

Landratsamt Lörrach

Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach

Nahverkehrsplan Stand Dezember 2022

Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020

0	Vorwort Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020	5
1	Aufgabenstellung und Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans (unverändert)	5
2	Rechtliche Rahmenbedingungen (unverändert)	8
2.1	Europäischer Rechtsrahmen (unverändert)	8
2.2	Bundesrecht (unverändert)	8
2.3	ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (unverändert)	10
3	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2020 (unverändert)	12
3.1	Ziele und Rahmenvorgaben - Erreichung und weitere Geltung (unverändert)	12
3.2	Maßnahmen des NVP 2007 (unverändert)	14
4	Bestandsaufnahme (unverändert)	21
4.1	Topografische und siedlungsstrukturelle Gliederung (unverändert)	21
4.2	Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung (unverändert)	21
4.2.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung (unverändert)	22
4.2.2	Schulen und Schülerzahlen (unverändert)	24
4.2.3	Berufspendler (unverändert)	25
4.2.4	Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur (unverändert)	27
4.3	ÖPNV-Angebot (unverändert)	28
4.3.1	Liniennetzgliederung (unverändert)	28
4.3.2	Fahrpreise und Verbundtarif (unverändert)	30
4.3.2.1	Verkehrsunternehmen (unverändert)	30
4.3.2.2	Fahrscheinsortiment (unverändert)	31
4.3.2.3	Tarifzonen (unverändert)	33
4.4	Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose (ÖV und Gesamtverkehr) (unverändert)	34
4.4.1	Nachfragepotenziale (unverändert)	34
4.4.2	Grenzüberschreitende Verkehre (MIV) (unverändert)	34
4.4.3	Ergebnisse der Fahrgasterhebung (unverändert)	35
4.4.3.1	Zählung und Befragung von ÖPNV-Fahrgästen (unverändert)	36
4.4.3.2	Ergänzende ÖPNV-Befragung (unverändert)	42
4.4.3.3	Ergänzende MIV-Befragung (unverändert)	43
5	Ziele und Rahmenvorgaben - Anforderungsprofil für den ÖPNV	45
5.1	Grundlagen (unverändert)	45
5.2	Quantitative Standards (unverändert)	46
5.2.1	Netzhierarchie und Achsenkonzept (unverändert)	46
5.2.2	Bedienungs- und Verbindungsstandards (unverändert)	48
5.2.2.1	Bedienungshäufigkeiten Relationsbezogene Anforderungen (unverändert)	48
5.2.2.2	Erreichbarkeiten (unverändert)	51

5.2.3	Erschließungsstandards (unverändert).....	51
5.3	Qualitative Standards und Barrierefreiheit für eine ausreichende Verkehrsbedienung	52
5.3.1	Auftrag und Zielbestimmung für einen attraktiven barrierefreien ÖPNV.....	52
5.3.2	Fahrzeugausstattung.....	53
5.3.3	Infrastruktur Haltestellen	54
5.3.4	Fahrgastinformation	56
5.3.5	Allgemeine Standards	57
6	Analyse des ÖPNV (unverändert).....	59
6.1	Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse (unverändert).....	59
6.2	Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen (unverändert)	59
6.3	Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten (unverändert).....	60
7	Beteiligungsverfahren Aufstellung 2019	62
7.1	Beteiligung der Städte, Gemeinden, Verbände und Bürger	62
8	Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV.....	63
8.1	Raum Kandertal und Markgräflerland	63
8.2	Raum Wiesental	64
8.3	Raum Hochrhein	66
8.4	Allgemeine Prüfaufträge für die Umsetzung des Nahverkehrsplans	67
8.5	Verknüpfung zum Individualverkehr	68
9	Kosten und Finanzierung	70
9.1	Übersicht Kosten der Maßnahmen	70
9.2	Finanzierung	70
10	Linienbündelung und Bedienungsstandards	71
10.1	Linienbündelung.....	71
10.2	Grundsätze zum Bedienungsstandard im Landkreis Lörrach.....	72

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	NVP 2007 - Ziele und Rahmenvorgaben	14
Tabelle 2:	NVP 2007 - Kosten und Finanzierung SPNV	14
Tabelle 3:	NVP 2007 - Kosten und Finanzierung ÖPNV	15
Tabelle 4:	NVP 2007 - Umsetzung der festgelegten Maßnahmen NVP 1997	16
Tabelle 5:	NVP 2007 - Regio-S-Bahn	17
Tabelle 6:	NVP 2007 - Priorisierte Maßnahmen zur Bedienung und Erschließung	17
Tabelle 7:	NVP 2007 - Eigeninitiativen von Städten und Gemeinden	18
Tabelle 8:	NVP 2007 - Mängel mit Prüfauftrag	20
Tabelle 9:	Mindeststandard Erschließung	51
Tabelle 10:	Kategorien der Haltestellen	55
Tabelle 11:	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen	55
Tabelle 12:	Erschließungsmängel	60
Tabelle 13:	Mängel Fahrtenhäufigkeit Haupt- und Nebenachsen	61
Tabelle 14:	Mängel Fahrtenhäufigkeit Verflechtungen	61
Tabelle 15:	Bestand P+R Plätze im Landkreis Lörrach	69
Tabelle 16:	Kosten der Maßnahmen	70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerdichte in den Gemeinden und Ortsteilen	22
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lörrach Prognose 2012 - 2020	23
Abbildung 3: Schulstandorte im Landkreis Lörrach	24
Abbildung 4: Schülerverkehrsströme mit Wohn- und Schulort	25
Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Pendler zwischen Wohn- und Arbeitsort (gemeindescharf, nur innerdeutsche Bewegungen)	26
Abbildung 6: Raumordnung - Zentralörtliches Gefüge	27
Abbildung 7: Netzhierarchie Busnetz im Landkreis Lörrach Status quo	30
Abbildung 8: Teilnehmende Gemeinden an KONUS (Stand August 2015)	32
Abbildung 9: Tarifzonen des RVL	33
Abbildung 10: Grenzüberschreitende Verkehrsströme im MIV	35
Abbildung 11: Fahrgastströme Fahrtzweck Arbeit (Werktag Montag-Freitag)	37
Abbildung 12: Fahrgastströme Fahrtzweck Schulweg (Werktag Montag-Freitag)	38
Abbildung 13: Fahrgastströme Fahrtzweck Freizeit (Werktag Montag-Freitag)	39
Abbildung 14: Fahrgastströme Fahrtzweck Einkauf (Werktag Montag-Freitag)	40
Abbildung 15: Fahrtzweckverteilung	41
Abbildung 16: Tageszeitliche Fahrgastverteilung nach Tagesstunden	41
Abbildung 17: Gründe für die Nutzung von Bus oder Bahn (ÖV-Nutzer)	42
Abbildung 18: Gewünschte Verbesserungen im ÖPNV (ÖV-Nutzer)	43
Abbildung 19: Durchschnittliche Bewertung von Verbesserungen im ÖPNV (MIV-Nutzer)	44
Abbildung 20: Relationskategorien	47
Abbildung 21: Nachfrage je Relationskategorie	48
Abbildung 22: Nachfrage je Verkehrszeit	49
Abbildung 23: Mindestanforderungen Bedienungshäufigkeit (nur Busverkehr)	50

