschaffung moderner Fahrzeuge im Schienenverkehr und der damit verbundenen Verbesserung des Komforts und der Barrierefreiheit wird der Umstieg auf emissionsarme Antriebsformen unterstützt. Außerdem hat das Land durch die Einführung des Landestarifs die Möglichkeit geschaffen, mit nur einer Fahrkarte im gesamten Land in verschiedenen Verbünden zu fahren. Dadurch wird das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfacher und komfortabler.

Die Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung im Zollernalbkreis auf die Verkehrsnachfrage ist dem Kapitel 3.1.1 zu entnehmen.

5.2 Modal Split im Zollernalbkreis

Für Verkehre im Zollernalbkreis kann von einem Anteil am Modal-Split von 4,8 % für den ÖPNV ausgegangen werden. Der geringe Modal-Split Wert (unteres Drittel im Landesvergleich) ist insbesondere auf die Raumstruktur zurückzuführen und die Entfernung zu größeren Zentren. Ein höherer Modal-Split-Anteil wird nur in den Tälern der Schwäbischen Alb und auf der Siedlungsachse Hechingen-Balingen-Schömberg am Albtrauf mit dichter Besiedelung erreicht. Der restliche Teil des Zollernalbkreises ist durch eine vergleichsweise dünne Besiedelung geprägt.

Mit Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird mit einem leicht steigenden ÖPNV-Anteil am Modal-Split gerechnet.

5.3 Demographische Entwicklung und ihre Auswirkung auf den ÖPNV im Zollernalbkreis

Neben dem oben beschriebenen Bevölkerungszuwachs in vielen Städten- und Gemeinden im Zollernalbkreis wird für den Landkreis eine Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppen ab 70 Jahren prognostiziert (Einwohnerprognose des Landes Baden-Württemberg 2017-2030). Während 2017 16 % der Bevölkerung im Landkreis über 70 Jahre alt war, steigt deren Anteil voraussichtlich auf 19 % im Jahr 2030. Gleichzeitig sinkt der Anteil der 18 bis 70-Jährigen von 68 % auf 63 %. Erfreulicherweise steigt dafür der Anteil der unter-18-Jährigen im Zeitraum von 16 % auf 18 %.

Es ist damit zu rechnen, dass der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen zunehmen wird und somit der Themenbereich Barrierefreiheit in allen Facetten an Bedeutung gewinnen wird. Neben der baulichen Barrierefreiheit sind außerdem die Themen Verständlichkeit des Angebots und eine wohnortnahe Haltestellenlage zunehmend wichtig.

Für alle Bevölkerungsgruppen sind tagesdurchgängige, regelmäßige Fahrtenangebote wichtig. Das trifft vor allem auf diejenigen Bevölkerungsgruppen zu, die besonders auf öffentliche Mobilitätsangebote angewiesen sind. Dazu zählen Kinder unter 18 Jahren für die ein regelmäßiges Fahrtenangebot zusätzlich zur Beförderung von und zur Schule ein wichtiges Element der individuellen Freiheit darstellt, für Familien eine große Entlastung bewirkt sowie Pkw-Fahrten zum Bringen und Holen reduzieren. Das neue Buslinienkonzept und langfristig auch die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gehen auf diese Entwicklungen ein. Der Zuwachs in der Altersgruppe der <18-Jährigen wird gegebenenfalls zu einer Ausweitung der Schülerverkehrsströme führen. Dem begegnet der Zollernalbkreis mit einem passenden Angebot. Auch die Angebote des RufBusses und Nachtschwärmers dienen hier einer zusätzlichen Attraktivität.

In den letzten Jahren konnte eine stetige Zunahme der Freizeitverkehre verzeichnet werden. Es ist davon auszugehen, dass diese auch im Zollernalbkreis zunehmen werden. Insbesondere die Schwäbische Alb mit ihren vielfältigen Wandergebieten und Sehenswürdigkeiten wie die Burg Hohenzollern ist ein beliebtes Ausflugs- und Urlaubsziel für alle Altersgruppen. Der Zollernalbkreis hat in den vergangenen Jahren verschiedene attraktive und zielgerichtete Angebote geschaffen mit Blick auf Freizeit/Ausflugsverkehre. Hier sind insbesondere der Nauf-Nab-Trauf-Bus zwischen Hechingen - Burg Hohenzollern - Wessingen - Zimmern - Bisingen - Albstadt-Onstmettingen (Linie 344) zu nennen, der nur saisonal an Wochenenden verkehrt und sogar eine Fahrradbeförderung einschließt. Dazu kommen der Schlichem-WanderBus (Linie 337), der Lochen-Bus (Linie 317) und der HeubergBus (Linien 361/362) mit ähnlichem Angebot.

Neben den Angeboten im Busverkehr werden auf den Bahnstrecken Hechingen-Haigerloch-Eyach (Eyachtalbahn) und Balingen-Schömbgen (Schieferbahn) an Sonn- und Feiertagen Ausflugsfahrten angeboten (siehe Kapitel 3.2.2.1).

5.4 Folgerungen für die ÖPNV-Planung

Zusammenfassend können aus den beschriebenen Entwicklungen folgende Schlussfolgerungen für den ÖPNV gezogen werden:

- Ein regelmäßiges, dichtes und vertaktetes Angebot an ÖPNV ist für alle Bevölkerungsgruppen relevant und wird es in Zukunft auch bleiben. Für Bevölkerungsgruppen, die hauptsächlich auf den ÖPNV angewiesen sind, ist dies besonders wichtig.
- Eine feinräumige Erschließung und eine möglichst wohnortnahe Haltestellenlage bei Bus und Bahn ist vor allem für mobilitätseingeschränkte Personengruppen wichtig. In Zukunft wird dies eine zunehmende Rolle spielen.
- Der Themenbereich Barrierefreiheit in allen Facetten wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle im ÖPNV einnehmen.
- Die Zunahme von Freizeitverkehren ist für den ÖPNV eine Herausforderung und Chance. Attraktive Angebote können Personengruppen erreichen, die aktuell keine Nutzer des ÖPNV sind.
- Diesen Trends ist bei der Entwicklung zukünftiger Angebote Rechnung zu tragen.

6 Zielsetzungen und Qualitätsstandards (Anforderungsprofil)

6.1 Ziele für den schienengebundenen Personennahverkehr

Der schienengebundene Personennahverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV und bündelt die stärksten Nachfrageströme. Der Zollernalbkreis strebt folgende Ziele an:

- Umstieg auf emissionsarme/-freie Antriebssysteme im Landkreis zur Reduzierung von klimaerwärmenden und gesundheitsschädlichen Emissionen
- Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, um in größeren Bereichen des Landkreises ein höherwertiges Angebot im SPNV zur Verfügung zu stellen, wo es wirtschaftlich vertretbar ist.
- Barrierefreier Ausbau aller Bahnsteige und Zuwege und Umstieg auf barrierefreie Fahrzeuge
- Verdichtung des Fahrtenangebots zur Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung von Komfortmerkmalen, wie zum Beispiel Internet, Steckdosen, Innenausstattung, Information, digitaler Vertrieb von Fahrkarten u.a.

Der Zollernalbkreis, die Region Neckar-Alb und das Land Baden-Württemberg streben an, den Schienen-Nahverkehr im Land auszubauen und zu modernisieren. Das Land hat das Ziel, stillgelegte Schienenstrecken zu reaktivieren und fossile durch emissionsarme bzw. -freie Antriebssysteme zu ersetzen. Außerdem soll nach dem Willen der aktuellen Regierungskoalition stufenweise das Angebot an öffentlichem Nahverkehr verdichtet und ausgebaut werden.

Im Zollernalbkreis wird mit dem Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb aktuell intensiv an einem verbesserten Angebot auf den wesentlichen Schienenstrecken gearbeitet. Mit Umsetzung des Konzeptes hätte der Landkreis ein hochwertiges, emissionsarmes und barrierefreies Angebot im SPNV (vgl. 1.5.2).

Darüber hinaus lässt das Land und der Landkreis die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken untersuchen, um auch in anderen Gebieten ein hochwertiges SPNV-Angebot herzustellen.

6.2 Angebotsstandards

Im Folgenden werden die derzeit als realisierbar betrachteten Standards beschrieben. Grundsätzlich wären höhere Standards insbesondere bei der Bedienungshäufigkeit wünschenswert. Hierzu erscheint jedoch eine bessere finanzielle Förderung durch das Land Baden-Württemberg notwendig.

6.2.1 Erschließungsstandards - Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern. Jedoch wurden in der Schwachstellenanalyse (Kapitel 4) Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen etc. im Einzelfall berücksichtigt.

Alle Siedlungsgebiete mit mehr als 200 Einwohnern sollen erschlossen werden, jedoch muss im Einzelfall entschieden werden, ob dies bei kleinen Erschließungslücken mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Im Einzelfall kann ein etwas weiterer Fußweg in Kauf genommen werden, wenn dadurch gewährleistet ist, dass eine Haltestelle mit einem getakteten Angebot erreicht werden kann, die eine schnelle und regelmäßige Bedienung gewährleistet. Hier kann der Vorrang darin liegen, eine abgestimmte, schnelle Linien zu erhalten und Umwegfahrten zu vermeiden. Dies ist sorgfältig abzuwägen.

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle Siedlungsfläche

Bahnhaltestellen	1.000 m
Zentrale Bushaltestellen	300 m
<i>Stadtgebiete Hechingen, Balingen, Albstadt-Ebingen (Kernstadt) sowie die Ortszentren von Burladingen, Meßstetten, Schömberg, Bisingen, Rosenfeld sowie die Zentren der Teilorte von Balingen und Albstadt</i>	
Bushaltestellen verdichteter Raum	400 m
<i>Übrige Stadtgebiete der Mittelzentren und verdichtete Ortskerne kleinerer Gemeinden</i>	
Bushaltestellen ländlicher Raum	600 m
<i>dünn besiedelte Randgebiete der Zentren sowie kleine Orte</i>	

Tabelle 14: Mindeststandards Einzugsbereiche der Haltestellen

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen, jedoch ist die fußläufige Erreichbarkeit einer Haltestelle, die weniger als 4 Abfahrten/Tag aufweist, nicht ausreichend.

6.2.2 Standards für die zeitliche Erreichbarkeit der Mittelzentren im Zollernalbkreis

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten (Fahrzeit zwischen Quell- und Zielhaltestelle einschließlich der Zeit für ggf. notwendige Umsteigevorgänge) definiert, innerhalb derer für Fahrgäste von ihrem Wohnort aus mit dem ÖPNV das nächste Mittelzentrum (Balingen, Hechingen oder Albstadt-Ebingen) zu erreichen sein soll. Dies dient sowohl der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, Kultur- Freizeit und Gesundheitseinrichtungen, als auch dem Anschluss an andere ÖPNV-Verbindungen und vor allem den SPNV an den Bahnhöfen. Über den SPNV können auch das Mittelzentrum Sigmaringen und das Oberzentrum Tübingen erreicht werden.

Maximale Beförderungszeit zum Erreichen des nächsten Mittelzentrums: 30 Minuten

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung).

Tabelle 15: Mindeststandards Maximale Beförderungszeit zum nächsten Mittelzentrum

6.2.3 Bedienungshäufigkeit - Standards für die Fahrtenzahlen

6.2.3.1 Bedienungshäufigkeit Regionalverkehre

Die Bedienungshäufigkeit ist der wichtigste Bedienungsstandard des ÖPNV, eine regelmäßige, merkbare Fahrtmöglichkeit ist Voraussetzung, um den ÖPNV gegenüber der Nutzung des eigenen Pkw vorstellbar zu machen. Im Zollernalbkreis wurde mit der Umsetzung des verbesserten ÖPNV-Konzepts in weiten Teilen des Landkreises bereits ein wichtiger Schritt dazu getan.

Die geforderten Fahrtenzahlen leiten sich aus den raumspezifischen Struktur der Verkehrsrelationen ab, wie sie im Kapitel 3.3 hergeleitet und festgelegt wurden: Achsen, Verbindungen, Verflechtung 1 und 2.

Auch wenn die Bedienung im Schülerverkehr nach wie vor insbesondere im ländlichen Raum von besonderer Bedeutung ist, wird nun doch über weite Teile des Verkehrsraums eine durchgängig vertaktete Bedienung vorgesehen. Ergänzt wird diese durch eine Reihe von nachfrageorientierten RufBussen. Die im Folgenden genannten Anforderungen beschränken sich jedoch zunächst auf die Fahrtmöglichkeiten mit Bus und Bahn.

Für alle Zentren und Orte über 3000 Einwohner ist ein getaktetes Angebot vorgesehen. Da es häufig verstärkende zusätzliche Fahrten oder Überlagerungen mehrerer Linien gibt, kann, um das Gesamtangebot zu beschreiben nicht immer ein klarer Takt genannt werden. Die vorgesehenen Taktungen der Linien sind der Beschreibung des Angebots im Anhang (9.1) zu entnehmen. Die relationsweise Betrachtung gibt hingegen einen Anhaltswert für die Bedienung (zum Beispiel stündlich oder bei Überlagerungen „mehr als stündlich“ an. Nur bei den Verflechtungen 2 werden noch einzelne Fahrtenzahlen ohne

Angaben von Taktungen genannt, die auch für die kleinen Orte auch in der Nebenverkehrszeit Fahrtmöglichkeiten zur Versorgung, also jenseits des Schülerverkehrs vorsehen. Bezogen werden die Anforderungen auf eine Mindestbedienung in den Verkehrszeiten von Montag bis Freitag in Stundengruppen, die die Verkehrszeiten (Haupt- Neben- und Schwachverkehrszeit) gut abbilden. Die Mindestanforderungen sind der Tabelle 16 zu entnehmen. Sie waren Grundlage für die umfangreiche relationsweise Analyse (Kapitel 4.3), die sich auf den Schultag bezieht. Hier zeigt sich auch bei durchgehenden Taktungen die Notwendigkeit, in den Hauptverkehrszeiten Verdichtungen vorzunehmen bis hin zu einem etwa halbstündlichen Angebot.

Das Angebot für den Ferientag, Samstage und Sonn- und Feiertage leitet sich davon ab und ist in den Linienlisten im Anhang dargestellt zu entnehmen.

In jedem Fall gelten für Linien, die ein höheres Angebotsniveau aufweisen, der derzeit – zum Beschluss dieses Nahverkehrsplans – realisierte Bedienungsstandard. Ein Beispiel hierfür ist beim SonnenBus die Linie 330, die zwischen Balingen und Rosenfeld mit einem 30-Minuten-Takt bedient wird.

Montag bis Freitag

Verkehrszeit		6:00-8:00	8:00-12:00	12:00-15:00	15:00-17:00	17:00-20:00	nach 20:00
Anzahl Stunden		2 Std	4 Std	3 Std	2 Std	3 Std	4 Std
Relations- kategorie	Rich- tung						
Verflechtung 2	H	stündlich	zweistündlich*	zweistündlich	zweistündlich	zweistündlich*	eine Hinfahrtmögl.
	R		zweistündlich*	zweistündlich	zweistündlich	zweistündlich*	eine Rückfahrtmögl.
Verflechtung 1	H	mehr als stündlich	stündlich	stündlich	stündlich	stündlich	eine Hinfahrtmögl.
	R	stündlich	stündlich	stündlich	mehr als stündlich	stündlich	eine Rückfahrtmögl.
Verbindung	H	mehr als stündlich	stündlich	mehr als stündlich	mehr als stündlich	stündlich	zwei Hinfahrtmögl.
	R	mehr als stündlich	stündlich	mehr als stündlich	mehr als stündlich	stündlich	zwei Rückfahrtmögl.
Achse	H	halbstündlich	mehr als stündlich	halbstündlich	halbstündlich	mehr als stündlich	stündlich
	R	halbstündlich	mehr als stündlich	halbstündlich	halbstündlich	mehr als stündlich	stündlich

* bei schwacher Nachfrage On-Demand-Angebot möglich

Richtung:

H: "Hin" - Fahrt vom Ort zum Zentrum

R: "Rück" - Fahrt vom Zentrum in den Ort

Tabelle 16: Mindeststandard Bedienungshäufigkeit auf den Relationen für Montag bis Freitag

Samstag

Verkehrszeit	NVZ tagsüber	SVZ abends
Relations-kategorie		
Verflechtung 2	zweistündlich*	zweistündlich*
Verflechtung 1	zweistündlich	zweistündlich*
Verbindung	zweistündlich	zweistündlich*
Achse	stündlich	stündlich

Sonn- und Feiertag

Verkehrszeit	SVZ
Relations-kategorie	
Verflechtung 2	zweistündlich*
Verflechtung 1	zweistündlich*
Verbindung	zweistündlich*
Achse	stündlich

* bei schwacher Nachfrage On-Demand-Angebot möglich

Verkehrszeit:

NVZ – Nebenverkehrszeit: ca. 06:30 bis 19:00 Uhr

SVZ – Schwachverkehrszeit: nach 19:00 Uhr

Tabelle 17: Mindeststandard Bedienungshäufigkeit auf den Relationen für Samstag / Sonn- und Feiertag

Bei Umsteigeverbindungen sind wenn möglich fünf Minuten Wartezeit auf das verspätete Fahrzeug bei definierten Anschlüssen abzuwarten. Definierte Anschlüsse sind dem Fahplan zu entnehmen und können zum SPNV aber auch zu anderen Bussen bestehen.

Innerhalb eines Bündels besteht teilweise Anschlusssicherung via Funk oder RBL.

6.2.3.2 Bedienungshäufigkeit Stadtverkehre

Für die Stadtverkehre gelten die im Kapitel 3.2.2.6 beschriebenen Taktungen / Fahrtenzahlen an den einzelnen Verkehrstagen für die jeweiligen Stadtverkehre (Hechingen, Balingen, Albstadt und Burladingen). Sie geben die von den Städten entwickelten Mindeststandards wieder.

6.2.4 RufBus Zollernalb und Nachtschwärmer

Die Vorgaben für die Bedienung des RufBus Zollernalb und des Nachtschwärmers sind den Status quo-Beschreibungen bei den Stadtverkehren zu entnehmen (3.2.2.6) sowie der Beschreibung des RufBusses und der Nachtschwärmer (siehe 3.2.2.7). Sie gelten für alle Angebote. Alle Angebote sind an den Linienverkehr gebunden und einzelnen Linien zugeordnet, die am Wochenende oder abends nach Anmeldung verkehren. Der Nachtschwärmer verkehrt teilweise auch ohne Anmeldung als festes Linienangebot.

Die RufBUS-Zentrale ist telefonisch zu folgenden Betriebszeiten erreichbar:

- Mo-Do 8:00 -18:00 Uhr,
- Fr 8:00 - 01:00 Uhr,
- Sa 7:00 - 1:30 Uhr und
- So/Feiertag 7:00 - 20:30 Uhr.

Außerdem ist die Bestellung auch über die App "RufBUS ZAK" mit einer Stunde Vorlaufzeit bezogen auf die Öffnungszeiten der Zentrale gewährleistet. Fahrten früh am Morgen müssen am Tag vorher bestellt werden.