0 Vorwort Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020

Der vorliegende Nahverkehrsplan ist eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2016. Anlass der Fortschreibung waren zum einen die gesetzlichen Verpflichtungen des Landkreises Lörrach als Aufgabenträger, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, diesen regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Zum anderen sollten die Ergänzungen im Busnetz aufgenommen und die anstehenden Vergaben der Linienbündel vorbereitet werden.

Die Fortschreibung beschränkt sich deshalb auf die Veränderung von qualitativen Standards und Regelungen zur Barrierefreiheit in Kapitel 5.3, die Weiterentwicklung von Maßnahmen und Prüfaufträgen in Kapitel 8 sowie die Anpassung der Linienbündel und Bedienungsstandards in Kapitel 10, Anlage 2.

Die gegenüber dem Nahverkehrsplan 2016 unveränderten Kapitel sind nur nachrichtlich erwähnt, sie sind als „unverändert“ gekennzeichnet.

1 Aufgabenstellung und Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans (unverändert)

Der Landkreis Lörrach ist Aufgabenträger für den ÖPNV und damit verantwortlich für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung im Kreisgebiet mit ÖPNV-Leistungen. Nach dem PBefG 2013 definiert der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan.

Hierfür erstellte der Landkreis Lörrach bereits 1997 und 2007 einen Nahverkehrsplan und beschloss 2013 dessen Fortschreibung.

Nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG) ist der Landkreis Lörrach Aufgabenträger, hat aber die Möglichkeit, die Zuständigkeit für die Stadtverkehre an die Städte zu übertragen, die auch selbst für die Finanzierung des ÖPNV und für die Definition seiner Qualität sorgen.

Dies wird im Landkreis Lörrach von den Städten Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden, und Schopfheim sowie den Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Efringen-Kirchen (im Rahmen eines Probebetriebes) in Anspruch genommen.

Der Nahverkehrsplan 2016 verfolgt in vielerlei Hinsicht neue Ziele und entstand auch auf der Basis geänderter rechtlicher Grundlagen nach der Novellierung des PBefG 2013. Daher war es Ziel, ihn grundsätzlich neu zu erstellen.

Hierfür wurde 2013 die PTV Transport Consult GmbH mit der inhaltlichen Bearbeitung und der Begleitung des Beteiligungsverfahrens beauftragt.

Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, in dem die Ziele und Anforderungen an den Nahverkehr festgelegt werden. Er bleibt damit auf einer Rahmenebene, die inhaltlich von den Verkehrsunternehmen zu füllen ist, die letztlich die Fahrpläne erstellen und die Anforderungen an die Bedienung umsetzen.

Wichtige Ziele des Landkreises sind insbesondere

- eine an die Nachfrage angepasste Bedienung sowohl in den verdichteten Gebieten am Hochrhein und Markgräfler Land als auch in den schwächer besiedelten Räumen
- die Barrierefreiheit des ÖPNV
- eine besondere Berücksichtigung der touristischen Verkehre, auch im Hinblick auf die verbreitete Einführung der KONUS-Karte in den Gemeinden (**K**ostenlose **N**utzung des ÖPNV für **S**chwarzwaldurlauber),
- eine intensive Beteiligung der Gemeinden, politischen Vertreter und Bürger an der Aufstellung des Nahverkehrsplans.

Der Landkreis Lörrach setzt sich für eine gute Bedienung der Gemeinden und Städten ein. Insbesondere im Fokus liegt die Regio-S-Bahn (künftig „trireno“) im Wiesental, die Bedienung Weil am Rhein, die Oberrheinstrecke und die Elektrifizierung der Hochrheinestrecke. Im Nahverkehrsplan wird darauf insbesondere dahingehend Bezug genommen, dass eine gute Anschlusssicherung im Busverkehr gewährleistet wird.

Außerdem ist der Landkreis Mitträger des Agglomerationsprogrammes Basel und bringt dort seine ÖPNV-Planung für das gesamte Mobilitätskonzept der Agglomeration ein.

Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans gliederte sich in folgende Schritte:

- Erster Schritt war die Erarbeitung von Linienbündeln (siehe Kapitel 10.1 Linienbündelung, um bei der Vergabe verlängerter Liniengenehmigungen bereits eine begründete Harmonisierung der Laufzeiten vertreten zu können. Die Linienbündelung wurde daher vorab bearbeitet und bereits 2014 beschlossen. Sie wird daher nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen.
- Die Gemeinden im Kreis wurden nach Strukturdaten, aber auch nach Wünschen und Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr befragt. Die Antworten gingen im Laufe des Jahres 2014 ein und wurden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.
- Zeitgleich wurde eine Fahrgasterhebung aller Verbundlinien durchgeführt mit dem Ziel, Datengrundlagen für den Nahverkehrsplan sowie eine Einnahmenaufteilung zu erhalten. Das Erhebungsdesign, das beiden Anliegen gerecht werden musste, erlaubte es, Tageswerte und auf Stundengruppen bezogene Werte für einzelne Linien zu erhalten, die für den Nahverkehrsplan genutzt werden konnten.*
- Im Laufe des Jahres 2014 wurde in iterativen Schritten das Anforderungsprofil erarbeitet und eine eingehende Analyse des aktuellen ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung der Raumstruktur und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen durchgeführt.
- Daran schlossen sich im Februar/März 2015 vier Regionalkonferenzen mit Bürgern an, um die Anregungen der Bürger entgegen zu nehmen.
- Auf der Basis der Analysen und der aufbereiteten Anregungen aus den Gemeinden und seitens der Bürger wurden die Planfälle erarbeitet und diskutiert. Sie gingen letztlich in die Maßnahmendefinition ein und wurden auch mit den Verkehrsunternehmen diskutiert.

Alle Arbeitsstände wurden eng von der Arbeitsgruppe Nahverkehr begleitet, die sich weitestgehend aus Ausschuss- und Kreistagsmitgliedern zusammensetzt. In dieser Gruppe wurden alle Ergebnisse diskutiert und die weiteren Schritte vorbereitet.

Beteiligungsverfahren und Beschluss:

- Der zur Verabschiedung vorgesehene Nahverkehrsplan wurde den kreisangehörigen Städten und Gemeinden vorgestellt.
- Nach Beschluss des Nahverkehrsplans erfolgte das formelle Anhörungsverfahren: Der beschlossene Nahverkehrsplan wurde den benachbarten Kreisen, Kommunen und Institutionen vorgelegt, die Anregungen in der Arbeitsgruppe Nahverkehr besprochen und in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.

* Die Formulierung wurde nach Beschluss des Nahverkehrsplans angepasst.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen (unverändert)

2.1 Europäischer Rechtsrahmen (unverändert)

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Sie löst die bis dahin geltende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ab, die in Deutschland nur für die so genannten gemeinwirtschaftlichen Verkehre galt. Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Landkreises Lörrach bildet für etwaige künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge oder Direktvergaben eine wichtige Grundlage.

2.2 Bundesrecht (unverändert)

Bereits 1994 ist das Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG) in Kraft getreten. Nach § 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Für den ÖPNV im Landkreis Lörrach ist der Landkreis der hierfür zuständige Aufgabenträger. Auf der Grundlage des § 6 ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg ist für die Stadtverkehre die Verantwortung jedoch an die einzelnen Städte übertragen worden („Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt unberührt“ § 6 ÖPNVG Baden-Württemberg).

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. § 8 PBefG wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“. (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Im § 8 Abs. 3 PBefG ist zudem definiert, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig ist und hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definiert.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dies wurde bei der Fortschreibung dahingehend berücksichtigt, dass der Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen in der Arbeitsgruppe (AG Nahverkehr) in wesentlichen Treffen zum Nahverkehrsplan konstruktiv mitarbeiteten.

Darüber hinaus sind nach § 8 Abs. 3 PBefG „soweit vorhanden (...) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Hierfür fanden Gespräche mit kreiseigenen Behinderten- und Seniorenvertretern statt.

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch § 3 PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“ (§ 13 Abs. 2a PBefG). Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, muss eine Vorinformation vorausgehen (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen für eigenwirtschaftliche Verkehre zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln, eine direkte Rechtspflicht besteht nicht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten im Nahverkehrsplan enthalten sein.

Hierdurch wird jedoch auch deutlich, dass sich der Nahverkehrsplan in seiner rechtlichen Wirksamkeit ausschließlich auf die Vergabe und damit letztlich auf die Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen beschränkt. Alle übrigen Festlegungen (zum Beispiel Haltestellenausbau, Straßenbauliche Maßnahmen für den ÖPNV) sind zwar sinnvoller Bestandteil des Nahverkehrsplans im Sinne eines gut funktionierenden ÖPNV, wirken jedoch nicht direkt bindend.

2.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (unverändert)

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg trat am 22. Juni 1995 in Kraft. Danach soll der ÖPNV „dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird“ (§1).

Die dafür zuständigen Aufgabenträger werden in § 6 festgelegt. Für den SPNV ist dies das Land, für den übrigen Verkehr der Landkreis Lörrach.

Die Aufgabenträgerschaft für die Stadtverkehre in Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden Schopfheim und Grenzach-Wyhlen nehmen diese kreisangehörigen Städte nach § 6, Abs. 2 Satz 2 selbst wahr. Damit sind die Städte auch für die Finanzierung des ÖPNV zuständig.

Als Aufgabenträger hat der Landkreis Lörrach gemäß § 8 Abs. 1 PBefG und § 5 ÖPNVG die ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV sicherzustellen mit Hilfe der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans gemäß § 11 ÖPNVG in Verbindung mit den Regelungen des PBefG.

Für die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans legt § 4 ÖPNVG folgende Leitlinien fest:

(2) Die Linienführungen und Fahrpläne im öffentlichen Personennahverkehr sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.

(3) In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zum Fernverkehr und zum Individualverkehr vorgesehen und benutzerfreundlich gestaltet werden.

(4) In den Fahrplänen soll ein bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten angestrebt werden. Die Einführung durchgehender und vergleichbar gestalteter Informationssysteme soll unterstützt werden.

(5) Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.

(6) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen genutzt werden.

(7) Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Sonderlinienverkehre nach § 43PBefG in der jeweils geltenden Fassung in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach

§ 42 PBefG überführt werden. Auf eine Aufhebung bestehender Bedienungsverbote soll hingewirkt werden.

(8) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

§ 11 ÖPNVG definiert die Inhalte:

(2) [...]. Nahverkehrspläne haben integrierte Gesamtverkehrskonzepte zu berücksichtigen und können Bestandteil solcher Konzepte sein.

(3) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
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;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

(4) Im Nahverkehrsplan sollen geplante Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.

Vorgaben zum Verfahren enthält der § 12 ÖPNVG. Hier sind vor allem zu Beteiligende und das Beschlussverfahren geregelt.

3 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2020 (unverändert)

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Lörrach von 2007 wurde eine Vielzahl von Zielen und Maßnahmen vorgegeben. Deren Umsetzung soll im Folgenden dokumentiert werden.