Es gilt der Naldo-Tarif ohne Zuschläge. Anschlüsse werden bis zu 5 Minuten des vorlaufenden Verkehrsmittels (in der Regel dem Zug) gewährleistet, ggf. weitere Wartezeiten werden nach Möglichkeit eingerichtet.

Der Zollernalbkreis hat im Zuge der Vorabbekanntmachung und Ausschreibung der überplanten Linienbündel sehr detaillierte Qualitätsstandards aufgestellt und für den Betrieb der Linienverkehre vorgegeben.

Die im folgenden dargestellten Qualitätsstandards sind im Wesentlichen ein Auszug aus diesen Standards. Ergänzt werden sie durch die nicht von den Verkehrsunternehmen umzusetzenden Standards wie die Barrierefreiheit der Haltestellen.

Die folgenden Anforderungen gelten für die Linienbündel und sollen bei zukünftigen Vergaben auch für die übrigen Linien gelten.

6.2.5 Fahrzeuge und Fahrzeugausstattung

Die Fahrzeuge müssen den Vorgaben für die Barrierefreiheit entsprechen sowie nach Vorgabe des Zollernalbkreises den Regelungen nach dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG).

- Die Fahrzeuge müssen sich in einem möglichst sauberen und schadensfreien Zustand befinden.
- Nach Abstimmung werden Fahrzeugen auf Verlangen des Landkreises mit geeigneten Technik-Komponenten zum Beispiel zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen ausgerüstet, soweit dies auf den entsprechenden Linienwegen notwendig ist. Ebenso sind nach Vorgaben des Landkreises eine Ausstattung von Fahrzeugen mit WLAN-Technik zur Nutzung des Internets für die Fahrgäste, automatischen Fahrgastzählssystemen oder Designvorgaben für die Fahrzeuge zu ermöglichen.
- Für alle Fahrzeuge sind Echtzeitdaten zu generieren.
- Im Hinblick auf die neue Einnahmeaufteilung im Verbund ist vorgesehen, künftig automatisierte Fahrgastzählssysteme einzusetzen.

Weitere Vorgaben für die Fahrzeuge finden sich unter dem Thema Barrierefreiheit, hier besteht eine enge Verbindung zur Ausrüstung der Haltestellen sowie unter dem Thema Clean-Vehicle-Directive (Kapitel 1.5.5).

6.2.6 Anforderungen an das Fahrpersonal

Es gelten die Vorgaben zu einzuhaltenden Sozialstandards sowie die Hinweise zur Einhaltung des Landestariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG)

Das Fahrpersonal muss die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Gepflegtes Erscheinungsbild und angemessene Dienstkleidung,
- höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
- erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- Hilfsbereitschaft beim Ein-/Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen,
- ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache,
- Kenntnisse über Beförderungsbedingungen und Tarif des bedienten Verbundgebiets (naldo, BW-Tarif), Ortskenntnis, Fähigkeit zu Tarif- und Fahrplanauskünften über die unternehmenseigenen Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu Bus- und Bahnlinien anderer Verkehrsunternehmen,
- erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist vor dem Anfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ob sie einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten.
- Das Fahrpersonal ist regelmäßig zu schulen, auch im Hinblick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

6.2.7 Standards für den Betrieb, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Beschwerden

Zur Sicherstellung eines geordneten Betriebs mit hoher Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ist Folgendes vorzusehen:

- Betriebsleitstelle oder verantwortlicher Disponent:
 - Disponent und Betriebsleitstelle sind während der Betriebszeiten besetzt/verfügbar,
 - stehen in ständigen Kontakt zu Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon Information zu Verkehrssituation,
 - überwachung die Anschlusssicherung Bus/Zug und der geplanten Busanschlüsse,
 - schaffen Abhilfe bei Betriebsstörungen,
 - stellen die Weiterbeförderung von Fahrgästen auch bei Störungen sicher.
- Feste Notfallnummer für Fahrgäste.
- Durchführung von Ein- und Aussteigerzählungen auf Verlangen des Aufgabenträgers.
- Echtzeitdaten (Ist-Fahrplandaten, Standort des Fahrzeuges, Echtzeit-Fahrgastinformation) werden auf Verlangen des Aufgabenträgers zur Verfügung gestellt.
- Ausstattung der Fahrzeuge und des Betriebs mit geeignetes RBL-System (rechnergestütztes Betriebsleitsystem).

- Kommunikationswege zur Betriebsleitstelle der Regionalstadtbahn sollen ermöglicht werden.
- Geregelt werden zulässige Verspätungen und die Information des Aufgabenträgers zur Einhaltung.
- Verfrühtes Abfahren ist nicht zulässig.
- Es sind alle Fahrgäste zu befördern.
- Beschwerden und Anregungen von den Fahrgästen müssen direkt beim Verkehrsunternehmen vorgebracht werden können (Fahrpersonal, Telefon, Fax und Email). Die Kunden erhält eine Rückmeldung zum Ergebnis.

6.2.8 Standards für Tarif, Vertrieb

- Es ist der naldo-Tarif bzw. der BW-Tarif anzuwenden.
- Fahrscheinsortiment des Barverkaufs sind im Fahrzeug über elektronische Fahrscheindrucker zu vertreiben (in Ausnahmen mittels mobiler Handgeräte).
- Die elektronische Kontrolle von eTicket-Barcodes ist vom Unternehmen sicherzustellen.

6.2.9 Haltestellen (Aufgaben der Verkehrsunternehmen)

- Bei gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen benutzten Haltestellen regeln die betroffenen Verkehrsunternehmen die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten für Pflege und Wartung der Haltestellen im gegenseitigen Einvernehmen.
- Die optische Gestaltung der Aushänge wird vom Aufgabenträger vorgegeben und dem VU rechtzeitig mitgeteilt.
- Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand, Aushang der Tarifinformationen und ggf. eines Umgebungsplans, Hinweis auf Notfallnummer
- Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der Fahrten mit barrierefreien bzw. alternativ mit nicht-barrierefreien Fahrzeugen zu ergänzen. Bei der Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu achten.

6.2.10 Barrierefreie Haltestellenausstattung

Im Anhang werden die Haltestellen des Zollernalbkreises einzeln aufgeführt mit dem derzeitigen Stand des barrierefreien Ausbaus und einer zeitlichen Einordnung, wann ein vollständig barrierefreier Ausbau im Sinne des PBefG durchgeführt sein soll. Bei diesem Ausbau ist eine Reihe von unterschiedlichen Merkmalen zu unterscheiden, deren

Gestaltung der Barrierefreiheit dienen. Hierzu gehören die Erreichbarkeit der Haltestelle, die Form der Haltestelle, die Ausstattung der Flächen und Borde, Bodenindikatoren sowie Informationsmedien. Die Leitlinien des Zollernalbkreises hierzu sind im „Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums“¹¹ festgelegt. Für den Nahverkehrsplan werden hier die wichtigsten Punkte zusammengefasst.

Die **Stadt Albstadt** hat für ihren Stadtverkehr ein eigenes Strategiepapier erstellt, das im Anhang beigelegt ist. Darin werden in Bezug auf das Thema Barrierefreiheit konkrete Aussagen getroffen, wo ein barrierefreier Ausbau bereits erfolgt ist, wo geplant, und welche Haltestellen aus baulichen oder räumlich-topographischen Rahmenbedingungen nicht umgebaut werden können.

Haltestellenformen

Bevorzugt werden sollen Haltestellen am Fahrbahnrand, insbesondere bei dichter Bedienung der Strecke. Sie hat den Vorteil, gerade angefahren werden zu können, ohne dass beim Anhalten ein Spalt zwischen Bus und Bord entsteht. Im Idealfall kann ein Buskap eingesetzt werden, so dass ein Verschwenken und ein Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr nicht nötig sind.

Vermieden werden sollen Busbuchten, außer wenn es sich um Haltestellen handelt, bei denen die Busse längere Standzeiten haben (zum Beispiel zum Abwarten von Anschlüssen, Wendezeiten am Linienende).

Vermeidung von Reststufe und Restspalt

Der Abstand der Reststufe und des Restspaltes muss kleiner als 5 cm sein. Ansonsten sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen:

- **Kneeling** des Fahrzeugs (Absenken des Busses auf der Einstiegsseite)
- **Bus-Sonderbords** mit Bordsteinhöhe von 18-24 cm. Die Spurführung von Sonderbords verhindert eine Beschädigung der Reifen bei nahem Heranfahren.

Weitere Möglichkeiten sind

- **Klapprampen** (bei Bussen in der Regel vorhanden)
- **Hublift**.

Bodenindikatoren

Bodenindikatoren dienen der taktilen Orientierung von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen. Hierbei sind folgende Indikatoren unterschiedlicher Aufgaben zu installieren. Ihre Ausführung soll dem Leitfaden entsprechen und damit der DIN 32984:

- **Leitstreifen**, sie dienen dem Auffinden von Wegebeziehungen
- **Auffindestreifen** quer über den Gehweg, um die Haltestelle zu markieren

¹¹ Landratsamt Zollernalbkreis „Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums“, Stand 05.08.2019

- **Einstiegsfelder:** Markieren des Einstieges in den Bus
- Weitere Elemente sind **Abzweigfelder** bei Richtungsänderungen oder **Aufmerksamkeitsfelder** zum Beispiel an Treppen oder anderen Hindernissen.

Aufstell-/Bewegungsfläche

Der Bereich von der Tür muss ein angenehmes Warten, Rangieren und Einsteigen in das Fahrzeug ermöglichen. Daher muss der Bereich bei Einsatz eines Sonderbords mit 21 cm mindestens 1,50 m x 1,50 m groß sein, empfehlenswert sind 2,50 m x 2,50 m.

Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation am Haltestellenmast oder im Fahrgastunterstand umfasst einen Aushangfahrplan mit Linienvverlauf, Fahrtrichtung und -ziel, Abfahrtszeiten, Gültigkeitsdatum und Tarifinformation.

Sie soll gut lesbar, ausreichend beleuchtet und vor Witterung geschützt sein (Vitrine oder wasserdichte Schutzfolie) und nicht über dem Abfallbehälter angebracht sein, um gut zugänglich und lesbar zu sein.

Dynamische Fahrgastinformationen gibt es derzeit nur in Balingen und Hechingen (Obertorplatz).

Wetterschutzeinrichtung

Der Leitfaden des Zollernalbkreis sieht vor, dass möglichst jede Haltestelle eine Wetterschutzeinrichtung oder einen Fahrgastunterstand aufweist. Eventuelle Glaswände müssen gut sichtbar und taktil erfassbar sein.

Eine Sitzgelegenheit ist vorzusehen.

Beleuchtung

Die Haltestelle soll gut beleuchtet sein, möglichst durch die vorhandene Straßenbeleuchtung oder durch eine eigene Beleuchtung.

6.3 Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg und des Zollernalbkreises

Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg (LGVFG)

Bei der Förderung handelt es sich um einmalige Zuwendungen unter anderem zum Neu-, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen und Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Gefördert werden Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer nachhaltigen Mobilität dringend notwendig sind (Mobilitätsbedürfnisse zukünftig in einer umweltverträglichen Weise gewährleisten).

Förderfähig sind im ÖPNV vor allem der Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen

Personennahverkehr dienen sowie der Umbau und die Nachrüstung bestehender Anlagen und Einrichtungen des ÖPNV zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.

Für die Gewährung einer Zuwendung muss das Vorhaben in ein Förderprogramm nach §5 LGVFG aufgenommen sein. Vorhaben, die zu Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit dienen, unterliegen dem PBefG. Bei diesen Vorhaben ist die Bereitschaft zur freiwilligen Zusammenarbeit im Sinne des §8 ÖPNVG Voraussetzung für eine Förderung. Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Berechnung der zuwendungsfähigen Kosten erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage der Antragsunterlagen (Kostenberechnung). Die nach der Antragsprüfung festgestellten zuwendungsfähigen Kosten dürfen die im Programm ausgewiesenen zuwendungsfähigen Kosten bis maximal 20 % überschreiten.

Förderprogramm des Zollernalbkreis

Der Zollernalbkreis fördert den barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen soweit die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und die Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 7 des Landes-Behindertengleichstellungsgesetzes (L-BGG) erfüllt werden. Durch das Förderprogramm möchte der Landkreis die Städte und Gemeinden unterstützen, die für die Herstellung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen zuständig sind, um auf diese Weise die im Personenbeförderungsgesetz (§8 Abs. 3) genannten Ziele für einen möglichst barrierefreien ÖPNV zeitnah zu erreichen.

Gefördert werden Investitionen in kreisangehörigen Städten und Gemeinden, die im Bereich der öffentlichen Infrastruktur zum Abbau von Barrieren im ÖPNV dienen. Insbesondere der Bau oder Umbau von Bushaltestelleneinrichtungen mit speziellen Bordsteinkanten, die den Einstieg erleichtern, die Einrichtungen von taktilen Leitstreifen und akustischen/optischen Signalgebern sind förderfähig. Eine Maßnahme wird nicht gefördert, wenn sie bereits vom Bund oder Land eine Förderung erhält.

Die Ausbaudringlichkeit einer Bushaltestelle soll sich aus dem Haltestellenkataster des Landratsamtes Zollernalbkreis bzw. für den Bereich Albstadt aus dem Strategiepapier der Stadt Albstadt ergeben. Zusätzlich sollte das Vorhaben mit der Nahverkehrsplanung des Landkreises übereinstimmen und die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen. Der Landkreis fördert Vorhaben, die die entsprechenden Bedingungen erfüllen mit 50 % der Kosten, die für die Herstellung der Barrierefreiheit aufgewendet werden, höchstens aber mit 10.000 € je Bushaltestelle. Eine Bushaltestelle kann aus einem oder mehreren Haltepunkten bestehen. Kosten, die ein anderer Träger gesetzlich zu tragen hat sowie Verwaltungskosten sind nicht zuwendungsfähig. Eine Förderung ist nur möglich, wenn nicht bereits Leistungen aus anderen Förderprogrammen in Anspruch genommen wurden.

6.4 Anforderungen im Schülerverkehr

Um möglichst viele Schüler und Schülerinnen mit dem vorhandenen Linienverkehr befördern zu können, hat der Zollernalbkreis in seiner „Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS) festgelegt (§10 Abs.2): „Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sollen mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abgestimmt werden; dabei ist ein gestaffelter Unterrichtsbeginn und ein gestaffeltes Unterrichtsende anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden“

Zumutbar ist gemäß §10 Abs.1 der Satzung eine Wartezeit von 60 Minuten vor Beginn oder nach Ende des Unterrichts, für Berufsschüler ist eine längere Wartezeit zumutbar.

Angebot für die Beförderung:

- Hinfahrt zur 1. und 2. Stunde
- Rückfahrt nach der 5. und 6. Stunde
- Hinfahrt zum Unterrichtsbeginn Mittagsschule
- Bis zu 3 Rückfahrten nach der Mittagsschule

6.5 Empfehlungen für bedarfsgesteuerte Verkehre

6.5.1 Eignung der Linienverkehre und der bedarfsgesteuerten Verkehre

Mit dem Umsetzen der Linienbündel einschließlich des RufBus Zollernalb und des Nachtschwärmers hat der Zollernalbkreis einen wichtigen Grundstein für ein attraktives Mobilitätsangebot gelegt. In den verkehrsschwachen Zeiten mit geringer Nachfrage steht mit den Anrufverkehren dennoch ein angebotsorientierter Bus- und RufBus-Verkehr zur Verfügung, der flexibel auf die Nachfrage reagieren kann. Bereits umgesetzt sind auch die Möglichkeiten, sich dazu über die RufBus-App zu informieren und den Bedarfsverkehr zu buchen.

Grundsätzlich ist der Ausbau des Linienverkehrs zu deutlich einheitlicheren Linienwegen und einer regelmäßigen Bedienung der wichtigste erste Schritt im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsmittelnutzung. Der Zollernalbkreis ist für den Buslinienverkehr gut geeignet, da er geschlossene Orte aufweist – also wenig zersiedelt ist – und in den Tallagen auch alle Orte gut erschließen kann. Ergänzende Angebote im öffentlichen Verkehr wie RufBus und Nachtschwärmer ergänzen dies bedarfsgerecht. Hierdurch kann ein Angebot im Bediengebiet flächendeckend gewährleistet werden, ohne dass Fahrten oder Fahrwege ohne Fahrgastbesetzung entstehen, was weder nachhaltig noch wirtschaftlich wäre. Dies sollte beobachtet und evaluiert und bei Bedarf weiter ausgebaut werden.

6.5.2 Bürgerbusse – Vorgaben und Möglichkeiten

Bürgerbusse basieren in der Regel auf der Initiative von Vereinen (ggf. gefördert durch die Gemeinde). Sie können hinsichtlich ihrer Betriebsform ein Teil des ÖPNV werden oder losgelöst vom PBefG und damit nicht als ÖPNV verkehren.

Derzeit besteht das Angebot eines Bürgerautos nur in Form des „FleckaHopser“ in Bisingen. Dies wird durch einen Verein (Verein Bürger helfen Bürgern e.V.) organisiert, dort kann das Bürgerauto auch angemeldet / gebucht werden. Es dient im Wesentlichen der Beförderung von Bürgern und Bürgerinnen auf Versorgungswegen, zum Beispiel zum Einkauf oder zum Arztbesuch und ist daher auf die werktäglichen Zeiten tagsüber beschränkt.

Letztlich ist das Angebot abhängig vom ehrenamtlichen Engagement des Fahrpersonals und wird auf Spendenbasis durchgeführt.

Grundsätzlich wird die Einrichtung und der Betrieb vom Land Baden-Württemberg unterstützt und gefördert, etwa bei der Klärung von Bedingungen und rechtlichen Fragen aber auch bei der Fahrzeugbeschaffung und der Disposition. Zudem soll der Bürgerbus eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV und keine Konkurrenz dazu sein. Die Planung ist daher sorgfältig abzustimmen. Informationen hierzu sind in der Broschüre des Landes Baden-Württemberg „BürgerBusse in Fahrt bringen - Stationen auf dem Weg zum BürgerBus“ zu entnehmen¹².

6.6 Weitere innovative Mobilitätsformen - Bestand und Entwicklung

Wie in Kapitel 6.5.1 dargestellt, sind der Ausbau des Buslinienverkehrs sowie möglichst eine Ausweitung der Schienenverbindungen das Rückgrat des ÖPNV, ergänzt um bedarfsorientierte Rufangebote.

6.6.1 Sharing-Systeme und ihre Eignung im ländlich geprägten Raum

Derzeit bestehen im Zollernalbkreis keine Sharing-Angebote. Dies wird im Sinne einer inter- oder multimodalen Verkehrsmittelwahl auch zunächst nachrangig sein. In ländlich geprägten Räumen ist die Etablierung von Car-Sharing nicht unproblematisch, da es schwierig ist, eine ausreichend hohe Pkw-Dichte anzubieten, um eine echte Alternative zum eigenen Auto zu bieten. Auch Bike-Sharing Systeme sind ggf. in den größeren Städten und Gemeinden denkbar, sowie in sehr touristisch geprägten Bereichen.