3.1 Ziele und Rahmenvorgaben - Erreichung und weitere Geltung (unverändert)

Ziele NVP 2007	Erreichung und weitere Geltung
Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Grundgerüst des ÖPNV. Seine Infrastruktur (einschließlich aller Haltepunkte), seine Verbindungen und Fahrleistungen sind mindestens zu erhalten, soweit volkswirtschaftlich vertretbar und finanzierbar.	Das Ziel soll weiterhin gelten, die Infrastruktur soll zukünftig vor allem barrierefrei sein, teilweise wurden Verbesserungen erreicht.
Der straßengebundene ÖPNV ist auf den SPNV auszurichten.	Das Ziel soll weiterhin gelten und Umsteigeverbindungen möglichst optimiert sein.
Das Mindestangebot auf allen Schienenstrecken ist an den Kriterien des Landes für den Integralen Taktfahrplan (ITF: Montag - Freitag Stundentakt von 6 bis 21 Uhr, samstags Stundentakt von 6 bis 13 Uhr und Zweistundentakt von 13 bis 21 Uhr, an Sonn- und Feiertagen Zweistundentakt von 7 bis 21 Uhr) auszurichten.	Das Ziel soll weiterhin gelten, allerdings ist der Landkreis nicht Aufgabenträger des SPNV.
Im Schienenverkehrsnetz sowie im straßengebundenen ÖPNV entlang der Entwicklungsachsen ist ein bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten einzuführen bzw. mindestens das derzeitige Angebot zu erhalten. Im Nahbereich ist eine Mindestversorgung zu gewährleisten.	Das Ziel soll weiterhin gelten. Neue Angebote wurden eingerichtet (zum Beispiel Linie 38, Tram 8 nach Weil).
Die Linienführung und Fahrpläne sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.	Das Ziel soll weiterhin gelten.
Parallelverkehre zum SPNV sind verstärkt als Zu- und Abbringer oder als Ergänzung zwischen den Taktzeiten umzustrukturieren, soweit sie nicht für die Feinerschließung von Siedlungsbereichen ohne eigenen Schienenanschluss erforderlich sind.	Bereits bis 2006 wurde Parallelverkehre im Wiesental und am Hochrhein abgebaut. Optimierungen im Markgräflerland
In den großen Kreisstädten Lörrach, Rheinfelden (Baden) und Weil am Rhein, sowie in der Stadt Schopfheim und der Gemeinde Grenzach-Wyhlen ist die Anbindung der Ortsteile durch eigenfinanzierte Stadtbussysteme weiterhin sicherzustellen, soweit volkswirtschaftlich vertretbar und finanzierbar. Diese sind auf den SPNV und den Regionalbusverkehr auszurichten.	Dies wird weiterhin verfolgt.
Die Bedienung im Regionalverkehr ist der ungleichen Siedlungsdichte und den strukturellen Unterschieden anzupassen und bedarfsgerecht abzustufen.	Die ungleiche Siedlungsdichte spiegelt sich im Angebot wieder. Angebote für kleine Orte in den dünn besiedelten Räumen sind jedoch teilweise nicht vorhanden oder nur sehr unzureichend. Dies bedarfsgerecht zu verbessern soll Ziel bleiben.

Ziele NVP 2007	Erreichung und weitere Geltung
Der grenzüberschreitende Verkehr nach Frankreich und in die Schweiz ist aufgrund der zunehmenden Verflechtungen bedarfsgerecht auszubauen.	Dies wurde mit dem Projekt Trinationaler Eu-rodistrict Basel (TEB) angegangen und ist in Entwicklung. Die Beziehungen vom Landkreis Lörrach in Richtung Frankreich sind jedoch weniger bedeutend als die Beziehungen nach Basel und in andere grenznahe Bereiche in der Schweiz.
Zur Stärkung des ÖPNV kann gegebenenfalls überprüft werden, ob in geeigneten Fällen Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG (Schülerverkehre, Berufsverkehre, Marktfahrten) und freigestellte Schülerverkehre in Linienverkehre nach § 42 PBefG umgewandelt werden können.	Das Ziel bleibt erhalten.
In dünn besiedelten Räumen und zu Zeiten mit geringer Nachfrage sind kostengünstige Formen einer flexiblen und bedarfsgesteuerten Bedienung (Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus, Linientaxi, Rufbus usw.) vermehrt zu nutzen.	Dies ist bisher nicht oder kaum umgesetzt und soll ein vorrangiges Ziel der Fortschreibung sein.
Den Bedürfnissen des Freizeitverkehrs und dem Tourismus kann durch maßgeschneiderte Konzepte Rechnung getragen werden, wenn der vorhandene Linienverkehr nicht ausreichend ist.	Die Einführung der KONUS-Gästekarte ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Angebote für den Tourismus-Verkehr sind ein Schwerpunkt der Fortschreibung. Ihre Finanzierungsmöglichkeiten sind durch das KONUS-System verbessert worden. Neben der KONUS-Karte wurde auf eigene Initiative ein "Wander- und Fahrradbus Feldberg" sowie ein "Wander- und Fahrradbus Kleines Wiesental" eingeführt.
Die Haltestellen an der Oberrhein- und der Hochrhein- strecke sind im Rahmen der Regio-S-Bahn Basel zu sanieren und im S-Bahn-Standard auszubauen. An zentralen und strategisch günstigen Haltepunkten sind Umsteige-möglichkeiten zwischen und innerhalb der einzelnen Verkehrssysteme sowie zum Individualverkehr (Park-and-Ride, Bike-and-Ride) zu gewährleisten. Über-geordnetes Ziel ist die Herstellung eines integrierten Gesamtverkehrssystems.	Nach und nach werden Park-and-Ride-Plätze eingerichtet: Im Bau: Zell im Wiesental In Ausführungsplanung: Schopfheim West Bike-and-Ride: Schopfheim, Efringen-Kirchen, Grenzach-Wyhlen (umgesetzt)
Die Belange von Familien, von Frauen und von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, müssen bei allen Infrastrukturmaßnahmen (Sicherheitsaspekte, barrierefreier Zugang) und bei der Ausstattung neuer Fahrzeuge (Niederflurtechnik, behindertengerechte Ausstattung) angemessen berücksichtigt werden. Im Falle von Neubauten sind die Infrastrukturunternehmen (DB AG) und die Straßenbaulastträger in der Pflicht, bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen die entsprechenden Verkehrsunternehmen, wobei diese Vorgaben bereits heute erfüllt werden.	Im PBefG wird die Berücksichtigung der Barrierefreiheit besonders gefordert, so dass dies in der Fortschreibung ein wichtiges Thema bleibt. Die Unternehmen SWEG, BVB und Dess haben ihren Fuhrpark bereits auf Niederflurtechnik umgestellt, die SBG hat einen Großteil auf Niederflurtechnik umgestellt.
Die Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen und Tarifverbünden ist fortzuentwickeln, um eine zweckmäßige Verknüpfung der Nahverkehrs- und Tarifangebote zu gewährleisten.	➤ RVF (Regio-Verkehrsverbund Freiburg): Im grenznahen Bereich sind besondere Angebote für Übergangszone vorhanden ➤ TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz): Kooperationstarife sind umgesetzt ➤ Waldshuter Tarifverbund: Im grenznahen Bereich sind besondere Angebote für Übergangszone vorhanden