Wichtiger ist eine hochwertige Abstellmöglichkeit für Fahrräder und Pedelecs (zum Beispiel an Bahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten) vorzusehen. Die Möglichkeiten sollen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans geprüft werden.

¹² Hrsg. NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: „BürgerBusse in Fahrt bringen - Stationen auf dem Weg zum BürgerBus“ Ausgabe 2020 / 3. Auflage https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/Broschuere_Buergerbus_2020_Web.pdf

7 Anforderungen an das künftige ÖPNV-Angebot und Ausblick – Maßnahmendefinition

7.1 Zusammenfassende Beurteilung des neuen Konzeptes der Linienbündel

In den Bereichen der Linienbündel, die 2021 in Betrieb gingen, konnten gegenüber dem bisherigen ÖPNV-Angebot bereits deutliche Verbesserungen erreicht werden. Positiv ist vor allem die stringendere Bedienung jenseits der Hauptverkehrszeiten, die es der Bevölkerung möglich machen, auch vormittags oder nachmittags in der Regel ein getaktetes Angebot vorzufinden, das Hin- und Rückfahrten in die Landkreiszentren und an die Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte zu den Oberzentren ermöglicht. Ergänzt wird das Angebot durch RufBus und Nachtschwärmer zumindest für einen Teil der Orte.

Dies gilt noch nicht durchgängig für die noch nicht überplanten Bereiche im Osten des Landkreises. Somit ist es Ziel für die kommenden Jahre, den Standard auch hier anzupassen.

7.2 Folgerungen aus der Analyse für weitere Maßnahmen

Aus der Analyse im Kapitel 4 ergeben sich einige Ansätze für weitere Planungen mit dem Ziel, ein gleichwertiges Angebot im gesamten Zollernalbkreis zu gewährleisten. Es zeigt sich, dass davon vor allem die noch nicht überplanten Gebiete im östlichen Landkreis betroffen sind.

7.2.1 Zusammenstellung von Prüfaufträgen für die weitere Entwicklung

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden Prüfaufträge formuliert, die im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans auf ihre Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden sollen. Ihre Umsetzung und Feinplanung ist letztlich abhängig von Konzessionslaufzeiten und der Möglichkeit, weitere Verkehre zu Linienbündeln zuzusammenzufassen und gemeinsam zu überplanen.

Grundsätzlich sollen, wenn durch den Ausbau des SPNV die Erschließung der entlang der Bahnlinien liegenden Ortschaften sichergestellt ist, bahnparallele Linien entfallen.

Im Einzelfall sind auch in den bereits überplanten Bereichen noch einzelne Mängel aufgetreten, deren Behebung geprüft werden soll.

Prüfauftrag Erschließung Rangendingen

Im Süden von Rangendingen ist ein kleiner Bereich nicht ausreichend erschlossen. Allerdings sind hier die notwendigen Fußwege zur Haltestelle Fleischäcker (Abbildung 20, Kapitel 4.1) überschaubar und die Bebauungsdichte ist relativ gering, so dass kaum Einwohner vorhanden sind, die deutlich zu weite Wege in Kauf nehmen müssen. Eine weitere Haltestelle wäre mit einer Umwegfahrt der Linie 310 verbunden. Hier ist zu prüfen, was das für einen Umweg für die anderen Fahrgäste der Linie bedeutet und ob dies

betriebllich ohne deutliche Mehrkosten (zum Beispiel durch ein notwendiges weiteres Fahrzeug) machbar ist. Eine regelmäßige Bedienung ist hier einer Einhaltung der Fußweglänge vorzuziehen.

Prüfauftrag Gemeinde Burladingen nördliche Ortsteile

Die Ortsteile Melchingen, Stetten und Hörschwag der Gemeinde Burladingen werden im Wesentlichen durch die Linie 5 mit dem Hauptort Burladingen verbunden. Die Fahrten dieser Linie finden (hinsichtlich Linienweg und Taktung) unregelmäßig statt und sind sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Somit ist auch eine Abstimmung auf Verbindungen nach Hechingen oder Albstadt kaum vorgesehen. In den drei Ortsteilen wohnen insgesamt ca. 2.000 Einwohner, die von einem besser angepassten Angebot profitieren würden. Dies ist im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu prüfen.

Prüfauftrag Bedienung auf der „Verbindung“ Burladingen-Albstadt

Eng damit verbunden ist die Relation Burladingen-Albstadt mit nur wenigen Fahrten der Linie 3 über den Tag. Die Fahrtmöglichkeit über Hechingen mit Anschluss an den SPNV weist vergleichsweise sehr lange Gesamtbeförderungszeiten auf.

In allen Verkehrszeiten werden hier zu wenige Fahrten angeboten, daher soll hier ein besser getaktetes, ausgeweitetes Angebot geprüft werden, um der Verbindung eine adäquate Bedienung zu sichern. Dies gilt auch für ein Angebot im Abendverkehr nach 20:00 Uhr.

Ergänzung Relation Burladingen - Albstadt

Bei der Beteiligung / Anhörung zudem ergänzt, dass bei Umsetzung der Talgangbahn zu prüfen ist, ob die Linie 3 auf diese Bahnverbindung hin ausgerichtet werden kann und damit eine andere Linienführung realisieren kann, ggf. über Bitz. Hierdurch werden auch Parallelverkehre zur Talgangbahn vermieden.

Prüfauftrag Bedienung auf der „Achse“ Rottweil-Balingen

Die bestehenden umfänglichen Fahrtmöglichkeiten auf unterschiedlichen Linienwegen sind der als Achse eingestuften Relation nicht angemessen. Die Fahrtmöglichkeit über Oberndorf am Neckar mit Anschluss an die Gäubahn weist sehr lange Gesamtbeförderungszeiten auf. In fast allen Stundengruppen des Tages fehlt ein Angebot.

Hier soll daher eine Angebotsverbesserung geprüft und umgesetzt werden. Grundsätzlich bestehen hierfür bereits Planungen und Prüfungen, (beispielsweise einer Regiobuslinie oder langfristig auch einer Schienenverbindung), deren Weiterprüfung und Umsetzung empfohlen wird.

Prüfauftrag Abendverkehr

Wie in Kapitel 4 festgestellt, soll zur Sicherstellung einer gleichwertigen Bedienung entsprechend der Relationskategorien die Einrichtung weiterer Abendfahrten geprüft werden. Dies betrifft folgende Relationen:

- Balingen – Rottweil (Achse, beide Richtungen)
- Burladingen – Albstadt-Ebingen (Verbindung)
- Haigerloch – Hechingen (Verbindung)
- Haigerloch – Balingen (Verbindung)
- Schömberg – Balingen (Verbindung)
- Rangendingen – Hechingen (Verflechtung 1)

Prüfauftrag Vormittagsbedienung auf Verflechtungen

Zu prüfen ist außerdem eine Bedienung auf einigen Verflechtungen im Osten des Landkreises mit Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten am Vormittag:

- Harthöfe (Nusplingen) nach Meßstetten (jedoch hat Harthöfe unter 200 Einwohner, daher ist eine Bedienung abzuwägen)
- Harthausen (Winterlingen) nach Winterlingen und zurück.

Freigestellte Schülerverkehre

Freigestellte Schülerverkehre werden vom Schulträger bestellt und sind nicht dem Personenbeförderungsgesetz unterstellt. Sie sollten möglichst auf Fahrten für Schülerinnen und Schüler beschränkt sein, die den öffentlichen Linienverkehr nicht nutzen können, zum Beispiel kleine Kinder zur Grundschule oder einzelne Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen (zum Beispiel Fahrten zu speziellen Förderschulen).

Für andere Fahrgäste stehen diese Fahrten nicht zur Verfügung, daher sollen sie möglichst vermieden werden.

Im Zollernalbkreis soll im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans daher geprüft werden, welche freigestellten Schülerverkehre es gibt und in wie fern eine Öffnung (also eine Umwandlung in Verkehre nach §42 BefG) möglich ist.

Intermodale Angebote

Wie im Kapitel 3.2.3 dargestellt, sind die Möglichkeiten für Sharing-Systeme und weitere Möglichkeiten für Park+Ride oder Bike+Ride während der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu prüfen.

Erschließung des Ortsteils Balingen - Erzingen

Im Zuge der Beteiligung / Anhörung wurde die Erschließung des Ortes Erzingen als unzureichend beschrieben. Daher sollen die Möglichkeiten für eine bessere Erschließung im Zuge der bestehenden Verkehre oder durch neue Angebote während der Umsetzung des Nahverkehrsplans geprüft werden.

Angebot zwischen Grosselfingen und Rangendingen

Ebenfalls im Zuge der Beteiligung / Anhörung wurde ein zusätzliches Direktfahrtangebot zwischen Grosselfingen und Rangendingen gewünscht. Auch hier soll eine Maßnahme

für eine Linie Rangendingen – Grosselfingen – Bisingen geprüft werden. Zu prüfen sind hier insbesondere die Nachfragepotenziale für eine regelmäßige Bedienung und die betriebliche Machbarkeit.

Angebot Haigerloch – Eyach mit Zuganschluss Richtung Rottenburg/Tübingen

Bei der Beteiligung / Anhörung wurde außerdem ein Direktfahrtangebot zwischen Haigerloch mit den nördlichen Stadtteilen Bad Imnau, Trillfingen, Hart zu den Oberzentren nach Tübingen/Rottenburg gewünscht. Hier sollen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans Möglichkeiten für eine Linie zwischen Haigerloch und den nördlichen Stadtteilen nach Eyach mit dem Zuganschluss in Richtung Rottenburg/Tübingen hinsichtlich der Nachfragepotenziale und der betrieblichen Machbarkeit geprüft werden.

7.2.2 Kosten- und Nachfrageabschätzung für diese Maßnahmen

Wie in den anderen, bereits umgesetzten Linienbündeln auch, kann davon ausgegangen werden, dass die zusätzlichen Angebote, die zu prüfen sind, angebotsorientiert sind, also nicht auf eine zu erwartende Nachfrage treffen werden, die Wesentliches zur Kostendeckung beiträgt. Dies betrifft sowohl die Angebote in den zukünftigen Linienbündeln im Osten des Landkreises als auch die Verbesserungen auf einzelnen Verflechtungen oder im Abendverkehr.

Bei einer Überplanung der Verkehre im östlichen Landkreis ist zu empfehlen, auch diese sinnvoll zu Linienbündeln zusammenzufassen und sie entsprechend der EU VO 1370/2007 auszuschreiben.

8 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Der Zollernalbkreis hat im März und April 2022 allen Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gegeben, mittels eines standardisierten Fragebogens Beurteilungen des aktuellen ÖPNV-Angebots sowie Wünsche und Anregungen mitzuteilen. Dies geschah auch vor dem Hintergrund, dass pandemiebedingt die Bürgergespräche vor Ort nicht im vorgesehenen Maß möglich waren.

8.1 Teilnehmerkreis

An der Online-Befragung des Zollernalbkreises haben über 1.500 Personen teilgenommen, davon etwas mehr Frauen als Männer. Über 60 % sind bis 35 Jahre alt, nur 16 % sind über 50 Jahre alt, wobei die Generation ab 66 mit ca. 3 % unterrepräsentiert ist.

8.2 ÖPNV-Nutzung

Fast genau zwei Drittel der Befragten nutzen den ÖPNV (Bus und Bahn), woraus geschlossen werden kann, dass sich eher ÖV-affine Einwohner beteiligt haben.

Die Hälfte der ÖPNV-Nutzenden gab an, ihn täglich zu nutzen, gut ein Drittel nutzt ihn 2-5 mal pro Woche. Nur ca. 13 % nutzen ihn selten, allerdings ist für diese Fahrgäste die Umfrage möglicherweise weniger interessant.

Der überwiegende Teil der Befragten gab an, eine Schülermonatskarte zu besitzen, also war die Umfrage für die Schülerinnen und Schüler besonders interessant. 53 % der Befragten sind Schülerinnen und Schüler oder in Ausbildung.

Auf die Frage, warum Bürger und Bürgerinnen den ÖPNV nicht nutzen (wobei mehrere Antworten zulässig waren) begründeten dies die Meisten damit, dass das Auto schneller und flexibler ist.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Die Konkurrenz durch den Pkw zu verringern, ist für den ÖPNV eine sehr anspruchsvolle Aufgabe. Sie ist insbesondere im ländlichen Raum kaum zu lösen, solange das Autofahren sehr komfortabel ist. Häufig ist eine jederzeit verfügbare Tür-zu-Tür-Beförderung garantiert und Parkraum ist großzügig und günstig verfügbar. Zudem wird das Autofahren subjektiv als kostengünstiger als der ÖPNV betrachtet. Dies zu ändern wäre nur durch schwer durchsetzbare Restriktionen für den Pkw-Verkehr möglich. Ein gutes Fahrtenangebot im ÖPNV ist dennoch eine wichtige Voraussetzung, um Fahrgastpotenziale aus dem Pkw-Verkehr aufzunehmen.

8.3 Kritik und Wünsche

Fahrtenhäufigkeit

Mehr als die Hälfte der Befragten gab an, dass das Fahrtenangebot zu gering ist. Bestätigt wird dies durch die konkrete Frage, ob zusätzliche weitere Fahrten gewünscht werden, dem können 80 % zustimmen. Die meisten Befragten (78 %) wünschen sich Fahrten montags bis freitags tagsüber. Aber es wünschen sich auch je um die 40 % weitere Fahrten ab 20 Uhr und am Wochenende.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Diesem Wunsch trägt das im Nahverkehrsplan beschriebene Konzept Rechnung, da die Fahrtenzahlen erhöht und vor allem vielerorts verstetigt wurden (Taktung und Ausweitung des Angebots). Ziel muss es sein, dieses Angebot, beispielsweise im östlichen Landkreis weiter zu verbessern.

Direktverbindungen – Fahrten ohne Umstieg

Der Wunsch nach zusätzlichen Direktverbindungen wird von nahezu der Hälfte der Befragten geäußert. Gleichzeitig zeigt diese Frage und die ca. 500 genannten Verbindungen aber auch, dass die Wünsche hier sehr unterschiedlich sind und natürlich auf den Bedarfen einzelner Befragter beruhen. Diese Wünsche lassen sich nur schwer erfüllen, da die Nachfrage kaum bündelbar ist. Entsprechende Angebote sind damit wirtschaftlich nicht vertretbar.

Von der Hälfte der Befragten wird zudem ein „umständliches“ Angebot (zum Beispiel eine Umsteigenotwendigkeit) als Hindernis beschrieben.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Umsteigenotwendigkeiten lassen sich nicht immer vermeiden, vor allem, weil im Landkreis ein gutes (und im Ausbau befindliches) Schienennetz vorhanden ist, das Komfort und Schnelligkeit garantiert, zu dem es aber auch ein gutes Zubringersystem geben muss, was aber Umstiege bedingt. Dennoch dient das in Umsetzung befindliche Konzept mit seiner besseren Taktung und der damit besser möglichen und besser merkbaren Umsteigesituation einer Entschärfung dieses empfundenen Mangels. Hier ist eine zielgerichtete Orientierung im Netz in Form eines guten Informationssystems eine gute Ergänzung.

Weitere Kritikpunkte

Gründe wie Preis, Sicherheit oder Erschließung werden weniger häufig als Kritikpunkt genannt.

8.4 Beurteilung des heutigen ÖPNV

Die Beurteilung des ÖPNV insgesamt tendiert eher zu einer schlechten als zu einer guten Beurteilung, denn insgesamt überwiegen die schlechten Bewertungen ein wenig. Mehr als ein Drittel der Befragten verhält sich neutral.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Bei den einzelnen Bewertungskriterien schneiden Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit am besten ab, weniger als 20 % der Befragten geben hier eine schlechte Bewertung ab. Dies spricht für eine bereits heute gute Organisation des Busverkehrs.

Fahrtenangebot und Umsteigemöglichkeit

Am schlechtesten bewertet werden Fahrplanangebot (bei 50 %) und Umsteigemöglichkeit (bei 40 %).

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Auch hier zeigt sich, dass die im Nahverkehrsplan verankerten Maßnahmen an der richtigen Stelle ansetzen.

Fahrzeuge und Sitzplatzangebot

Die Fahrzeuge werden von den Fahrgästen vorwiegend als gut oder sehr gut bewertet, besonders gut schneiden hier die Ausstattung, der Sitzkomfort und die Sicherheit im Fahrzeug ab.

Die Meinungen zur ausreichenden Zahl von Sitz- und Stehplätzen geht hier weit auseinander. Während mehr als ein Drittel dies als gut bezeichnet, wird die Platzanzahl von einem Drittel als schlecht oder sehr schlecht empfunden. Dies ist vermutlich auf einzelne hoch frequentierte Fahrten bezogen, die überfüllt erscheinen, vermutlich insbesondere im Schülerverkehr. Der Einsatz zusätzlicher Busse in der Hauptverkehrszeit ist jedoch abzuwägen und Verstärker werden nur eingesetzt, wenn sich eine dauerhafte Überlastung einzelner Fahrten andeutet. Dies ist darin begründet, dass zusätzliche Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit nicht zur Verfügung stehen und zusätzlich beschafft werden müssen, was hohe Sprungkosten verursacht. Zudem ist auch der Einsatz zusätzlichen Fahrpersonals absehbar schwierig, da hier allgemein ein großer Mangel besteht.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Im Nahverkehrsplan wird - entsprechend den Qualitätsanforderungen, die seitens des Zollernalbkreises an die Verkehrsunternehmen gestellt werden - ein hohes Niveau eingefordert. Dies wird im Anforderungsprofil als Mindeststandards definiert.

Haltestellen

Barrierefreiheit

Bei der Beurteilung der Haltestellen überwiegt leicht eine schlechte Bewertung, wobei die Barrierefreiheit eher gut eingestuft wird. Nur etwa ein Fünftel der Befragten sieht hier Defizite. Dies mag aber an der Vielzahl der Schülerinnen und Schüler sowie weiterer Fahrgäste liegen, die sich hier beteiligt haben und ggf. weniger an einer barrierefreien Ausstattung interessiert sind.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Die gesetzliche Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit, die im PBefG definiert ist, bewirkt, dass die Barrierefreiheit in dieser und zukünftigen Generationen der Nahverkehrspläne einen hohen Stellenwert einnimmt.

Daher wird der barrierefreie Umbau der Haltestellen hier prioritär behandelt und ein Programm aufgestellt, in welcher Reihenfolge und nach welchen Standards der Ausbau durchgeführt werden soll. Der Zollernalbkreis hat hierfür 2019 als Grundlage einen Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums erstellt. Hier wird unter anderem die notwendige Ausstattung der Haltestellen definiert.