Ziele NVP 2007	Erreichung und weitere Geltung
	► Verkehrlich: Tram 8, Linien 38, 55, 7215, 7300, 7301, 7335 und grenzüberschreitende Linien 3, 6/16 und 7312 Die Fortschreibung sieht vor, dass die Angebote bei Bedarf fortzuentwickeln sind.
Den Belangen des Umweltschutzes (Lärmschutz, Abgasimmissionen, Energieeinsparung) ist Rechnung zu tragen.	Dies soll als Ziel erhalten bleiben, Beispiel für die Umsetzung ist die KONUS-Karte für eine verbesserte umweltfreundliche Mobilität der Übernachtungsgäste.
Der Verbund im Landkreis Lörrach (RVL) als tragende Säule der positiven Entwicklung des ÖPNV ist in seinen Aufgaben weiter zu unterstützen und zu fördern. Das Fahrkartensortiment und das Marketing sind weiter fortzuentwickeln.	Dies soll als Ziel erhalten bleiben.
Es soll mit geeigneten Mitteln darauf hingewirkt werden, dass sich der ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal-split) sowohl im Binnenverkehr als auch grenzüberschreitend weiter erhöht	Dies soll unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV als Ziel erhalten bleiben.

Tabelle 1: NVP 2007 - Ziele und Rahmenvorgaben

3.2 Maßnahmen des NVP 2007 (unverändert)

Kosten und Finanzierung SPNV

Kapitel NVP 2007	Bezeichnung	Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
8.1.2	Hochrheinstrecke KBS 730	Umbau der Stationen entsprechend dem S-Bahn-Standard (niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge würde eine Bahnsteighöhe von 55 cm erforderlich machen)	teilweise realisiert / offen	noch offen
8.1.3	Oberrheinstrecke KBS 703	Umbau der Stationen entsprechend dem S-Bahn-Standard (niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge würde eine Bahnsteighöhe von 55 cm erforderlich machen)	teilweise realisiert / offen	Bahnhöfe Efringen-Kirchen und Bad Bellingen sind realisiert, Eimeldingen ist beidseitig realisiert
8.1.4	Planfall Binzen	Verlängerung der Regio-S-Bahn über Weil-Haltingen bis Gewerbepark Binzen mit zusätzlichem Halt im Gewerbepark Binzen. Neue NKU gefordert.	nicht realisiert	Prüfung der Integration der kompletten Kandertalbahn in Regio-S-Bahn-Netz Basel

Tabelle 2: NVP 2007 - Kosten und Finanzierung SPNV

Kosten und Finanzierung ÖPNV

Kapitel NVP 2007	Bezeichnung	Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
8.2.2	Regionalbus- verkehre	Nach Abschaffung verschiedener kofinanzierter ÖPNV-Angebote sollen auch Umwegfahrten zu Erschließungszwecken durch Linienverkehre vom Besteller bezahlt werden	Angebot mit regionaler Bedeutung wird gesichert	
8.2.3	Optimierung des Schüler- verkehrs	Forderung nach einer Schulanfangszeiten-Staffelung	offen	Prüfung im Rahmen der angestrebten Integration freigestellter Schülerverkehre
8.2.4	Kommunale Verkehrskon- zepte	Umsetzung des damals erstellten Stadtbuskonzeptes der Stadt Lörrach. Umsetzung eines erweiterten, grenzüberschreitenden Stadtbuskonzeptes in Rheinfelden Gesamtverkehrsplan der Stadt Weil am Rhein.	teilweise Rea- lisiert	Das Konzept für Rheinfelden ist umgesetzt. Stadtbuskonzept Lörrach in Bearbeitung, drei neue Linien wurden am 12.06.2016 eingeführt. Ein Gesamtkonzept ist beabsichtigt Weil am Rhein: Gesamtverkehrsplan umgesetzt bzw. in Umsetzung.
8.2.5	Alternative Bedienungs- formen	Jeweils vor Ort geeignete alternative Bedienungsformen wie u.a. Liniertaxi, Bürgerbus und AST realisieren.	teilweise um- gesetzt	Dies ist im NVP 2007 noch sehr unkonkret. Verkehre nach wie vor nur in Lörrach und Weil am Rhein. Wunsch der Gemeinden nach zusätzlichem Einsatz.
8.2.6	Projekt Tram- linie 8	Verlängerung der Tramlinie 8 der BVB vom heutigen Linienendpunkt in Kleinhüningen/CH über Weil-Friedlingen bis Weil am Rhein Bahnhof.	realisiert	Wurde umgesetzt - Inbetriebnahme 2014
8.2.7	Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)	Pendlern kommt dem grenzüberschreitenden Ausbau des Nahverkehrs elementare Bedeutung zu. Dies gilt auch für die Bereiche Einkaufs- und Freizeitverkehr, sodass es notwendig ist, die Verkehrsinfrastruktur wie auch die tariflichen Kooperationen weiter zu fördern und weiterzuentwickeln.	realisiert	Gutachten: Gefordert werden bessere Tarifabstimmung; P+R-Plätze finanzieren, Busverkehr: Verdichtung Linie 38, bessere Abstimmungen der Planungen untereinander. Trinationale Mobilitätsauskunft im Aufbau.