Sonstige Ausstattung

Als schlecht oder sehr schlecht werden von mehr als einem Drittel der Befragten Fahrgastinformation, Ausstattung, Aufenthaltsqualität und Sicherheit sowie das Erscheinungsbild der Haltestellen bewertet.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Für die Ausstattung, die nicht schwerpunktmäßig die Barrierefreiheit betrifft, werden im Nahverkehrsplan Merkmale definiert. Hier soll besonders darauf geachtet werden, dass die genannten Mängel – ggf. auch im Zuge des barrierefreien Ausbaus – behoben werden.

8.5 Marketing

Das 2016 so definierte Angebot „RufBus Zollernalb“ ist etwa der Hälfte der Befragten bekannt, die andere Hälfte kennt es nicht. Hingegen ist die 2021 eingeführte Dachmarke „Zak im Bus“ erst 20 % der Befragten bekannt. Dies lässt darauf schließen, dass es für den ÖPNV schwer ist, Aufmerksamkeit zu wecken, selbst bei den Nutzern. Ein gutes Marketing ist daher unabdingbar. Entsprechende Maßnahmen müssen getroffen werden, allerdings ist es nur am Rande Aufgabe des Nahverkehrsplans, diese zu definieren.

8.6 Investitionen

Bei der Frage nach bevorzugten Investitionen für den ÖPNV sind die Spitzenreiter die Haltestellenausstattung sowie die Digitalisierung, dicht gefolgt von einem attraktiven Fahrscheinsortiment.

Auswirkung auf den Nahverkehrsplan: Die Nutzung der NALDO-App für Fahrplanauskunft und Buchung ist bereits ein wichtiger Schritt in Richtung Digitalisierung und Fahrscheinsortiment.

Dazu gehören die bereits umgesetzten Echtzeitdaten in den Linienbündeln. Zur Information sollen weitere DFI (Dynamische Fahrgastinformationen für die aktuellen Fahrten an der Haltestelle) an den wichtigen Knotenpunkten geprüft werden.

In den RegioBussen ist bereits freies WLAN umgesetzt, gegebenenfalls wird es auch auf weitere Linien ausgeweitet.

Für On-Demand-Verkehre ist die Möglichkeit der Buchung über die RufBus Zollernalb-App bereits umgesetzt.

9 Anhang

9.1 Linienlisten Regionalverkehre

(Hinweis: Die Linien der Stadtverkehre sind in Kapitel 3.2.2.6 beschrieben.)

Linie	Linienbündel	Linienweg	Einheitlicher Linienweg / Anmerkung
305	Hechingen	Bisingen - Wessingen - Hechingen - Bechtoldsweiler - Bodelshausen	ab 7:00 Uhr
307	Hechingen	Bisingen - Grosselfingen - Hechingen - Sickingen - Bodelshausen	ab 7:00 Uhr
309	Hechingen	Balingen - Engstlatt - Bisingen	ja
310	Haigerloch Nord	Horb - Haigerloch - Hechingen	nein
311	Haigerloch Nord	Haigerloch - Eyach	nein
314	Meßstetten	Balingen - Laufen - Ebingen	ja
317	Meßstetten	Balingen - Tieringen - Nusplingen	ja
361	Meßstetten	Ebingen - Meßstetten - Unterdigisheim - Obernheim	ja
362	Meßstetten	Ebingen - Meßstetten - Tieringen - Obernheim	ja
363	Meßstetten	Ebingen - Meßstetten - Schwenningen	ja
364	Meßstetten	Meßstetten - Hartheim - Nusplingen	nein
310 - RufBus	Rosenfeld/Haigerloch	Trillfingen - Haigerloch	ja
319	Rosenfeld/Haigerloch	Empfingen - Bittelbronn - Haigerloch	ja
320	Rosenfeld/Haigerloch	Balingen - Owingen - Haigerloch	ja
329	Rosenfeld/Haigerloch	Haigerloch - Gruol - Heiligenzimmern - Rosenfeld	ja
330	Rosenfeld/Haigerloch	Balingen - Rosenfeld - Oberndorf	2 Routen
315	Schömborg	Balingen - Roßwangen - Dormettingen - Schömborg - Tieringen	eher ja
317 - RufBus	Schömborg	Balingen - Tieringen	ja
337	Schömborg	Balingen - Tieringen - Schömborg - Epfendorf	ja, saisonal
338	Schömborg	Schömborg - Dautmergen - Leidringen - Rosenfeld	2 Routen

Tabelle 18: Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises (Linienbündel)

Linie	Linienweg	Einheitlicher Linienweg	Anmerkung
3	Gauselfingen - Burladingen - Ebingen	nein	
5	Burladingen – Hausen a.d.L. Stetten u.H. - Melchingen - Salmendingen - Ringingen - Burladingen	nein	
6	Mariaberg - Gammertingen - Bitz - Ebingen	nein	
9	Hechingen - Burladingen - Gammertingen	nein	soll zukünftig im Abschnitt HCH-Gammertingen dem ZAK zugeordnet werden
344	Hechingen - Burg Hohenzollern - Bisingen - Onstmettingen Nägelehaus	ja	saisonal
7421	Ebingen - Bitz - Winterlingen - Harthausen	vorwiegend	
7422	Ebingen - Winterlingen - Sigmaringen	nein	
7425	Ebingen - Straßberg - Kaiseringen - Stetten a.k.M.	nein	im Linienbündel "Nordwest" vom Lkr. Sigmaringen vorgesehen
Burg-Linie	(Hechingen) - Burgparkplatz - Burg	ja	Shuttle-Bus nur im Sommer

Tabelle 19: Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises (ohne Linienbündel)

Linie	Aufgabenträger	Linienweg	Einheitlicher Linienweg	Anmerkung
152	Lk Tübingen	Mössingen - Talheim – Melchingen - Salmendingen	im Zollernalbkreis: nein	tangiert Zollernalbkreis nur mit wenigen Fahrten
7424	Lk Sigmaringen	Winterlingen - Stetten a.k.M.	nur drei werktägliche Fahrten	grenzüberschreitend
7440	Lk Rottweil	Balingen - Schömberg - Rottweil	nein	
7623	Lk Tübingen	Rottenburg - Dettingen - Höfendorf (Gem. Rangendingen)	nein	tangiert Zollernalbkreis nur mit wenigen Fahrten
7635	Lk Reutlingen	Reutlingen - Pfullingen – Genkingen - Undingen - Stetten (Gem. Burladingen)	im Zollernalbkreis: nein	tangiert Zollernalbkreis nur randlich mit einigen Fahrten

Tabelle 20: Linien in Aufgabenträgerschaft der Nachbarlandkreise

Montag-Freitag (Schultag)						
Linie	Taktung	Betriebszeit		Vorwiegend auf Schulzeiten abgestimmt	Fahrtenzahl je Richtung ca.	Anmerkung
		Beginn	Ende			
3	nein	06:30	18:00	ja	6	
5	nein	06:00	17:30	ja	18	
6	nein	06:30	17:30	ja	8	
9	nein	07:00	17:30	ja	11	nur Abschnitt Hechingen - Gammertingen berücksichtigt
305	60' - mit Verdichtungen	04:45	01:00	nein	26	Fr ab 23:00 Nachtschwärmer
307	60' - mit Verdichtungen	05:30	00:30	nein	21	Fr ab 22:00 Nachtschwärmer
309	nein	06:45	22:45	ja	8	
310	nein, Fahrten aber ca alle 30 - 60min	05:15	01:00	nein	42	Fr ab 22:00 Nachtschwärmer
310 - RufBus	keine Bedienung					
311	nein	06:30	17:30	ja	3	
314	nein	07:00	22:45	ja	9	
315	ca 60 Minuten	05:30	23:30	ja	18	Fr ab 20:00 als RufBus
317	70' - 50'	05:30	20:30	nein	16	
317 - RufBus	nein	20:30	23:30	nein	2	RufBus, nur freitags
319	nein	05:00	20:30	ja	17	Nicht jede Fahrt bis Empfinger Schule
320	60' - mit Verdichtungen	05:30	00:30	1 Route nach Gruol Schule	26	Fr ab 22:30 Nachtschwärmer
329	nein	06:00	20:30	ja	15	
330	30' - mit Verdichtungen (2 Linienrouten)	05:00	23:30	nein	45	Verdichtungen zu Schulzeiten, jede 2. Fahrt bis Oberndorf
337	keine Bedienung					
338	nein	06:00	23:30	ja	20	Fr ab 20:00 als RufBus
344	kein Angebot					
361	120 Minuten - Verdichtungen an Schultagen	06:30	00:30	nein	13	
362	120 Minuten - mit Verdichtungen	05:30	23:30	nein	19	Morgens und Mittags Verdichtungen im Schülerverkehr
363	120 Minuten - mit Verdichtungen	06:30	19:30	ja	17	Verstärkungsfahrten vor allem ab Meßstetten Realschule
364	nein	05:30	19:00	ja	17	
7421	ca 60 Minuten - Verdichtungen	06:30	23:00	nein	20	
7422	nein	06:00	23:15	ja	22	
7425	nein	06:30	00:00	ja	13	Fr ab 20:00 RufBus; im LB "Nordwest" Lkr. Sigmaringen vorgesehen
7440	teilweise	05:00	20:00	nein	30	
Burg-Linie		10:00	bis Schließung Burg			

Tabelle 21: Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots Montag-Freitag (Schultag)

Montag-Freitag (Ferientag)					
Linie	Taktung	Betriebszeit		Gesamtfahrtenzahl je Richtung	Anmerkung
		Beginn	Ende		
3	nein	06:30	18:00	4	
5	nein	06:00	17:30	5	
6	nein	06:30	17:30	8	
9	nein	07:45	17:30	4	nur Abschnitt Beuren - Hechingen; als RufBus; nur Abschnitt Hechingen - Gammertingen berücksichtigt
305	60 Minuten	04:45	01:00	21	ab 23:00 Nachtschwärmer
307	60 Minuten	05:30	00:30	19	ab 22:00 Nachtschwärmer
309	nein	06:45	22:45	7	
310	nein	05:15	01:00	23	ab 22:00 Nachtschwärmer
310 - RufBus	keine Bedienung				
311	keine Bedienung				
314	nein	07:00	22:45	5	
315	ca 60 Minuten	05:30	23:30	16	Fr ab 20:00 als RufBus
317	70 - 50 Minuten	05:30	20:30	15	
317 - RufBus	nein	20:30	23:30	2	RufBus, nur freitags
319	120 Minuten	05:00	20:30	9	ab 8:00 Uhr im Takt
320	60 Minuten	05:30	21:00	19	ab 22:30 Nachtschwärmer (nur freitags)
329	120 Minuten	06:00	20:30	8	ab 8:00 Uhr im Takt
330	30 Minuten	05:00	23:30	32	Jede zweite Fahrt bis Oberndorf
337	keine Bedienung				
338	nein	06:00	20:30	11	
344	kein Angebot				
361	120 Minuten	06:30	00:30	10	
362	120 Minuten	05:30	23:30	11	
363	120 Minuten	06:30	19:30	12	
364	nein	05:30	19:00	7	
7421	ca 60 Minuten - mit Verdichtungen	06:30	23:00	20	
7422	nein	06:00	23:15	8	
7425	nein	12:00	00:00	4	Fr ab 20:00 als RufBus, im LB "Nordwest" vom Lkr. Sigmaringen vorgesehen
7440	teilweise	05:00	20:00	16	
Burg-Linie	Shuttle-Bus nur im Sommer				

Tabelle 22: Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots Montag-Freitag (Ferientag)

Samstag					
Linie	Taktung	Betriebszeit		Gesamtfahrtenzahl je Richtung	Anmerkung
		Beginn	Ende		
3	keine Bedienung				
5	keine Bedienung				
6	keine Bedienung				
9	nein	06:30	11:45	2	
305	120'	07:00	22:30	15	ab 23:00 Nachtschwärmer, nur Kleinbus
307	120'	06:30	00:30	14	ab 22:00 Nachtschwärmer, nur Kleinbus
309	keine Bedienung				
310	120'	07:30	01:00	10	ab 22:00 Nachtschwärmer
310 - RufBus	120'	08:00	18:00	6	Zustieg muss telefonisch angemeldet werden, Kleinbus
311	keine Bedienung				
314	keine Bedienung				
315	120'	08:30	00:00	10	Nur Kleinbus, RufBus
317	120'	07:00	20:00	7	
317 - RufBus	nein	20:30	23:30	2	Nur Kleinbus, RufBus
319	120'	06:15	20:30	8	Ringverkehr Haigerloch - Bittelbronn - Gruol - Haigerloch
320	120'	06:30	00:30	9	Weiter als 319 nach Gruol, ab 22:00 Nachtschwärmer
329	120'	08:30	19:00	6	Nur Kleinbus, RufBus
330	60'	06:30	21:00	16	Ab 22:00 Nachtschwärmer, jede zweite Fahrt bis Oberndorf
337	keine Bedienung				
338	120'	08:30	00:00	8	Nur Kleinbus, RufBus
344	120'	08:30	18:30	6	Verkehrt nur im Sommer
361	120'	07:30	00:30	9	Ab Ebingen nicht bis Obernheim
362	120'	07:00	23:30	10	Richtung Ebingen Fahrten erst ab Meßstetten
363	120'	06:30	00:00	7	Nur zwischen Schwenningen und Meßstetten (außer 1 Fahrt abends)
364	keine Bedienung				
7421	nur Rufbus				
7422	nur Rufbus				
7425	nein	06:40		1	nur 1 Fahrt morgens, sonst RufBus
7440	teilweise	07:15	22:15	11	
Burg-Linie	Shuttle-Bus nur im Sommer				

Tabelle 23: Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots am Samstag

Sonntag					
Linie	Taktung	Betriebszeit		Gesamtfahrtenzahl je Richtung	Anmerkung
		Beginn	Ende		
3	keine Bedienung				
5	keine Bedienung				
6	keine Bedienung				
9	keine Bedienung				nur Abschnitt Hechingen - Gammertingen berücksichtigt
305	120'	07:30	20:00	12	Nur Kleinbus
307	120'	08:00	20:30	7	Nur Kleinbus
309	keine Bedienung				
310	120'	08:00	20:30	7	
310 - RufBus	120'	08:00	18:00	6	Zustieg muss telefonisch angemeldet werden, Kleinbus
311	keine Bedienung				
314	keine Bedienung				
315	120'	08:30	20:30	6	Nur Kleinbus, RufBus
317	120'	09:00	20:00	6	
317 - RufBus	keine Bedienung				
319	120'	08:15	20:30	7	Ringverkehr Haigerloch - Bittelbronn - Gruol - Haigerloch
320	120'	07:45	20:15	7	Weiter als 319 nach Gruol
329	120'	08:30	19:00	6	Nur Kleinbus, RufBus
330	60'	07:30	21:00	13	Jede zweite Fahrt bis Oberndorf
337	nein	09:45	18:30	3	Verkehrt nur im Sommer
338	120'	08:30	19:30	6	Nur Kleinbus, RufBus
344	120'	09:00	18:30	5	Verkehrt nur im Sommer
361	120'	07:30	00:30	9	Ab Ebingen nicht bis Obernheim
362	120'	08:45	23:15	8	Richtung Ebingen Fahrten erst ab Meßstetten
363	120'	08:00	19:00	6	Nur zwischen Heinstetten und Meßstetten
364	keine Bedienung				
7421	nur Rufbus				
7422	nur Rufbus				
7425	nur Rufbus				im LB "Nordwest" vom Lkr. Sigmaringen vorgesehen
7440	120'	08:15	19:00	7	Saisonal unterschiedlich
Burg-Linie	Shuttle-Bus nur im Sommer				

Tabelle 24: Linien in Aufgabenträgerschaft des Zollernalbkreises: Beschreibung des Angebots am Sonn- und Feiertag

9.2 Haltestellenausbau – Liste der Haltestellen

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Balingen	Balingen Albrechtstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Austadion			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Bahnhof/Busbf			Prio A	bis 2026
Balingen	Balingen Behrstr./Eiselestr.			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Binsbolstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Bizerba			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen City-Center			barrierefrei	neu prüfen 2030
Balingen	Balingen Feuerwehrhaus			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Finanzamt			Prio B	bis 2028
Balingen	Balingen Friedhof	Ri. Bf	Ri. Heselw.	Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen G.-Hauptmann-Ring			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Gymnasium			Prio B	bis 2028
Balingen	Balingen Hauptwasen			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Heimlichenwasen			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Humboldtstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Krankenhaus			Prio A	bis 2026
Balingen	Balingen Landratsamt			Prio B	bis 2028
Balingen	Balingen Längenfeldschule			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Lisztstraße			Prio B	bis 2028
Balingen	Balingen Mozartstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Real-Markt			barrierefrei	neu prüfen 2030
Balingen	Balingen Realschule	Steige 1, 2	Steige 3, 4, 5	Prio A	bis 2026
Balingen	Balingen Brucknerstr.			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Rob.-Mayer-Straße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Rosenfelder Straße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Roßbergstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Schmiden Brücke			Prio B	bis 2028
Balingen	Balingen Sichelschule			Prio A	bis 2026
Balingen	Balingen Stadthalle			Prio A	bis 2026
Balingen	Balingen Stadtwerke			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Stingstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Traube			Prio C	bis 2030
Balingen	Balingen Weberstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	BL Geisl. Str./Zollernschule			Prio C	bis 2030
Balingen	BL Geislinger Str./Karpfenstr.			Prio C	bis 2030

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Balingen	BL GeislingerStr/Bubenhofenstr			Prio C	bis 2030
Balingen	BL Heselw. Str.			Prio C	bis 2030
Balingen	BL Hirschberg-Ochsenbergstr			Prio B	bis 2028
Balingen	BL Hirschbergstr./Hunsrückstr.			Prio C	bis 2030
Balingen	Schmiden Altenheim			Prio A	bis 2026
Balingen	Schmiden Hochhaus			Prio C	bis 2030
Balingen	Schmiden Liegnitzer Straße			Prio C	bis 2030
Balingen	Schmiden Menzelstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Dürrwangen Catrina	Ri. Streichen	Ri. Balingen	Prio C	bis 2030
Balingen	Dürrwangen Franziskanerstr.			Prio A	bis 2026
Balingen	Dürrwangen Heckenbachstr.			Prio C	bis 2030
Balingen	Endingen Brücke			Prio A	bis 2026
Balingen	Endingen Krone			Prio A	bis 2026
Balingen	Endingen Lehrstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Endingen Schlickkuchen			Prio C	bis 2030
Balingen	Endingen Schule			Prio A	bis 2026
Balingen	Endingen Steinstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Endingen, Turnhalle	Ri. Endingen	Ri. Balingen	Prio C	bis 2030
Balingen	Engstlatt Grund			Prio C	bis 2030
Balingen	Engstlatt Ochsen			Prio A	bis 2026
Balingen	Engstlatt Post			Prio C	bis 2030
Balingen	Engstlatt Rathaus			Prio A	bis 2026
Balingen	Engstlatt Schweizerstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Engstlatt Trigema			Prio C	bis 2030
Balingen	Engstlatt Mühlrainstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Erzingen Dorfplatz			Prio C	bis 2030
Balingen	Erzingen Rössle			Prio C	bis 2030
Balingen	Frommern Adler			Prio C	bis 2030
Balingen	Frommern Bahnhof			barrierefrei	neu prüfen 2030
Balingen	Frommern Bergblick			Prio B	bis 2028
Balingen	Frommern Buhrenstraße			Prio B	bis 2028
Balingen	Frommern Dettenhalde	Ri. Nord	Ri. Süd	Prio C	bis 2030
Balingen	Frommern Fa. Herrmann	Ri. Ebingen	Ri. Balingen	Prio C	bis 2030
Balingen	Frommern Hesselbergstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Frommern Hindenburgplatz			Prio C	bis 2030
Balingen	Frommern Jahnstraße/Schule			Prio A	bis 2026

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Balingen	Frommern Rosengarten / Bhf			barrierefrei	neu prüfen 2030
Balingen	Frommern Schule			Prio A	bis 2026
Balingen	Frommern Seestraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Heselwangen BM-Jetter- Straße			Prio A	bis 2026
Balingen	Heselwangen Hohe Str.			Prio C	bis 2030
Balingen	Heselwangen Lauwas.schule			Prio A	bis 2026
Balingen	Heselwangen Steigle			Prio C	bis 2030
Balingen	Heselwangen Streichener Str.			Prio C	bis 2030
Balingen	Heselwangen Zentrum Neige			barrierefrei	neu prüfen 2030
Balingen	Ostdorf Kühler Grund			Prio C	bis 2030
Balingen	Ostdorf Lamm			Prio C	bis 2030
Balingen	Ostdorf Neue Balingen Str.			Prio C	bis 2030
Balingen	Ostdorf Rathaus			Prio A	bis 2026
Balingen	Ostdorf Waaghäusle			Prio C	bis 2030
Balingen	Roßwangen Lamm			Prio A	bis 2026
Balingen	Roßwangen Rathaus			Prio A	bis 2026
Balingen	Roßwangen Schule			Prio B	bis 2028
Balingen	Stockenhausen Rathaus			Prio A	bis 2026
Balingen	Streichen Dorfplatz			Prio A	bis 2026
Balingen	Streichen Linde			Prio C	bis 2030
Balingen	Streichen Löwen			Prio C	bis 2030
Balingen	Streichen Schule			Prio B	bis 2028
Balingen	Weilstetten Anker			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Autohaus Merz			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Mohren			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Oberes Ried			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Rathaus			Prio A	bis 2026
Balingen	Weilstetten Römerstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Rote Länder 1			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Rote Länder 2			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Schule			Prio A	bis 2026
Balingen	Weilstetten Stocken			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Tieringer Straße			Prio C	bis 2030
Balingen	Weilstetten Untere Dorfstraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Zillhausen Bitzestraße			Prio C	bis 2030
Balingen	Zillhausen Linde			Prio A	bis 2026

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Balingen	Zillhausen Ortsausgang			Prio C	bis 2030
Balingen	Tieringen Lochen Jugendherb.	Ri. Tieringen	Ri. Balingen	Prio C	bis 2030
Bisingen	Bisingen Bahnhof			Prio B	bis 2028
Bisingen	Bisingen Banater Weg			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Bisingen Hechinger Str.			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Bisingen Hinter dem Weiler	Ri. Thanheim	Ri. Bisingen	Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Bisingen Hinter Stöck	Ri. Bisingen	Ri. HCH	Prio A	bis 2026
Bisingen	Bisingen Hundsrückenweg			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Bisingen Industriegebiet Nord	Ri. HCH	Ri. Bisingen	Prio B	bis 2028
Bisingen	Bisingen Rathaus			Prio B	bis 2028
Bisingen	Bisingen Schule			Prio B	bis 2028
Bisingen	Bisingen Steinhofen Ortsmitte			Prio A	bis 2026
Bisingen	Bisingen Steinhofener Str.			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Bisingen Sudetenstraße	Ri. Bisingen	Ri. Thanheim	Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Bisingen Waldhorn			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Thanheim Härlestraße			Prio C	bis 2030
Bisingen	Thanheim Hornstraße			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Bisingen	Thanheim Kirche			Prio A	bis 2026
Bisingen	Wessingen Eisenbahnbrücke			Prio A	bis 2026
Bisingen	Wessingen Obere Halde			Prio C	bis 2030
Bisingen	Wessingen Rathaus			Prio B	bis 2028
Bisingen	Zimmern Am Zollerberg			Prio A	bis 2026
Bisingen	Zimmern In der Ganswies	Ri. Bisingen	Ri. HCH	Prio C	bis 2030
Bitz	Bitz Bank			Prio B	bis 2028
Bitz	Bitz Bank			Prio B	bis 2028
Bitz	Bitz Ebinger Str./Klarastraße			Prio B	bis 2028
Bitz	Bitz Ebinger Str./Klarastraße			barrierefrei	neu prüfen 2030
Bitz	Bitz Harthauser Str.			barrierefrei	neu prüfen 2030
Bitz	Bitz Lisztstraße			barrierefrei	neu prüfen 2030
Bitz	Bitz Tennisplatz			Prio B	bis 2028
Bitz	Bitz Turnerheim			Prio B	bis 2028
Burladingen	Burladingen Alemannenstr.			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Ambrosius-Heim- Str	Ri. Süd	Ri. Nord	Prio B	bis 2028

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Burladingen	Burladingen Bhf			barrierefrei	neu prüfen 2030
Burladingen	Burladingen Blumenstetter Str.			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Delisbergweg			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Fehlabrücke			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Gasthaus Berg			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Hermannsdorf			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Hirschaustraße			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Im Wasen			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Jahnstraße	Ri. Süd	Ri. Nord	Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Josef-Mayer-Str.			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Josengasse			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Mörikeweg			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Panoramastraße			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Rathaus	Ri. HCH	Ri. Gamm.	Prio A	bis 2026
Burladingen	Burladingen Reuteweg			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Saalbau			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Schulzentrum	Steige 1, 2, 3	Steige 4, 5	Prio A	bis 2026
Burladingen	Burladingen Sonnenhalde			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Stettener Straße	Ri. Bf	Ri. Stetten	Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Uhlandstraße			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Wilh.-Hauff-Straße			Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Zollerstraße	Ri. Gammert.	Ri. HCH	Prio C	bis 2030
Burladingen	Gauselfingen Bahnhof	Nacherfassung notwendig	Nacherfassung notwendig	Prio C	bis 2030
Burladingen	Gauselfingen Petersberg			Prio C	bis 2030
Burladingen	Gauselfingen Rathaus			Prio C	bis 2030
Burladingen	Hausen i. K. Abzwg Onstmett.			Prio C	bis 2030
Burladingen	Hausen i. K. Bruckstraße			Prio C	bis 2030
Burladingen	Hausen i. K. Kirche	Ri. Ebingen	Ri. Burlad.	Prio A	bis 2026
Burladingen	Hausen i. K. Schulhof			Prio B	bis 2028
Burladingen	Hausen i.K. B32/Bahnhof			Prio C	bis 2030
Burladingen	Hörschwag Mauritiusstr.			Prio C	bis 2030
Burladingen	Killer Hofstättstr.			Prio C	bis 2030
Burladingen	Killer Lamm			Prio C	bis 2030
Burladingen	Melchingen Heintal			Prio C	bis 2030
Burladingen	Melchingen Melchinger Mühle			Prio C	bis 2030
Burladingen	Melchingen Rathaus			Prio B	bis 2028

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei		
Burladingen	Melchingen Lauchertstr.	vollständig barrierefrei		barrierefrei	neu prüfen 2030
Burladingen	Ringingen Neuer Weg	Ri. Salmend.	Ri. Burlad.	Prio C	bis 2030
Burladingen	Ringingen Schule	Ri. Salmend.	Ri. Burlad.	Prio A	bis 2026
Burladingen	Salmendingen Ackertalweg	nicht barrierefrei		Prio B	bis 2028
Burladingen	Salmendingen Kornbühlhalle	teilweise barrierefrei		Prio C	bis 2030
Burladingen	Salmendingen Lamm	vollständig barrierefrei		barrierefrei	neu prüfen 2030
Burladingen	Starzeln B32/Höfle	teilweise barrierefrei		Prio C	bis 2030
Burladingen	Starzeln Rathaus	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030
Burladingen	Stetten u. H. Festhalle	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio A	bis 2026
Burladingen	Stetten u. H. Heilenbergstr.	teilweise barrierefrei		Prio C	bis 2030
Burladingen	Stetten u. H. Lamm	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030
Burladingen	Burladingen Hermannsdorfer Str	nicht barrierefrei	nicht barrierefrei	Prio C	bis 2030
Dautmergen	Dautmergen Bürgerhaus	teilweise barrierefrei		Prio C	bis 2030
Dautmergen	Dautmergen Rößle	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030
Dormettingen	Dormettingen Mühle	teilweise barrierefrei		Prio A	bis 2026
Dormettingen	Dormettingen Schule	Ri. Dotternh.	Ri. Dautm.	Prio C	bis 2030
Dotternhausen	Dotternhausen Abzweigung	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030
Dotternhausen	Dotternhausen Rathaus	vollständig barrierefrei		barrierefrei	2019 (neu prüfen 2030)
Dotternhausen	Dotternhausen Schloss	vollständig barrierefrei		barrierefrei	2019 (neu prüfen 2030)
Dotternhausen	Dotternhausen Schule	teilweise barrierefrei		Prio A	bis 2026
Geislingen	Binsdorf Gewerbegebiet	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030
Geislingen	Binsdorf Rathaus	teilweise barrierefrei		Prio A	bis 2026
Geislingen	Binsdorf Schule	teilweise barrierefrei		Prio A	bis 2026
Geislingen	Binsdorf Turmstraße	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	Wird 2023 umgebaut
Geislingen	Erlaheim Bolstraße	nicht barrierefrei		Prio C	Wird 2023 umgebaut
Geislingen	Erlaheim Hühlestraße	teilweise barrierefrei		Prio C	bis 2030
Geislingen	Erlaheim Keinbachmühle	nicht barrierefrei	nicht barrierefrei	Prio C	bis 2030
Geislingen	Erlaheim Kirche	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio B	bis 2028. Fahrtrichtung Gruol wird 2023 umgebaut
Geislingen	Geislingen Bachstraße	teilweise barrierefrei		Prio A	bis 2026
Geislingen	Geislingen Brücke	teilweise barrierefrei		Prio A	bis 2026
Geislingen	Geislingen Hasen	teilweise barrierefrei		Prio C	bis 2030
Geislingen	Geislingen Hofstetten	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030
Geislingen	Geislingen Isinger Straße	teilweise barrierefrei	teilweise barrierefrei	Prio C	bis 2030

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Geislingen	Geislingen Kelle			barrierefrei	neu prüfen 2030
Geislingen	Geislingen Kirche			Prio A	bis 2026
Geislingen	Geislingen Schloßplatz/Schule			Prio B	Wird 2023 umgebaut
Geislingen	Geislingen Vorstadtstraße			Prio C	bis 2030
Grosselfingen	Grosself. Rangendinger Str.			Prio C	bis 2030
Grosselfingen	Grosselfingen Aussiedlerhöfe			Prio C	bis 2030
Grosselfingen	Grosselfingen Rathaus			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Bad Imnau Quellenstr.			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Bittelbronn Weildorfer Straße			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Gruol Schule			Prio B	bis 2028
Haigerloch	Gruol Schweizerlandstraße	Ri. Haigerloch	Ri. Rosenf.	Prio C	bis 2030
Haigerloch	Gruol Stunzachstraße			barrierefrei	neu prüfen 2030
Haigerloch	Haigerloch Abzw. Weildorf			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Haigerloch Bahnhofsbrücke	Ri. Oberstadt	Ri. Horb	Prio C	bis 2030
Haigerloch	Haigerloch Freibad			Prio B	bis 2028
Haigerloch	Haigerloch Hechinger Str.	Ri. HCH	Ri. Haigerl.	Prio C	bis 2030
Haigerloch	Haigerloch Marktplatz			Prio B	bis 2028
Haigerloch	Haigerloch Oberstadt			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Haigerloch Schulzentrum	1, 2, 4, 5, 6	Steig 3	Prio A	bis 2026
Haigerloch	Haigerloch Unterstadt/Abzw.Bf	Ri. Oberstadt	Ri. Horb	Prio C	bis 2030
Haigerloch	Hart Bahnhofstraße			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Hart Kirchplatz	Ri. Horb	Ri. HCH	Prio A	bis 2026
Haigerloch	Owingen Rathaus	Ri. BL	Ri. Haigerl.	Prio A	bis 2026
Haigerloch	Owingen Jägerstüble	Ri. BL	Ri. Haigerl.	Prio B	bis 2028
Haigerloch	Stetten, Friedhof			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Stetten Sägewerk			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Stetten Schule			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Stetten Sonne			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Trillfingen Firma Sidler			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Trillfingen Karlstal			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Trillfingen Kirche			Prio A	bis 2026
Haigerloch	Trillfingen Kreisstraße			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Trillfingen Seehof			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Weildorf Adler			Prio C	bis 2030
Haigerloch	Weildorf Bittelbronner Str.	Ri. Ortsmitte	Ri. Bittelbronn	Prio C	bis 2030
Hausen a.T.	Hausen a.T. Rathaus			barrierefrei	2022 (neu prüfen 2030)

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Hechingen	Bechtoldsweiler Bürgerhaus			Prio B	bis 2028
Hechingen	Bechtoldsweiler Schw. Hirsch			Prio C	bis 2030
Hechingen	Beuren Friedhof			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Hechingen	Boll Festhalle			Prio C	bis 2030
Hechingen	Boll Kaiser			Prio C	bis 2030
Hechingen	Boll Kirche			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Hechingen	Burg Hohenzollern (oben)			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Am Feilbach			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Ärztehaus			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Bahnhofstr.	Ri. Oberstadt	Ri. Bf	Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Bf./ZOB			Prio A	bis 2026
Hechingen	Hechingen Bronnwiesen			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Brunnenstr.			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Burg Hohenzollern			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Daimlerstraße			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Domäne			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Drosselweg	West	Ost	Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Eichendorffweg	Ost	West	Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Engel/Friedrichstr.	Ri. Horb	Ri. Bahnhof	Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Ermelesstraße			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Fasanenweg	Nord	Süd	Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Feuerwehrhaus			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen First			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Friedhof			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Fürstenstr.			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Fürstin-Eugenie-Str.			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Gesundheitszentrum			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Goethestraße			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Gymnasium			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen H.-Crafoord-Str.			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen Haigerlocher Straße			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Hallen-Freibad	Nord	Süd	Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Heiligkreuzstraße			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Kohlbrunnen	Ri. Martinstr.	Ri. Weilheim	Prio A	bis 2026
Hechingen	Hechingen Lotzenäcker			Prio C	bis 2030

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Hechingen	Hechingen Löwen-Apotheke			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen Martinstraße			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen Neustraße			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen Obertorplatz Ost			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Obertorplatz West			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Schillerstraße			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Schlossberg			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Schützen			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen Sigmaringer Str.			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Spittel			Prio B	bis 2028
Hechingen	Hechingen St. Elisabeth			Prio A	bis 2026
Hechingen	Hechingen Stadion			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Stockoch 1			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Stockoch 2			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Stockoch 3			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Weilheimer Str.			barrierefrei	neu prüfen 2030
Hechingen	Hechingen Zanger			Prio C	bis 2030
Hechingen	Hechingen Zollernstraße			Prio C	bis 2030
Hechingen	Schlatt Bahnhof	Nacherfassung notwendig	Nacherfassung notwendig	Prio C	bis 2030
Hechingen	Schlatt Bundesstraße	Ri. Burlad.	Ri. HCH	Prio C	bis 2030
Hechingen	Schlatt Turnhalle			Prio C	bis 2030
Hechingen	Schlatt Ziegelei			Prio C	bis 2030
Hechingen	Sickingen Feuerwehrhaus			Prio B	bis 2028
Hechingen	Sickingen Kirche			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Hechingen	Sickingen Reuteweg			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stein Ortseingang			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stein Rathaus			Prio A	bis 2026
Hechingen	Stein Röm. Ausgrabungen	Ri. HCH	Ri. Horb	Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Baxter			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Brühl 1			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Brühl 2			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Halde			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Halle			Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Post	Ri. HCH	Ri. Stetten	Prio C	bis 2030
Hechingen	Stetten Rathaus			Prio A	bis 2026

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Hechingen	Weilheim Rathaus			Prio A	bis 2026
Jungingen	Jungingen Bahnhof			Prio C	bis 2030
Jungingen	Jungingen Schule	Nacherfassung notwendig	Nacherfassung notwendig	Prio C	bis 2030
Jungingen	Jungingen Unterführung			Prio B	bis 2028
Meßstetten	Hartheim Lamm			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Heinstetten Rathaus			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Hossingen Rathaus	Ri. TIERINGEN	Ri. Ebingen	Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Adler-Apotheke			Prio B	bis 2028
Meßstetten	Meßstetten Bueloch KSK			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Bueloch Schule			Prio B	bis 2028
Meßstetten	Meßstetten Bueloch Max-Eyth-Str.			barrierefrei	neu prüfen 2030
Meßstetten	Meßstetten Ebinger Straße			Prio B	bis 2028
Meßstetten	Meßstetten Ebinger-/Georgstr.			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Meßstetten Fa. Götz			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Meßstetten Festh./Burgschule			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Gymnasium			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Hossinger Str.			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Im Grund			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Kaserne			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Meßstetten Neukauf/Lidl	Ri. Obernh.	Ri. Ebingen	Prio C	bis 2030
Meßstetten	Meßstetten Rathaus			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Realschule			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Meßstetten Unterdigish. Str.			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Meßstetten Waldhorn	Ri. Ebingen	Ri. Meßstett.	Prio C	bis 2030
Meßstetten	Oberdigisheim Abzw. Geyerbad			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Oberdigisheim Ochsen	Ri. Obernh.	Ri. Ebingen	Prio B	bis 2028
Meßstetten	Oberdigisheim Rathaus	Ri. Obernh.	Ri. Ebingen	Prio A	bis 2026
Meßstetten	Oberdigisheim Schule			Prio B	bis 2028
Meßstetten	Tieringen Balinger Straße			Prio B	bis 2028
Meßstetten	Tieringen Bittenhalde	Ri. Balingen	Ri. Tieringen	Prio C	bis 2030
Meßstetten	Tieringen Hohl gasse			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Tieringen Rathaus			Prio A	bis 2026
Meßstetten	Unterdigisheim Appentalstr.			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Unterdigisheim Feuerwehr			Prio C	bis 2030
Meßstetten	Unterdigisheim Grundschule			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Nusplingen	Nuspl. Heidenstadt Schulh.			Prio B	bis 2028