Tabelle 3: NVP 2007 - Kosten und Finanzierung ÖPNV

Stand der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen 1997

Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
Umsetzung des Regio-S-Bahn-Projektes in den ersten vier definierten Schritten.	fast vollständig realisiert	langfristig 15-Minuten-Takt geplant
Angebot wurde insgesamt auf allen Schienenstrecken ausgebaut.	Realisiert	
Haltepunkte auf der Wiesentalstrecke und der Strecke zwischen Lörrach und Weil am Rhein sind saniert und auf S-Bahn-Standard gebracht.	Realisiert	
Im Herbst 2007 werden die letzten beiden ausstehenden Haltestellen Lörrach-Schwarzwaldstraße und Schopfheim-West voraussichtlich fertig gestellt.	Realisiert	Beide Haltestellen der Regio-S-Bahn sind realisiert
Im Bahnhof Weil am Rhein ist lediglich der Bahnsteig 1 als Endhaltepunkt der S5 auf S-Bahn-Standard saniert. Die Anpassung der übrigen Bahnsteiganlagen kann erst im Zuge des Ausbaus der Oberrheinstrecke gemeinsam mit der Sanierung der Haltepunkte am Oberrhein erfolgen.	Teilweise realisiert	Bahnsteig 1 ist realisiert, die übrigen Bahnsteige werden derzeit modernisiert
Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist die Linie S6 bis an den Bahnhof Basel SBB durchgebunden.	Realisiert	
Die Verlängerung der S5 von Weil nach Haltingen konnte bisher nicht umgesetzt werden.	Nicht Realisiert	S-Bahn-Linie Freiburg – Basel ab 2018 geplant
Die weiteren Schritte mit der Sanierung der Haltepunkte am Oberrhein und Hochrhein sowie die Einführung einer halbstündigen Vertaktung auf den beiden Strecken konnte ebenfalls noch nicht umgesetzt werden.	Teilweise Realisiert	30-Minuten-Takt in der HVZ auf KBS 730 umgesetzt.
Einsatz moderner, niederfluriger Dieseltriebwagen als Regionalbahn auf der Hochrhein-strecke	Realisiert	
Am Oberrhein werden zum größten Teil moderne Doppelstock-Wendezüge eingesetzt.	Realisiert	
Abbau Parallelverkehre zur Schiene im Wiesental und entlang des Hochrheins.	Realisiert	Anpassung Busverkehr
Öffnung von Schülerverkehren wurden immer wieder überprüft.		Prüfung wird fortgesetzt
Ausstattung aller Bus-Haltestellen mit einheitlichen Schildern.	Realisiert	RVL-Design-Farben umgesetzt
Einheitliche Fahrpläne als Buch und im Internet.	Realisiert	

Tabelle 4: NVP 2007 - Umsetzung der festgelegten Maßnahmen NVP 1997

Regio-S-Bahn favorisierten Maßnahmen - nicht Aufgabenträgerschaft Landkreis Lörrach

Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
Ausbau und Sanierung der Hochrhein- und der Oberrheinstrecke.	Teilweise realisiert	
Beibehaltung IRE-Halt in Rheinfelden	Realisiert	Der Halt ist beibehalten worden
Anschlussicherung auch sonntags am Badischen Bahnhof und Stärkung der Position des Bahnhofs als zentraler Umsteigeknoten.	Realisiert	
Halbstundentakt am Hochrhein und am Oberrhein (Aufgabengebiet des Landes)	Teilweise realisiert	Die Taktung ist grundsätzlich (aber nicht minutenrein) mit RE- und RB vorhanden (siehe oben).
Verstärkte Durchbindung der "Orangen Linie" Offenburg - Badischer Bahnhof zum Bahnhof SBB.	offen	

Tabelle 5: NVP 2007 - Regio-S-Bahn

Weitere Maßnahmen im Bedienungs- und Erschließungsangebot (priorisierte)

Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
Optimierung der Linienführung und Fahrplanabstimmung im Markgräflerland, Kleinen Wiesental und Kandertal.	offen	In Arbeit
Förderung von Freizeitverkehren	teilweise realisiert	Durch KONUS gefördert (nur Tourismus). „Wander- und Fahrradbus Feldberg" sowie ein "Wander- und Fahrradbus Kleines Wiesental" eingeführt.

Tabelle 6: NVP 2007 - Priorisierte Maßnahmen zur Bedienung und Erschließung

Weitere Maßnahmen, die in Eigeninitiative von den Städten und Gemeinden geplant / umgesetzt werden

Gemeinde	Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
Binzen	Einrichtung einer Bushaltestelle und die Linienführung über das neu entstandene Gewerbegebiet. Langfristig die Regio-S-Bahn über Haltingen und den Gewerbepark Binzen in den Ort zu verlängern.	teilweise realisiert	Haltestellen Gewerbepark Binzen und Binzen Dreispitz; Linie 66 realisiert. Regio-S-Bahn-Verlängerung nicht realisiert.
Efringen-Kirchen	Erweiterung P+R Platz am Bahnhof geplant	Realisiert	
Fischingen	Bessere Einbindung des Ortes, Verbesserung des Angebots	Realisiert	Trägerschaft Gemeinde

Gemeinde	Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
Grenzach-Wyhlen	Einrichtung einer Buslinie von Grenzach-Wyhlen nach Basel-Claraplatz (Innenstadt)	Realisiert	Linie 38
Hausen im Wiesental	Neues Wohngebiet und Industriegebiet: Anschluss an die B317 und die Einrichtung einer Bushaltestelle	Realisiert	Haltestelle im Wohn- und Industriegebiet eingerichtet
Stadt Lörrach	Umsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes für den Innenstadtbereich	In Realisierung	Das Innenstadtverkehrskonzept wurde größtenteils umgesetzt, die weiteren Schritte wurden wegen geänderter städtebaulicher Planungen teilweise gestoppt. Ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Lörrach soll noch 2016 in Auftrag gegeben werden.
Stadt Rheinfelden	Neues Stadtbuskonzept zwischen der deutschen und der schweizerischen Seite der Stadt	Realisiert	
Stadt Rheinfelden	Neues Parkkonzept im Umfeld des Bahnhofes	Realisiert	
Stadt Schopfheim	Der vorläufig letzte Bahnhaltepunkt im Stadtgebiet Schopfheim 2007 in Betrieb genommen.	Realisiert	
Stadt Weil am Rhein	Erschließung des Gewerbegebiets Rebgarten durch eine Buslinie	Realisiert	Bereich westlich der Autobahn erschlossen (Linie 66)

Tabelle 7: NVP 2007 - Eigeninitiativen von Städten und Gemeinden

Mängel mit Behebung als Prüfauftrag an den Nahverkehrsplan

Mangel	Behebung	Anmerkungen zur Fortschreibung
Prüfung der Behebung der zeitlichen Anbindung oder der Nichtanbindung in den Schulferien. Es ist gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Gemeinden nach Lösungen zu suchen. Hierunter fällt die Nichtanbindung der Orte ...		
Böllen	Nicht realisiert	Erschließungslücke, Behebung kein Handlungsbedarf aufgrund Ortsgröße (ca. 100 Einwohner)
Schönenberg	Nicht realisiert	Erschließungslücke (ca. 300 Einwohner, aber kein Wunsch aus der Gemeinde) - Erschließung durch flexible Bedienung wird geprüft.
Tunau	Nicht realisiert	Erschließungslücke (ca. 190 Einwohner, aber kein Wunsch aus der Gemeinde) Behebung ggf. durch flexible Bedienungsform, aber aufgrund der Ortsgröße kein Handlungsbedarf.