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Nusplingen	Nusplingen Dietstaig			Prio C	bis 2030
Nusplingen	Nusplingen Harthöfe Cafeweg			Prio C	bis 2030
Nusplingen	Nusplingen Harthöfe Gasse			Prio C	bis 2030
Nusplingen	Nusplingen Harthöfe Gasth.Benz			Prio C	bis 2030
Nusplingen	Nusplingen Harthöfe Kapelle			Prio C	bis 2030
Nusplingen	Nusplingen Kapellentorstraße			Prio C	bis 2030
Nusplingen	Nusplingen Marktplatz			Prio A	bis 2026
Nusplingen	Nusplingen Steighöfe	Ri. Dietstaig	Ri. Nuspl.	Prio C	bis 2030
Obernheim	Obernheim Kirche			Prio A	bis 2026
Rangendingen	Bietenhausen Schule			Prio C	bis 2030
Rangendingen	Höfendorf Kirche			Prio B	bis 2028
Rangendingen	Rangendingen Apotheke			Prio C	bis 2030
Rangendingen	Rangendingen Bäckerei Mesam			Prio A	bis 2026
Rangendingen	Rangendingen Bahnhof			barrierefrei	2021 (neu prüfen 2030)
Rangendingen	Rangendingen Fleischäcker			Prio C	bis 2030
Rangendingen	Rangendingen Haigerloch. Str.			Prio C	bis 2030
Rangendingen	Rangendingen Rosenrain			Prio C	bis 2030
Rangendingen	Rangendingen Rößle			Prio C	bis 2030
Rangendingen	Rangendingen Schule			Prio B	bis 2028
Rangendingen	Rangendingen Trigema			Prio C	bis 2030
Ratshausen	Ratshausen Honau			Prio A	bis 2026
Ratshausen	Ratshausen Schloßhof			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Ratshausen	Ratshausen Schömberger Str.			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Rosenfeld	Bickelsberg Kirche			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Bickelsberg Oberndorfer Str.			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Brittheim Kirche			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Brittheim Rössle	Ri. Balingen	Ri. Obernd.	Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Heiligenzimmern Gewerbegebiet			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Heiligenzimmern Fabrikle	Ri. Haigerl.	Ri. Rosenfeld	Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Heiligenzimmern Rathaus	Ri. Haigerl.	Ri. Rosenfeld	Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Isingen Geislinger Straße			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Isingen Häsenbühlhof			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Isingen Rößle	Ri. Balingen	Ri. Rosenf.	Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Leidringen Michelesmühle			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Leidringen Hirtengasse			Prio C	bis 2030

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Rosenfeld	Leidringen Sonne			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Leidringen Täbinger Str.			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Leidringen Wette			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Rosenfeld Burg		aus Ri. Hlz.	Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Fischermühle			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Isinger Weg			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Lindenstraße			barrierefrei	neu prüfen 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Postplatz			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Rosenfeld Schönbühl			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Schule			barrierefrei	neu prüfen 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Sporthalle			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Taugstein			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld West/Gewerbegebiet	Ri. Obernd.	Ri. Balingen	Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld Siemensstraße			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Rosenfeld, Maybachstraße			Prio C	bis 2030
Rosenfeld	Täbingen Bürgerhaus			Prio A	bis 2026
Rosenfeld	Täbingen Fischersmühle			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Am Plettenberg	Ri. Rottweil	Ri. Balingen	Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Fa. Lindner			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Grundschule			Prio B	bis 2028
Schömberg	Schömberg Marktpl./KSK			Prio A	bis 2026
Schömberg	Schömberg Marktplatz			Prio A	bis 2026
Schömberg	Schömberg Obere Säge			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Ratshausener Str.			barrierefrei	neu prüfen 2030
Schömberg	Schömberg Realschule			Prio B	bis 2028
Schömberg	Schömberg Sportplatz			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Traube			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Untere Säge			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schömberg Wellendinger Str.			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schörzingen Rathaus			Prio A	bis 2026
Schömberg	Schörzingen Schule			barrierefrei	neu prüfen 2030
Schömberg	Schörzingen Weilener Straße			Prio C	bis 2030
Schömberg	Schörzingen Wilflinger Straße			Prio C	bis 2030
Straßberg	Kaiseringen Abzweigung			Prio C	bis 2030
Straßberg	Kaiseringen Adler			Prio A	bis 2026

Stadt / Gemeinde	Bezeichnung	Grad der Barrierefreiheit (Positionen)		Priorität	Ausbau vorzusehen bis
		nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei vollständig barrierefrei		
Straßberg	Kaiseringen Schule			ggf. Entfall	
Straßberg	Straßberg Bahnhof			Prio B	bis 2028
Straßberg	Straßberg Böttcher			Prio B	bis 2028
Straßberg	Straßberg Kindergarten			Prio C	bis 2030
Straßberg	Straßberg Schule			Prio C	bis 2030
Straßberg	Straßberg Untere Brücke			Prio B	bis 2028
Weilen	Weilen Rathaus			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau
Weilen	Weilen Abzweigung			Prio C	bis 2030
Winterlingen	Benzingen Sägewerk			Prio C	bis 2030
Winterlingen	Benzingen Waaghäusle			Prio A	bis 2026
Winterlingen	Benzingen Wasserturm			Prio C	bis 2030
Winterlingen	Harthausen Ahornweg	Ri. Sigmar.	Ri. Ebingen	Prio C	bis 2030
Winterlingen	Harthausen Park			Prio A	bis 2026
Winterlingen	Winterlingen Bitzer Straße	Ri. Ebingen	Ri. Sigmar.	Prio C	bis 2030
Winterlingen	Winterlingen Charlottenstr.	Ri. Ebingen	Ri. Harth.	Prio C	bis 2030
Winterlingen	Winterlingen Ebinger Str.			Prio A	bis 2026
Winterlingen	Winterlingen Fachbergsiedl.			Prio C	bis 2030
Winterlingen	Winterlingen Hauptschule			Prio B	bis 2028
Winterlingen	Winterlingen Ideal EKZ			Prio B	bis 2028
Winterlingen	Winterlingen Rathaus			Prio A	bis 2026
Winterlingen	Winterlingen Realschule	Steige 1,3,4	Steig 2	Prio B	bis 2028
Winterlingen	Winterlingen Sigmaringer Str.			Prio C	bis 2030
Zimmern u.d.B.	Zimmern Gößlinger Str.			Prio C	bis 2030
Zimmern u.d.B.	Zimmern u.d.B. Dorfplatz			Ausn.: k. Ausb. mögl.	kein Ausbau

Tabelle 25: Liste der Haltestellen im Zollernalbkreis mit Ausbaue Zeitraum

9.3 Anlagen Stadt Albstadt

Strategiepapier der Stadt Albstadt (Stand 01.08.2022)

und die zugehörige Anlage

Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Albstadt (Ausnahmen aus Bautechnischen Gründen)

Die beiden Anlagen werden in den folgenden Seiten im Original angehängt

Strategiepapier ALBSTADTBUS

zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan (NVP) des Zollernalbkreises im Rahmen der NVP-Fortschreibung.

Seit vielen Jahren gestaltet und fördert die Stadt Albstadt den öffentlichen Nahverkehr auf ihrem Gebiet gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW. Es wurden von der Stadt dabei immer wieder Untersuchungen angestellt und Konzepte für den Stadtverkehr erarbeitet. Die letzte große Umstellung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Albstadt erfolgte im Zuge der Neuvergabe der Verkehre. Das Inkrafttreten der Verträge war Mitte 2021. Neben einer optimierten Anpassung an den Zugverkehr wurde das Angebot insbesondere am Wochenende und in Tagesrandlagen deutlich erweitert. Die Stadt Albstadt finanziert seit vielen Jahren in erheblichem Umfang das städtische Nahverkehrsangebot mit.

1. Abgrenzung „Stadtverkehr Albstadt“

Zum „ALBSTADTBUS“ genannten Stadtverkehr Albstadt zählen alle Buslinien, bei denen sowohl Start- als auch Zielpunkt innerhalb der Stadt Albstadt liegen, sowie die Linie 44 Ebingen – Bisingen. Der Abschnitt Onstmettingen – Bisingen liegt in der Zuständigkeit des Landkreises, ist jedoch betrieblich Teil des ALBSTADTBUS. Konkret handelt es sich um folgende beiden Teilnetze, die bei der NVP-Fortschreibung als Linienbündel im Sinne von § 9 Abs. 2, § 8a Abs. 2 Satz 4 und § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) PBefG festgelegt werden sollen:

a) Teilnetz Stadtverkehr Ebingen

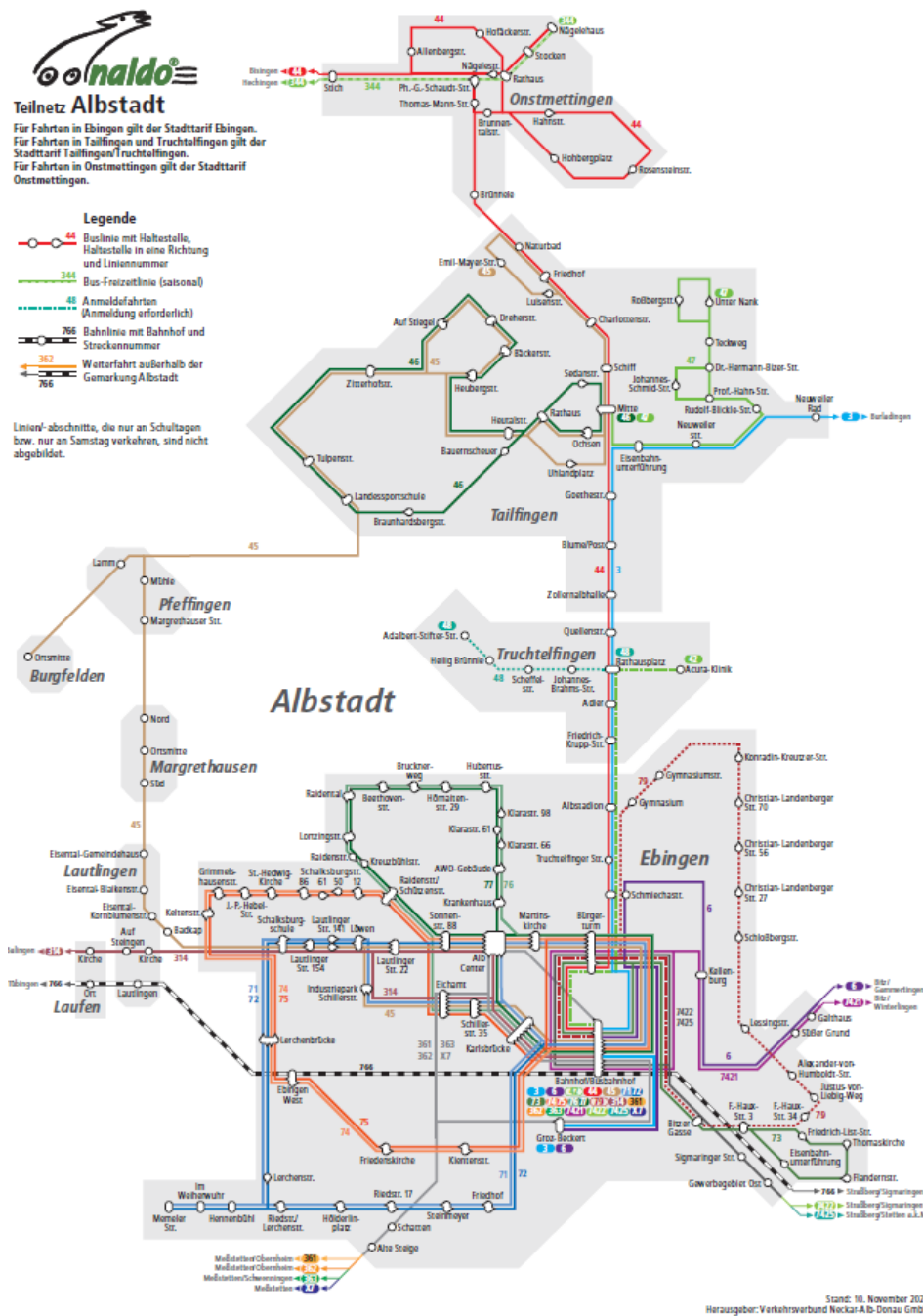
- Linien 71/72 Ebingen – Weststadt
- Linie 73 Ebingen – Oststadt
- Linien 74/75 Ebingen – Schalksburgstraße
- Linien 76/77 Ebingen – Raidental
- Linien 78/79 Ebingen – Schlossberg

b) Teilnetz Talgang / Eyachtal

- Linie 42 Truchteltingen – Acura-Klinik
- Linie 43 Schülerverkehr zur Langenwandschule und Transferfahrten zwischen Bahnhof und Gymnasium
- Linie 44 „Talganglinie“ Ebingen – Bisingen
- Linie 45 „Eyachtallinie“ Ebingen – Margrethausen – Pfeffingen – Langenwand – Stiegel – Tailfingen
- Linie 45B Pfeffingen – Burgfelden
- Linie 46 Tailfingen – Langenwand – Stiegel – Tailfingen
- Linie 47 Tailfingen – Lammerberg – Nank
- Linie 48 Pfeffingen – Bol – Truchteltingen (- Tailfingen/- Ebingen)

2. Anforderungen an die fahrplanmäßige Gestaltung des Angebots – Stand August 2022

Nachfolgender Liniennetzplan veranschaulicht die Relationen, auf denen der ALBSTADTBUS heute mit den vorgenannten Linien verkehrt:



Bei den hier mitverzeichneten, oben in der Liste jedoch nicht aufgeführten Linien handelt es sich um Linien des ein-/ausbrechenden Regionalverkehrs.

Die beiden o.g. Teilnetze (bzw. nach NVP-Fortschreibung Linienbündel) bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz, dessen verkehrliche Integration über die Teilnetze und deren Betreiber hinweg durch entsprechende Vorgaben der Stadt sichergestellt wird. Der ALBSTADTBUS wird derzeit durchgeführt von den Verkehrsunternehmen Omnibusverkehr Ruoff (OVR), Eissler-Reisen GmbH & Co. KG (beide Teilnetz Talgang/Eyachtal) und Firma Kopp GmbH und Co. KG (Teilnetz Ebingen), alle drei mit Standort bzw. Sitz in Albstadt. Die Unternehmen sind auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen tätig, die die Stadt

Albstadt für das jeweilige Teilnetz erteilt hat. Beim Teilnetz Talgang/Eyachtal besteht noch ein eigenwirtschaftlicher Kern.

Der ALBSTADTBUS orientiert sich an den Bedürfnissen der Kunden. Über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Betreibern sorgt die Stadt dafür, dass das Bedienungsangebot nach einheitlichen Standards gestaltet, aufeinander abgestimmt und den Fahrgästen „aus einem Guss“ angeboten wird. Aus diesem Grund wurden zwischen den Verkehrsunternehmen Kooperationsvereinbarungen zur Abstimmung der Verkehrserbringung geschlossen, sodass Linien (insbes. Linien 44/45/46/47) entsprechend den Kundenwünschen durchgehend umsteigefrei bzw. mit direktem Anschluss befahren werden können.

Auch im Anschluss an die heute bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge wird die Stadt Albstadt für die Integration des Angebots durch entsprechende Vorgaben sorgen (vgl. auch unten Kapitel 5).

Für die Linien des ALBSTADTBUS gelten derzeit folgende Standards:

a) Fahrplan

In nachfolgender Tabelle ist der gegenwärtige Bedienungsstandard der einzelnen Linien dargestellt:

			Takt tags- über	Standard Fahrplan 2022: Anzahl Fahrten								
Linie	von	nach	(in Min.)	Schultage		schulfr. Tage		Samstag		Sonn-/ Feiertag		Anmerkungen
				hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	
42	Truchelfingen	Acura-Klinik	60	11	11	9	9	5	5	5	5	ausschließlich Anmeldefahrten kein Takt, da bedarfsorientierter Schülerverkehr Regionalverkehr, Aufgabenträger Landkreis
43	Ebg./Onstm.	Langenwandschule	-	2	4,2							
44	Bisingen	Onstmettingen	120	9	9	10	10	5	5	4	4	
	Allenbergstraße	Onstmettingen	60	22,2	20	21,2	18	9	8	8	5	
	Hohberg	Onstmettingen	60	15,6	16,6	14,6	14,6	12	12	10	10	nach 20 Uhr + Wochenende nur Anmeldefahrten
	Onstmettingen	Tailfingen	30	38,4	39,4	34,4	33,4	20	19	17	17	
	Tailfingen	Ebingen	30	41,4	37,4	36,4	32,4	31	30	17	17	
45	Pfeffingen	Langenwand	60	17	18,4	15	14,2	11	6	9	6	Mo-Fr ab 20:30, Sa ab 18:40 Uhr und So Anmeldefahrten
	Pfeffingen	Ebingen	60	19,8	23	14	16	6	11	6	9	Mo-Fr ab 20:30, Sa ab 18:40 Uhr und So Anmeldefahrten
45B	Burgfelden	Pfeffingen	120	14,2	14	6,2	8	5	11	6	9	teilweise Anmeldeverkehr
45/46	Langenw./Stiegel	Tailfingen	30	33	28,2	29	27,2	22	17,2	9	6	Mo-Fr ab 20:30, Sa ab 18:40 Uhr und So Anmeldefahrten
47	Nank/Lammerbg.	Tailfingen	60	15	13	14	13		6	6	9	
48	Bol	Truchelfingen	60	14	11	11	11	6	6	5	5	mit dem Bus nur einzelne Schulfahrten
71/72	Weststadt	Ebingen	30	30		30		13		10		mit dem Bus nur einzelne Schulfahrten
73	Oststadt	Ebingen	30	33		30		12		9		
74/75	Schalksburgstr.	Ebingen	30	26		26		13		9		
76/77	Raidental	Ebingen	30	29		28		6		4		
78/79	Schlossberg	Ebingen	60	12		12		5		5		

 = Fahrradbus, nur im Sommerhalbjahr

 = ausschließlich oder weit überwiegend Anmeldefahrten

Mit Dezimalstellen ist dargestellt, wenn Fahrten nicht jeden Tag verkehren, z.B. 0,2 = nur an einem Tag (= 1/5 = 0,2) der Woche (hier: Freitag), oder 0,6 = an Schultagen außer Mittwoch und Freitag (= 3/5 = 0,6).

b) Fahrzeuge

Abgesehen von einigen Verstärkerfahrten im Schülerverkehr werden ausschließlich moderne Niederflurbusse eingesetzt.

c) Kundenorientierung

Die bisherigen Verkehrsunternehmen sichern im Rahmen einer schriftlichen und veröffentlichten Selbstverpflichtung besondere Kundenfreundlichkeit in den Bereichen Pünktlichkeit, Beschwerden, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort verbindlich zu.

3. Ziele für die künftige Gestaltung des ÖPNV-Angebots in Albstadt und Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Die folgenden Ausführungen stellen die Situation vor Reaktivierung der Talgangbahn dar. Die meisten Linien können jedoch auch mit reaktivierter Talgangbahn unverändert beibehalten werden. Die Linien werden dann zu Zubringerlinien zur Bahn im Talgang anstatt zum Bus, die Umsteigestellen werden dann statt der zentralen Bushaltestellen die jeweiligen Bahnhöfe. Wo Abweichungen erforderlich sind, werden diese dargestellt.