Mangel	Behebung	Anmerkungen zur Fortschreibung
und der Ortsteile...		
Wollbach-Egerten, Wollbach-Egisholz (beide Kandern)	Nicht realisiert	Aktuell: Erschließungslücke sehr kleine Ortsteile aber aufgrund der Ortsgröße kein Handlungsbedarf
Kaltenbach (Malsburg-Marzell)	Nicht realisiert	Aktuell: Erschließungslücke (ca. 140 Einwohner) aber aufgrund der Ortsgröße kein Handlungsbedarf.
Sallneck-Ebigen	Nicht realisiert	Aktuell: Erschließungslücke: Ebigen aber aufgrund der Ortsgröße kein Handlungsbedarf
Pfaffenberg und Riedichen (Zell)	Nicht realisiert	Aktuell: Erschließungslücke: Pfaffenberg (ca. 175 Einwohner), Riedichen: wenige Einwohner Behebung nicht vorrangig, aber im Zuge der flexiblen Bedienung möglich
und die bedingte Anbindung...		
Tannenkirch-Gupf, Vogelbach (Malsburg-Marzell)	Nicht realisiert	Aktuell: Erschließungslücke: Gupf (ca 175 Einwohner), Erschließungslücke: Vogelbach (ca. 145 Einwohner), aber aufgrund der Ortsgröße kein Handlungsbedarf
Lütschenbach (Malsburg-Marzell)	Nicht realisiert	Aktuell: Erschließungslücke: Lütschenbach (ca. 85 Einwohner) - aber aufgrund der Ortsgröße kein Handlungsbedarf
Schopfheim-Eichen und Schopfheim-Raitbach	Nicht realisiert	Eichen Abzweigung wird ausreichend bedient Bedienung Schopfheim Raitbach (bei Hausen) im Zuge der flexiblen Bedienung möglich
In der nachmittäglichen HVZ werden einige Orte gar nicht oder nur zu Beginn bedient. Dazu gehören mit je über 100 Einwohnern die Ortsteile...		
Bad Bellingen	Nicht realisiert	Bad Bellingen wird durch den Bus (Linie 15) am Vormittag und Nachmittag nicht jede Stunde bedient, eine klarere Struktur der Linie 15 ist als Prüfauftrag vorgesehen.
Bamlach	Nicht realisiert	Bamlach wird vormittags und nachmittags über mehrere Stunden nicht bedient, dies wird im Zuge der Maßnahmendefinition thematisiert.
Steinen	Nicht realisiert	Steinen ist am ganzen Nachmittag am Schultag bedient. In den Ferien zwischen 15.00 und 17.00 Uhr nur durch die Regio-S-Bahn.
Hüsingén	Nicht realisiert	Hüsingén wird am Ferientag nachmittags nicht bedient; Verbesserte Bedienung durch Verlängerung der Linie 7307.
Schwörstadt - Dossenbach.	Nicht realisiert	Dossenbach (ca. 480 Einwohner) ist erst nach 17.00 Uhr nicht bedient (MF Schule und Ferien)

Mangel	Behebung	Anmerkungen zur Fortschreibung
nur in der ersten Stunde der HVZ angefahren...		
Kandern – Sitzenkirch	realisiert	
Das Bedienungsangebot in der NVZ an Samstagen ist in folgenden Orten nicht ausreichend, da nur wenige Fahrten stattfinden		
Schopfheim - Wiechs	Evtl. realisiert	
Steinen - Hägelberg	Nicht realisiert	
Steinen - Hüsinggen	Nicht realisiert	Anbindung durch Linie 7307 möglich
Schwörstadt - Dossenbach	Nicht realisiert	
Samstag: Es werden nur einmal vor 8.00 Uhr morgens angefahren (keine Rückfahrt):		
Kandern - Feuerbach	Nicht realisiert	
Häg	Nicht realisiert	
Ehrsberg	Nicht realisiert	
Ehrsberg - Rohmatt	Nicht realisiert	
In der Schwachverkehrszeit, montags bis freitags ab 19.00 Uhr, samstags ab 14.00 Uhr und sonntags ganztägig, gibt es bis auf wenige Ausnahmen nur noch ein ÖPNV-Angebot in den Städten und entlang des Wiesentals. Die Seitentäler, das Kandertal und das Markgräflerland werden in den Schwachverkehrszeiten nicht angefahren. Hier wäre zu prüfen in wie weit Bedarf besteht und ob möglicherweise alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen könnten.	Teilweise realisiert	Entwürfe zu flexiblen Bedienungsweisen in die Fortschreibung aufgenommen sowie Prüfauftrag zu weiteren Linien.
Vor allem im Markgräflerland sind Untersuchungen erforderlich, da sich dort die Einwohnerzahlen positiv entwickeln und das ÖPNV-Angebot bisher nicht angepasst wurde	Teilweise realisiert	Prüfung der Linie 15 als erneuten Prüfauftrag aufgenommen

Tabelle 8: NVP 2007 - Mängel mit Prüfauftrag

4 Bestandsaufnahme (unverändert)

Die Bestandsaufnahme beinhaltet die Zusammenstellung der Grundlagedaten, die als Basis für die Festlegung der Bedienungs- und Erschließungsstandards dienen.

Ziel ist die Erfassung der aktuellen räumlichen Strukturen sowie der regionalen und topografischen Gliederung sowie die heutigen Verkehrsangebote, um ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot im Landkreis zu definieren. Dieses soll auf die Nachfragepotenziale und die Finanzierbarkeit in den einzelnen Teilräumen abgestimmt sein.

Alle Daten wurden während der Bearbeitung des Nahverkehrs in ein Verkehrsmodell eingearbeitet. Dort wurde außer den feingliedrigen Verkehrszellen mit ihren Strukturdaten auch das vollständige ÖPNV-Angebot mit dem Fahrplanstand 2013 aufgenommen.

4.1 Topografische und siedlungsstrukturelle Gliederung (unverändert)

Der Landkreis Lörrach liegt im Drei-Länder-Eck und grenzt mit dem Rhein im Süden an die Schweiz und im Westen an Frankreich. Zwischen Freiburg, Colmar und Basel leben knapp 1 Million Menschen. Hier bestehen gute trinationale Kooperationen und enge Beziehungen durch Pendler und Versorgungsverkehre über die Grenzen hinweg.