3.1. Talgangbahn

Der Gemeinderat hat am 21.07.2022 beschlossen, die Talgangbahn zu reaktivieren. Die derzeitigen Planungen zur Talgangbahn sehen eine durchgehend eingleisige Strecke, die nach den Richtlinien für Nebenbahnen gebaut und betrieben werden soll, vor. Kreuzungsmöglichkeiten sind geplant in den Bahnhöfen Ebingen-Gymnasium, Truchteltingen und Tailfingen.

Die Reaktivierung und Umsetzung der Talgangbahn soll in zwei Stufen erfolgen. Die Inbetriebnahmestufe I beinhaltet, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Onstmettingen und einem temporären Endpunkt am Bahnhof Albstadt-Ebingen erfolgt. In Albstadt-Ebingen besteht für die Fahrgäste der Talgangbahn ein Anschluss auf die Zollern-Alb-Bahn, auf deren Fahrlagen das Betriebskonzept der Talgangbahn bestmöglich abgestimmt werden soll. Fahrplanmäßig durchgehende Fahrten aus dem Talgang auf die Zollern-Alb-Bahn sind allerdings erst in der Inbetriebnahmestufe II geplant. Da die Inbetriebnahmestufe I zeitlich vor der Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn umgesetzt wird, werden alternativ zur sofortigen Errichtung der Oberleitung auf der Talgangbahn für die Inbetriebnahmestufe I verschiedene Szenarien für eine zunächst fahrzeugseitige Elektrifizierung geprüft. Welche Technik zum Einsatz kommen soll, ist auch abhängig vom Ergebnis der landesweiten Studie zum Einsatz batterie- und wasserstoffbetriebener Züge. Nach der Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erscheint hingegen die durchgängige Elektrifizierung bis Albstadt-Onstmettingen derzeit als wirtschaftlichste Option. Daher wird unabhängig vom Fahrzeugeinsatz in der Inbetriebnahmestufe I bereits die Vorrüstung der Elektrifizierung - etwa der Einbau von Mastfundamenten oder die Berücksichtigung der elektromagnetischen Verträglichkeit - vorgesehen. Unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit wird ein Betrieb der Talgangbahn in der Inbetriebnahmestufe I im Halbstundentakt angestrebt.

In der Inbetriebnahmestufe II ist der fahrplanmäßige Anschluss der Talgangbahn als Regional-Stadtbahn an die Zollern-Alb-Bahn in Albstadt-Ebingen vorgesehen. Mit Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs zwischen Tübingen und Albstadt-Onstmettingen wird die Talgangbahn im Halbstundentakt bedient.

Wesentlich für die Attraktivität des SPNV der Talgangbahn wird sein, dass man das Angebot mit einem ergänzenden Busverkehr anbietet. Im Sinne eines integrierten Verkehrskonzepts hat eine Abstimmung des Busverkehrs auf die Kreuzungsmöglichkeiten der Talgangbahn zu erfolgen, Voraussetzung für die Beibehaltung des derzeitigen ÖPNV-Angebots insbesondere für die Wohngebiete Langenwand und Stiegel in Tailfingen ist die Systemkreuzung der Züge am Bahnhof in Tailfingen.

3.2. Kategorisierung der Linien

Entsprechend ihrer Bedeutung werden die Linien in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die Bedeutung ergibt sich aus der Anzahl der durch sie erschlossenen Einwohner, wobei ein Radius von 300 m um jede Haltestelle zu Grunde gelegt wurde. Das heutige Angebot und die aktuelle Inanspruchnahme spiegeln bereits die jeweilige Bedeutung wider. Es werden folgende Kategorien festgelegt und im nachfolgenden Punkt 3.2 jeweils die Anforderungen definiert.

- Hauptlinie Kategorie 1
 - 44 Abschnitt Onstmettingen – Ebingen

- Hauptlinien Kategorie 2
 - 45/46 Abschnitt Langenwand/Stiegel – Tailfingen
 - 71/72 Weststadt
 - 73 Oststadt
 - 74/75 Schalksburgschule
 - 76/77 Raidental
 - 44 Abschnitt Allenbergstraße – Onstmettingen
 - 44 Abschnitt Hohberg – Onstmettingen
- Standardlinie
 - 45 Tailfingen Nord –Pfeffingen – Eyachtal – Ebingen
 - 47 Nank/Lammerberg – Tailfingen
- Bedarfslinien = nur nach Bedarf, keine regelmäßige Busbedienung
 - 42 Truchelfingen – Acura-Klinik
 - 43 Onstmettingen/Ebingen – Langenwandschule und bis zur Reaktivierung der Talgangbahn Transferfahrten Bahnhof Ebingen – Gymnasium (Schülerlinie)
 - 45B Burgfelden - Pfeffingen
 - 48 Bol – Truchelfingen (– Ebingen/_Tailfingen)
 - 78/79 Schlossberg

Hinweis: der Abschnitt Onstmettingen – Bisingen der Linie 44 liegt in der Zuständigkeit des Landkreises.

3.3. Festlegung der Anforderungen an den Umfang des Verkehrsangebots

Zur Abbildung der sehr stark schwankenden Verkehrsnachfrage werden Tag und Woche wie folgt in Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeiten eingeteilt:

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

Als ausreichende Verkehrsbedienung wird in den jeweiligen Verkehrszeiten folgender Standard definiert:

Bedienungsstandards Fahrtenhäufigkeit (Taktdichte)

Taktfolge in Minuten nach Linienkategorien	HVZ Haupt- verkehrszeit	NVZ Normal- verkehrszeit	SVZ Schwach- verkehrszeit
Hauptlinie Kategorie 1	30	30	60
Hauptlinie Kategorie 2	30	30	60*
Standardlinie	30	60	60*
Bedarfslinie	nach Bedarf*	nach Bedarf*	nach Bedarf*

* Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten statt Bus hergestellt werden.

In Einzelfällen sind im heutigen Fahrplan mehr Fahrten angeboten als der hier definierte Standard. Dies ist meist in der Notwendigkeit zusätzlicher Schülerkurse begründet. Bei Überplanungen soll der zu diesem Zeitpunkt gültige Standard nicht unterschritten werden. Ist dieser höher, gilt dieser als Norm auch für die Zukunft.

Umgesetzt in konkrete Fahrpläne bedeutet das:

Linie	von	nach	Anforderung Nahverkehrsplan										Differenz zum Bestand							
			Takt tags- über (in Min.)	Kate- go- rie	Anzahl Fahrten								Anzahl fehlende Fahrten							
					Schultage		schulfr. Tage		Samstag		Sonn-/ Feiertag		Schultage		schulfr. Tage		Samstag		Sonn-/ Feiertag	
					hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück
42	Truchelfingen	Acura-Klinik	60	B																
43	Ebg./Onstm.	Langenwandschule	-	B																
44	Bisingen	Onstmettingen	?	?	--- (Aufgabenträger Landkreis) ---								--- (Aufgabenträger Landkreis) ---							
	Allenbergstraße	Onstmettingen	30	H 2	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	12,0	14,2	13,0	16,2	22,0	23,0	11,0	14,0
	Hohberg	Onstmettingen	30	H 2	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	18,6	17,6	19,6	19,6	19,0	19,0	9,0	9,0
	Onstmettingen	Tailfingen	30	H 1	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	-4,2	-5,2	-0,2	0,8	11,0	12,0	2,0	2,0
	Tailfingen	Ebingen	30	H 1	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	-7,2	-3,2	-2,2	1,8	1,0	2,0	2,0	2,0
45	Pfeffingen	Langenwand	60	St	25,2	25,2	25,2	25,2	20	20	19	19	8,2	6,8	10,2	11,0	9,0	14,0	10,0	13,0
	Pfeffingen	Ebingen	60	St	25,2	25,2	25,2	25,2	20	20	19	19	5,4	2,2	11,2	9,2	14,0	9,0	13,0	10,0
45B	Burgfelden	Pfeffingen	-	B																
45/46	Langenw./Stiegel	Tailfingen	30	H 2	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	1,2	6,0	5,2	7,0	9,0	13,8	10,0	13,0
47	Nank/Lammerbg.	Tailfingen	60	St	25,2	25,2	25,2	25,2	20	20	19	19	10,2	12,2	11,2	12,2	20,0	14,0	13,0	10,0
48	Bol	Truchelfingen	-	B																
71/72	Weststadt	Ebingen	30	H 2	34,2		34,2		31		19		4,2		4,2		18,0		9,0	
73	Oststadt	Ebingen	30	H 2			34,2		31		19		1,2		4,2		19,0		10,0	
74/75	Schalksburgstr.	Ebingen	30	H 2			34,2		31		19		8,2		8,2		18,0		10,0	
76/77	Raidental	Ebingen	30	H 2			34,2		31		19		5,2		6,2		25,0		15,0	
78/79	Schlossberg	Ebingen	-	B																

B = Bedarfslinie

H = Hauptlinie

St = Standardlinie

Auch in verkehrsärmeren Zeiten sollen Fahrmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr bestehen, ein regelmäßig (dann oft leer) verkehrender Bus ist dafür jedoch ungeeignet. Deshalb können hier alternativ Anmeldefahrten eingesetzt werden, die mit einem Pkw durchgeführt werden können (Minibus, Taxi, Mietwagen), und die nur dann verkehren, wenn auch ein Fahrtbedürfnis besteht, welches aus diesem Grund vorher angemeldet werden muss. Die Anmeldefahrten verkehren wie der Bus nach vorgegebenem Fahrplan (im Unterschied zum Taxi). Mit diesem System können so, da nie jede Fahrt abgerufen wird, mit einem Fahrzeug und einem Fahrer deutlich mehr Fahrten angeboten werden als mit fest verkehrenden Fahrten. Denn diese müssen ihre Fahrtroute exakt einhalten, da an jeder Haltestelle mit einem

möglichen Fahrgast zu rechnen ist, während das Anrufsystem nur die angemeldeten Fahrten und Strecken befährt.

3.4. Barrierefreier ÖPNV

Barrierefreie Bushaltestellen in Albstadt

Der Gesetzgeber hat die vollständige barrierefreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrsangebots bis zum 01.01.2022 festgelegt. Die Stadt Albstadt baut im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel die Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei aus.

Das von der Nahverkehrsberatung Südwest erstellte Haltestellenkataster mit Fotodokumentation ist Grundlage des Umbaukonzepts der Stadt Albstadt, das einen schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestellen vorsieht. Hierfür wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Fahrgastzahlen (pro Tag) die Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen und dem Haltestellenumfeld eine linienbezogene Kategorisierung der Haltestelle für ein flächendeckendes, barrierefreies Nahverkehrsangebot vorgenommen.

Vorgehen beim barrierefreien Haltestellenausbau:

1	- Ausbau in regelmäßigen Abständen bzw. nach Frequentierung entlang der Hauptlinien sowie der Linie 45 - Mindestens eine Haltestelle pro Ortsteil (Zentrum) - Wichtige Umstiegshaltestellen: ZOB, Bürgerturm, Gymnasium	Im Zuge von anstehenden Straßenbaumaßnahmen Umbau von betroffenen Haltestellen – unabhängig von Kategorie und Gewichtung
2	- Eine Haltestelle jeweils entlang der Standardlinien und den Bedarfslinien	
3	- Ausbau der restlichen unter Punkt 1 aufgeführten Haltestellen („Lücken“ auffüllen)	
4	- Ausbau der restlichen unter Punkt 2 aufgeführten Haltestellen („Lücken“ auffüllen)	
5	- Ausnahmen	

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen soll dabei jeweils nach den geltenden DIN-Normen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erfolgen, welche nachstehend aufgeführt werden:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)
- Hinweise zur Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr
- DIN 18040-3
- DIN 32984

Dabei erhalten alle Haltestellen einen gleichbleibenden Grundstandard. Dieser beinhaltet den barrierefreien Zugang zur Haltestelle, sowie den barrierefreien Ein- und Ausstieg in den Bus.

Eine Unterscheidung hinsichtlich des Ausbaustandards erfolgt nur im Hinblick auf die Ausstattungen mit einem DFI-System und Wetterschutzeinrichtungen. Hier werden vor allem die Hauptlinien, sowie die Stadtteilzentren priorisiert. Alle anderen Ausstattungen einer barrierefreien Haltestelle, sowie der dazugehörigen Querungen, werden bei jedem Umbau mit umgesetzt.

Festlegung einer zeitlichen Reihenfolge für den Umbau der Haltestellen:

Die Bushaltestellen an der Linie 44 werden wegen Reaktivierung der Talgangbahn zunächst nicht barrierefrei ausgebaut. Wenn feststeht, welche Bushaltestellen im Talgang weiterhin bedient werden, erfolgt an diesen ein barrierefreier Ausbau.

Ausführungen zu Einzelmaßnahmen:

Erfolgter Ausbau:

Die Haltestellen Alb-Center, Johannes-Feyrer-Straße, Heutalstraße, Nägelestraße, Tulpenstraße, Sigmaringer Straße und Tailfingen Mitte wurden im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen in diesem Bereich bereits erneuert.

Geplanter Ausbau:

Haltestelle Schmiechastraße, Haltestellen in der Lautlinger- und Sonnenstraße im Zuge des Radverkehrskonzepts.

Beim barrierefreien Umbau der Haltestellen Bürgerturm und Busbahnhof handelt es sich um sehr aufwändige Maßnahmen, die einen mehrjährigen Zeitraum in Anspruch nehmen werden. Im Zuge der Innenstadtneugestaltung nach dem Bundesprogramm "Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren" wird geprüft, ob die zentrale Innenstadthaltestelle „Bürgerturm“ am jetzigen Standort belassen wird. Außerdem ist die Standort-Entscheidung abhängig von den weiteren Planungen zur Reaktivierung der Talgangbahn.

Bei ohnehin anstehenden Straßenbaumaßnahmen ist vorgesehen, die Haltestellen unabhängig von der oben festgelegten Priorisierung immer barrierefrei umzubauen, soweit dies technisch möglich ist.

Haltestellen, welche nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden können:

Aufgrund der städtischen topographischen Lage und der gewachsenen Siedlungsstrukturen können nicht alle Bushaltestellen vollständig barrierefrei umgebaut werden. In manchen Fällen fehlt der nötige Platz im Seitenraum der einzelnen Straßen, oder die Längs- bzw. Querneigungen des Geländes lassen einen barrierefreien Ausbau der jeweiligen Haltestelle nicht zu.

Alle Haltestellen im Stadtgebiet wurden hinsichtlich eines anstehenden barrierefreien Umbaus geprüft, wobei sich herausgestellt hat, dass nicht alle Kriterien bzw. Umbaustandards der geltenden Richtlinien erfüllt werden können. Dies schließt eine vollständige barrierefreie Nutzung aus, jedoch werden einzelne Maßnahmen für eine erleichternde Nutzung des ÖPNVs vorgesehen. So kann in diesen Bereichen durchaus ein Sonderbord eingebaut werden, was den Ein- und Ausstieg in den Bus erleichtern soll, obwohl der nötige Platz im Seitenraum für einen Rollstuhlfahrer nicht ausreichend ist. Jedoch ist es so älteren Menschen möglich, einfacher den ÖPNV zu nutzen ohne hohe Stufen überwinden zu müssen. Die Haltestellen, bei denen ein teilweiser aber nicht vollständiger barrierefreier Ausbau vorgenommen wird, sind der Anlage 1 zu entnehmen.

In der Anlage 1 werden ebenfalls alle Haltestellen aufgeführt, bei denen auch ein teilweiser barrierefreier Ausbau nicht möglich ist, weil die örtlichen Gegebenheiten keinen Raum für ein Sonderbord o.Ä. bereithalten (Ein- und Ausfahrten, Steigungen, Neigungen).

Auch an diesen Haltestellen sollte aber bei anstehenden Bau- und Erneuerungsarbeiten im Straßen- und Haltestellenbereich in geeigneten Fällen zumindest angestrebt werden, eine befestigte Aufstellfläche mit ausreichender Größe einzurichten. Hierbei sollte auf eine geringe Längsneigung und ausreichende Höhe geachtet werden, damit der Anstellwinkel einer Klapprampe so gering wie möglich ist.

3.5. Haltestellenausstattung

Über die besonderen Ausstattungsmerkmale für die barrierefreien Haltestellen hinaus sollen alle Bushaltestellen in Albstadt (barrierefrei und nicht barrierefrei) nach folgenden Standards gestaltet werden:

Ausstattungsmerkmal	wichtige Umsteigehaltestelle	zentrale Haltestelle	Ortshaltestelle	Nebenhaltestelle
	(>500 Fg/Tag)	(200-500 Fg/Tag)	(100-200 Fg/Tag)	(< 100 Fg/Tag)
Haltestellenschild	✓	✓	✓	✓
haltestellenbezogener Fahrplan	✓	✓	✓	✓
Linienetzplan, Tarif, etc.	✓	✓	✓	
Stadt-/ Umgebungsplan	✓	✓	✓	
Papierkorb	✓	✓	✓	
Beleuchtung	✓	✓	✓	
Sitzgelegenheit	✓	✓	✓*	✓*
Wetterschutz	✓	✓		
Dynamische Fahrgastinformation	✓			
Akustische Fahrgastinformation	✓			
Ausschilderung zum Rollstuhl-WC	✓			
Uhr	✓			
Telefon/Notruf	✓			
Fahrradabstellanlage	✓	✓*	✓*	✓*
Ggf. Fahrkartenautomat	✓			

* = nach Bedarf und Realisierbarkeit

3.6. Verknüpfung und Anschlusssicherung im ÖPNV

An den Verknüpfungspunkten Ebingen Bahnhof, Ebingen West, Ebingen Bürgerturm und Tailfingen Mitte (später: Tailfingen Bahnhof sowie zusätzlich Onstmettingen Bahnhof) sind kurze Umsteigezeiten zu realisieren. Die Umsteigezeit zwischen verschiedenen Buslinien soll jedoch 5 Minuten nicht unterschreiten. Umsteigezeiten unter fünf Minuten sind keine sicheren Anschlüsse, da diese bereits bei kleineren Verkehrsstörungen nicht funktionieren. Ausgenommen sind dabei gesicherte Anschlüsse, die durch entsprechende Anschlusssicherungssysteme garantiert werden.

Die maximal zulässige Umsteigezeit zwischen den Bussen des ALBSTADTBUS beträgt 12 Minuten.

Die Umsteigezeiten zwischen Bus und Schiene sollen am Bahnhof Ebingen 7, entlang der Talgangbahn 4 Minuten nicht unterschreiten. Nur so kann gewährleistet werden, dass im Regelfall das Umsteigen zwischen Bussen und Bahnen verlässlich funktioniert.

3.7. Fahrgastinformation

Zunehmend etabliert sich die Fahrgastinformation in Echtzeit: Verspätungen der Busse und Züge (= Ist-Zeit) werden auf Bahnsteigen, Busbahnhöfen und wichtigen Haltestellen sowie auf dem Smartphone im Vergleich zum Fahrplan (=Soll-Zeit) aktuell angezeigt. Alle Busse sind inzwischen mit der erforderlichen Hard- und Software ausgestattet.

Es ist vorgesehen, den Busbahnhof sowie die Haltestellen Bürgerturm, Albcenter und Tailfingen Mitte mit elektronischen Anzeigetafeln, die chronologisch die Ist-Zeiten der nächsten Abfahrten auflisten, auszustatten. Die Investitionskosten für diese komfortable Fahrgastinformation sind jedoch beträchtlich und sind daher nur bei diesen aufkommensstarken Haltestellen vorgesehen.

Konventionell erfolgt die Fahrgastinformation weiterhin über gedruckte Fahrpläne und Haltestellenaushänge bzw. über die elektronischen Fahrplanauskünfte www.efa-bw.de und www.bahn.de. In beiden Fahrplanauskunftssystemen sind flächendeckend alle aktuellen Fahrplandaten im Stadtgebiet integriert und abrufbar.

Die Fahrgastinformation in den Verkehrsmitteln wurde in den letzten Jahren verbessert. Die Ansage der nächsten Haltestellen und Bahnhöfe werden über entsprechende automatisierte akustische Ansagen erfolgen. Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, sollen ab 2022 zusätzlich über Bildschirme die kommenden Haltestellen angezeigt werden.

3.8. Fahrzeuge

Alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind nach § 20 BOKraft zu beschriften. Zusätzlich ist auf den Fahrzeugen das Logo des Stadtverkehrs anzubringen. Werbung an und in den Fahrzeugen für Alkohol und Zigaretten ist nicht gestattet. Ebenso ist das Bekleben der Fensterscheiben mit Werbung nur bis zu 20% zugelassen.

Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung der Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, sind auf den Hauptlinien Kategorie 1 und 2 sowie in den Standardlinien des Stadtverkehrs Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe und visueller sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) einzusetzen.

Soweit auf bestimmten Strecken aus topographischen bzw. straßenbaulichen Gründen erforderlich, sowie auf Bedarfslinien und Schülerlinien und bei Verstärkerkursen im Schülerverkehr können – soweit diese Ausnahmen gesetzlich möglich bleiben – auch Fahrzeuge mit niedrigerem Standard, auch Kombi- und Reisebusse, eingesetzt werden.

Es wird unterschieden zwischen Fahrzeugen der Kategorie A „Taktbusse“ (Kraftomnibus) und B „Verstärkerbusse“ sowie „PKW“. Das Fahrzeugdurchschnittsalter bei Kategorie A darf maximal sechs Jahre betragen, das Höchstalter der Fahrzeuge (Kategorie A/B) beträgt 10/15 Jahre, bei PKWs 7 Jahre. Ausscheidende Fahrzeuge sind durch Neufahrzeuge oder Fahrzeuge mit Tageszulassung bzw. Jahreswagen zu ersetzen. Die Fahrzeuge erfüllen die jeweils aktuelle Euro-Abgasnorm (Kategorie A/B) VI/III, PKW 6b.

Die Fahrzeuge der Kategorie A und die PKW sollen über eine Klimaanlage verfügen.

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen. Ziel ist es daher, solche Antriebstechniken schnellstmöglich einzuführen.

3.9. Tarif

Im Stadtverkehr Albstadt findet der Tarif des Verkehrsverbundes Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo) Anwendung. Ab dem 01.03.2023 gilt der Stadttarif Typ I auf allen Bus- und Bahnlinien innerhalb des gesamten Stadtgebiets von Albstadt.

3.10. Schülerbeförderung

Derzeit gibt es in Albstadt insgesamt 2 Werkrealschulen (WRS). Die WRS Schillerschule in Onstmettingen und die Hohenbergschule Ebingen.

Weiterhin bleiben, nach aktuellem Stand, die Grundschulen, die beiden Realschulen und die beiden Gymnasien sowie das Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum (SBBZ) erhalten.

Die Schülerbeförderung ist mit Blick auf diese Schulstandorte sicherzustellen.

3.11. Tourismus

Freizeitverkehr

Gemeinsam mit dem Landkreis, der Stadt Hechingen, der Gemeinde Bisingen, der Wirtschaftsförderungs GmbH für den Zollernalbkreis (WfG), der Burg Hohenzollern und der Stadt Albstadt wurde der „Nauf-Nab-Traubus“ 2014 ins Leben gerufen. In der Freizeitsaison von Mai bis Oktober können Wanderer und Radfahrer den „Nauf-Nab-Traubus“ nutzen, um zu mehreren touristischen Zielen zu gelangen. Das Busangebot verbindet an Wochenenden und Feiertagen Hechingen, Bisingen, die Burg Hohenzollern sowie Albstadt-Onstmettingen mit dem Nägelehaus und den Traufwegen miteinander.

4. Kosten/Finanzierung

Die Stadt Albstadt fördert den Stadtverkehr in erheblichem Maße im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW und hat daher für die Linien des Stadtverkehrs die Funktion einer „örtlich zuständigen Behörde“ im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 inne. Die Anforderungen für die Stadtverkehrslinien 42 bis 79 werden somit durch die Stadt Albstadt festgelegt. Die Sicherstellung des ÖPNV-Angebots durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfolgt unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit durch die Stadt Albstadt. Der Landkreis beteiligt sich mittelbar an der Finanzierung der Stadtverkehre. Hierüber besteht eine entsprechende Vereinbarung mit dem Landkreis. Der Landkreis finanziert außerdem direkt den Abschnitt Bisingen - Onstmettingen der Linie 44. Auch dies ist durch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt und dem Landkreis geregelt.

5. Teilnetzbildung und Linienbündelung

5.1. Ziele der Teilnetzbildung und Linienbündelung

Das Teilnetz- bzw. Linienbündelungskonzept für den Stadtverkehr Albstadt verfolgt das Ziel, verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Linien als ein Netz mit einem integrierten Angebot zu erhalten und dabei auch bestehende linienübergreifende Produktionsformen genehmigungsrechtlich (vgl. § 9 Abs. 2 PBefG, § 8a Abs. 2 Satz 4 und § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d PBefG) abzusichern sowie weitere Integrationen zu schaffen, soweit dies von der Stadt Albstadt als sinnvoll und für eine wirtschaftliche Produktion als erforderlich erachtet wird. Derzeit sind die Linien des Stadtverkehrs Albstadt in 2 gebündelte Genehmigungen aufgeteilt.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen in Albstadt-Ebingen große Unterschiede zwischen den Linien. Während insbesondere die Linie auf der Hauptachse im Talgang eine starke wirtschaftliche Basis aufweist, sowohl im Schüler- als auch im Jedermannverkehr, besteht auf anderen Linien, insbesondere auf der Höhe (Burgfelden, Nank), nur eine geringe Nachfrage. Trotz des finanziellen Engagements der Stadt Albstadt und des Landkreises, welches eine ausreichende Verkehrsbedienung sichert, bestehen noch Bedienungslücken.

Durch eine Teilnetz- bzw. Linienbündelung im Nahverkehrsplan, d.h. eine planerische Zusammenfassung mehrerer Linien zu einem Bündel, soll daher ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien hergestellt werden. Auf dieser Grundlage kann zudem im Hinblick auf eine gemeinwirtschaftliche Bestellung der Verkehre eine Gesamtleistungsvergabe erfolgen (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Dadurch kann verhindert werden, dass auf einzelnen Linien die ÖPNV-Grundversorgung von der öffentlichen Hand bestellt und finanziert werden muss, während andere Linien eigenwirtschaftlich und profitabel betrieben werden können.

5.2. Grundsätze der Teilnetzbildung und Linienbündelung

Der ALBSTADTBUS ist heute bereits in zwei Teilnetzen zusammengefasst (siehe oben 1). Diese sollen bei der NVP-Fortschreibung in Linienbündel überführt werden. Dafür wurden die

heutigen Teilnetze unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben für Linienbündel auf der Basis folgender Kriterien überprüft:

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.

Betriebliche und wirtschaftliche Verbundenheit von Linien

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

5.3. Festlegung der Teilnetze bzw. Linienbündel

In diesem Kapitel werden die einzelnen Teilnetze beschrieben und deren Festlegung als Linienbündel begründet. Zur Darstellung der Netzgrößen wurden die Jahresfahrleistung sowie die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge (Spitzenstunde) dargestellt. Es sind keine Reservefahrzeuge berücksichtigt, die nicht im Fahrplan aufgeführt sind. Die Daten stellen daher nur Anhaltswerte dar. Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Schülerzahlen und der Schullandschaft können sich die Leistungszahlen bis zur Umsetzung der Verkehre ändern. Soweit im Folgenden von Teilnetz die Rede ist, wird angestrebt, dass der Landkreis diese im Rahmen der NVP-Fortschreibung als Linienbündel festlegt.

Übersicht Teilnetze

Die Aufteilung in zwei Teilnetze ergibt sich zwangsläufig aus den vorliegenden Verflechtungen:

Einerseits dem Stadtverkehr im größten Albstädter Stadtteil Ebingen mit den Linien 71-79, der die Wohngebiete in Ebingen mit dem Stadtzentrum, dem Bahnhof, den Schulen, dem Krankenhaus sowie untereinander verbindet. Der Stadtverkehr Ebingen ist ein in sich geschlossenes System. Die Busse durchfahren nacheinander verschiedene Linien, sodass auf vielen Relationen linienübergreifend umsteigefreie Fahrten möglich sind.

Die restlichen, im Teilnetz Talgang/Eyachtal zusammengefassten Linien haben eher den Charakter von Regionallinien, die die verschiedenen Albstädter Stadtteile (außer dem auf der Schiene angebundenen Laufen) untereinander verbinden. Eine denkbare Trennung dieses Teilnetzes in einen Teil „Eyachtal“ und einen Teil „Talgang mit Nebenlinien“ ist nicht möglich, da zu viele Verknüpfungen untereinander vorhanden sind. So sollen z.B. durchgehende Fahrten Talgang – Eyachtal und zurück angeboten werden, damit der Ebinger Westen und das Badkap bzw. umgekehrt der Ebinger Norden umsteigefrei erreicht werden können. Außerdem gibt es Überlappungen einerseits vom Talgang (sowohl Ebingen als auch Onstmettingen) zur Langenwand-SBBZ, und andererseits vom Eyachtal nach Tailfingen, insbes. zu diversen Schulen. Eine sinnvolle Trennung ist daher nicht möglich.

Innerörtliche Funktionen werden von diesem Netz insbes. in Tailfingen (Langenwand/Stiegel und Nank) und Onstmettingen (Hohberg und Allenbergstraße) mit bedient. Nur in Tailfingen besteht zusätzlich eine innerörtliche Linie, die im Abschnitt Langenwand/Stiegel-Tailfingen die ortsverbindende Linie verdichtet.

- Teilnetz: Stadtverkehr Ebingen, Linien 71-79:

240.000 km, 6 Busse. Alle Liniengenehmigungen laufen bis 31.12.2030.

Der Stadtverkehr Ebingen stellt ein in sich geschlossenes System dar, bei dem die Busse im Halbstundentakt nacheinander alle Linien befahren. Die einzelnen Linien werden (außer Linie 73) abwechselnd im Uhrzeiger- und Gegenuhrzeigersinn befahren. Zur klaren Unterscheidung sind für beide Richtungen unterschiedliche Liniennummern vergeben, z.B. hat die Linie Raidental im Uhrzeigersinn die Liniennummer 77, im Gegenuhrzeigersinn die Liniennummer 76. Nacheinander befährt ein Bus i.d.R. die Linien 71, 73, 75 und 77, was insgesamt eineinhalb Stunden dauert, anschließend 72, 73, 74 und 76, womit er nochmals eineinhalb Stunden beschäftigt ist. Dieses System der Durchbindung von Linien durch das Stadtzentrum hat sich bewährt. Insbesondere die wichtigsten Haltestellen „Bürgerturm“ und „Busbahnhof“, jedoch auch weitere stark frequentierte Haltestellen in der Innenstadt können so von der einen Linie kommend zum Aussteigen wie auch zur nächsten Linie weiterfahrend zugleich zum Einsteigen bedient werden. Die Durchbindung über (fast) alle Linien hinweg ermöglicht es auch, jede Stadtverkehrshaltestelle des Halbstundentaktsystems in Ebingen ohne Umsteigen zu erreichen: man muss einfach nur im Bus sitzen bleiben, bis man ankommt. Diese Möglichkeit wird v.a. von älteren Personen gerne genutzt und soll so erhalten bleiben.

Die Linien 78 und 79 zum Schlossberg sind nicht Teil des dargestellten rollierenden Systems, da hier die Nachfrage für einen regelmäßigen Busverkehr zu gering ist. Die Bedienung erfolgt daher, abgesehen von einzelnen wenigen Busfahrten an Schultagen, mit Anruffahrten. Diese Anruffahrten werden dem Teilnetz Stadtverkehr Talgang/Eyachtal zugeordnet, da sie die einzigen Anruffahrten im Teilnetz Ebingen sind und der Betrieb eines Anruf-Sammel-Taxi-Systems mit mehreren Linien wirtschaftlicher möglich ist.

- Teilnetz: Stadtverkehr Talgang/Eyachtal, Linien 42-48:

700.000 km, 14 Busse. Alle Liniengenehmigungen laufen bis 31.12.2030.

Linie 43: in dieser Linie wurden die nicht ins sonstige Liniensystem passenden notwendigen Schülerfahrten zusammengefasst. Alle Fahrten verkehren nur an Schultagen und sind dem Bedarf der Schulen angepasst. Die Linie ist betrieblich mit den anderen Linien verwoben, die Busse haben vor und/oder nach den Fahrten auf dieser Linie noch andere Einsätze im Schülerverkehr auf anderen Linien zu absolvieren.

Linie 44: Linie bedient den dichtbesiedelten Talgang, sie verbindet die vier größten Albstädter Stadtteile Ebingen, Tailfingen, Onstmettingen und Truchtersingen mit zusammen ca. 39.000 Einwohnern miteinander sowie mit der Zollern-Alb-Bahn in Ebingen, mit einigen Fahrten zusätzlich auch in Bisingen. Dem großen Fahrgastpotenzial entsprechend sind hier trotz des tagesdurchgängig angebotenen Halbstundentaktes in der Hauptverkehrszeit Gelenkbusse erforderlich, um der Nachfrage gerecht zu werden. Mit der Reaktivierung der Talgangbahn wird diese Linie reduziert auf den Abschnitt Onstmettingen – Bisingen. Für Onstmettingen soll dann eine neue Stadtverkehrslinie eingerichtet werden, die den Bahnhof mit den Wohngebieten Allenbergstraße und Hohberg im Halbstundentakt verbindet, abwechselnd im Uhrzeigersinn und im Gegenuhrzeigersinn, sodass beide Ziele einmal stündlich eine direkte Anbindung zur Ortsmitte und dem Bahnhof haben, und im halbstündlichen Abstand eine zweite, etwas umwegige Anbindung.

Linie 45: sie verbindet im Stundentakt die Stadtteile im Eyachtal untereinander sowie mit Tailfingen und Ebingen. Umsteigemöglichkeiten zur Zollern-Alb-Bahn bestehen in Ebingen West (Haltestelle Schalksburgschule) und am Busbahnhof in Ebingen. Außerhalb der Hauptverkehrszeit, wenn auf Linie 44 keine Gelenkbusse erforderlich sind, werden die

Fahrten zwischen den Linien 44 und 45 durchgebunden, sodass umsteigefreie Fahrmöglichkeiten vom Talgang in den Ebinger Westen und vom Eyachtal in den Ebinger Norden (und umgekehrt) entstehen.

Linie 45B dient der Anbindung des kleinsten Albstädter Stadtteils Burgfelden mit knapp ca. 300 Einwohnern. Dies geschieht außerhalb des Schülerverkehrs fast ausschließlich mit Anmeldefahrten. Im Schülerverkehr sind durchgehende Fahrten über Linie 45 bis/ab Ebingen erforderlich.

Linie 46: sie verdichtet den Stundentakt der Linie 45 zwischen Stiegel-Langenwand und Tailfingen zum Halbstundentakt.

Linie 47 bedient auf der gegenüberliegenden Talseite das Wohngebiet Nank im Stundentakt. Sie ist betrieblich mit der Linie 46 verknüpft, beide Linien werden vom selben Bus immer im Wechsel befahren.

In Tailfingen Mitte besteht eine Verknüpfung der Linien 45 bzw. 46 und 47 mit Linie 44, es bestehen Anschlüsse sowohl von und nach Ebingen als auch von und nach Onstmettingen (- Bisingen).

Linie 48 verbindet Pfeffingen und Langenwand über das Wohngebiet Bol mit Truchteltingen (- Ebingen). Der ursprünglich nur aus einzelnen Fahrten an Schultagen bestehende Fahrplan wurde inzwischen erweitert, sodass für das Wohngebiet Bol auch an schulfreien Tagen und am Wochenende ein Grundangebot an Fahrten vorhanden ist.

Die betriebliche und wirtschaftliche Verknüpfung aller dargestellten Linien mit den 40er-Nummern ist so stark, dass eine separate Vergabe einzelner Linien keinen Sinn macht, weil sie jeweils zu Sprungkosten für zusätzliche Busse führen würde.

Im Bereich dieses Teilnetzes verkehren zahlreiche Anruf- Fahrten. Diese gehören ebenfalls zu diesem Teilnetz. Mitbedient von diesem AST werden auch die AST-Fahrten ins Wohngebiet Schloßberg in Ebingen.

Anlagen:

Anlage 1 Ausnahmen barrierefreier Haltestellenausbau in Albstadt

Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Albstadt

Ausnahmen (aus bautechnischen Gründen)

Nr.	Bushaltestelle	Ortsteil	Umbaumaßnahme
28	Kellenburg	Ebingen	Ausbau, jedoch Steigung zu hoch
29	Kellenburg	Ebingen	Ausbau, jedoch Steigung zu hoch
226	Hubertusstraße	Ebingen	Ausbau, jedoch Steigung zu hoch
227	Hubertusstraße	Ebingen	Ausbau, jedoch Steigung zu hoch
229	Klarastr. 61	Ebingen	Ausbau, jedoch Steigung zu hoch
230	Klarastr. 66	Ebingen	Ausbau, jedoch Steigung zu hoch
250	Aral Tankstelle	Lautlingen	Kein Umbau möglich, entfällt bei Taktverdichtung auf der ZAB
251	Aral Tankstelle	Lautlingen	Kein Umbau möglich, entfällt bei Taktverdichtung auf der ZAB
248	Süd	Margrethausen	Teilweiser Umbau, fehlende Seitenraumbreite
249	Süd	Margrethausen	Teilweiser Umbau, fehlende Seitenraumbreite
246	Nord	Margrethausen	Kein Umbau möglich
142	Margrethausenstraße	Pfeffingen	Teilweiser Umbau, fehlende Seitenraumbreite
143	Margrethausenstraße	Pfeffingen	Teilweiser Umbau, fehlende Seitenraumbreite