Der Landkreis Lörrach ist geprägt von unterschiedlichen Landschaften:

- Der südliche Schwarzwald ist dünn besiedelt und geprägt durch Landwirtschaft, Kleingewerbe und Tourismus, mit 1.414 Metern ist der Belchen die höchste Erhebung im Kreisgebiet.
- Das Markgräflerland weist größere Dörfer auf, hier herrschen vor allem landwirtschaftliche Nutzung mit ihren Sonderkulturen, dem Obst- und Weinbau vor.
- Urban geprägte Verdichtungsräume sind hingegen das Mittlere Wiesental, das Hochrheintal und das Oberrheintal. Hier liegen die großen Städte Lörrach, Rheinfelden (Baden) und Weil am Rhein, die zur Agglomeration Basel gehören.

Im Landkreis Lörrach gibt es 35 Gemeinden, darunter acht Städte:

- die Großen Kreisstädte Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden mit jeweils mehr als 20.000 Einwohnern
- sowie die Städte Kandern, Schönau im Schwarzwald, Schopfheim, Todtnau und Zell im Wiesental.

4.2 Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung (unverändert)

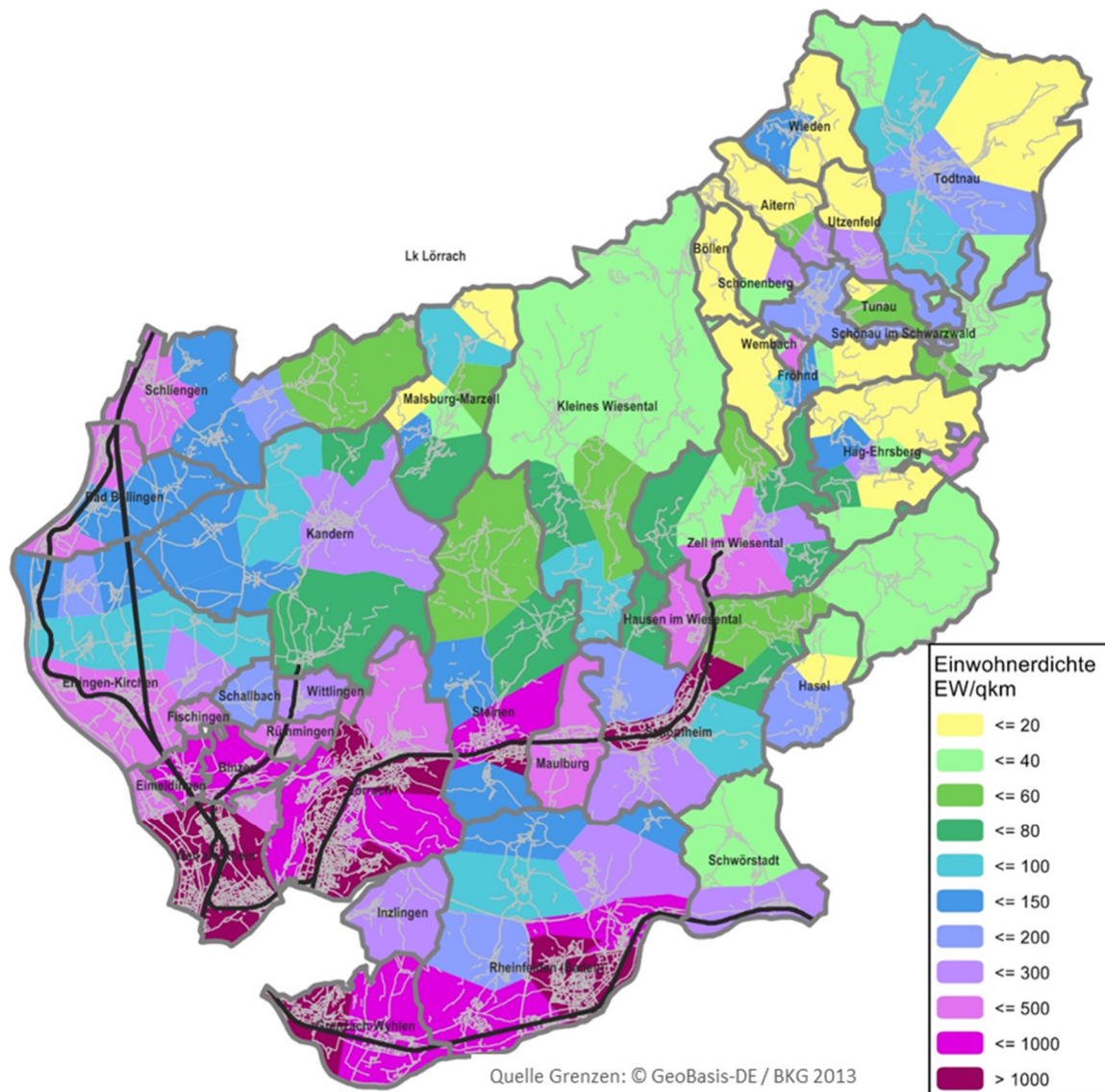
Die Strukturdaten beinhalten im Wesentlichen die Einwohnerzahlen als wichtigstem Potenzial für den ÖPNV sowie alle nachfragerrelevanten Kenngrößen wie Schüler- und Pendlerverflechtungen und zentralörtliche Gliederung.

4.2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung (unverändert)

Der Landkreis Lörrach wies 2014 eine Einwohnerzahl von 223.692 auf. Zwischen 2014 und 2025 wird von einem Wachstum von 4,2 % ausgegangen¹.

Die Einwohnerzahlen im Landkreis Lörrach variieren auf Gemeindeebene zwischen knapp 50.000 Einwohnern in der Stadt Lörrach und knapp unter 100 Einwohnern in der Gemeinde Böllen.

Wie in der Abbildung 1 dargestellt, unterscheidet sich die Einwohnerdichte je nach räumlicher Lage in hohem Maß.



Quelle: Einwohnerzahlen je Ortsteil aus Angaben der Gemeinden im Landkreis Lörrach / 2014 und eigene Berechnungen PTV

Abbildung 1: Einwohnerdichte in den Gemeinden und Ortsteilen

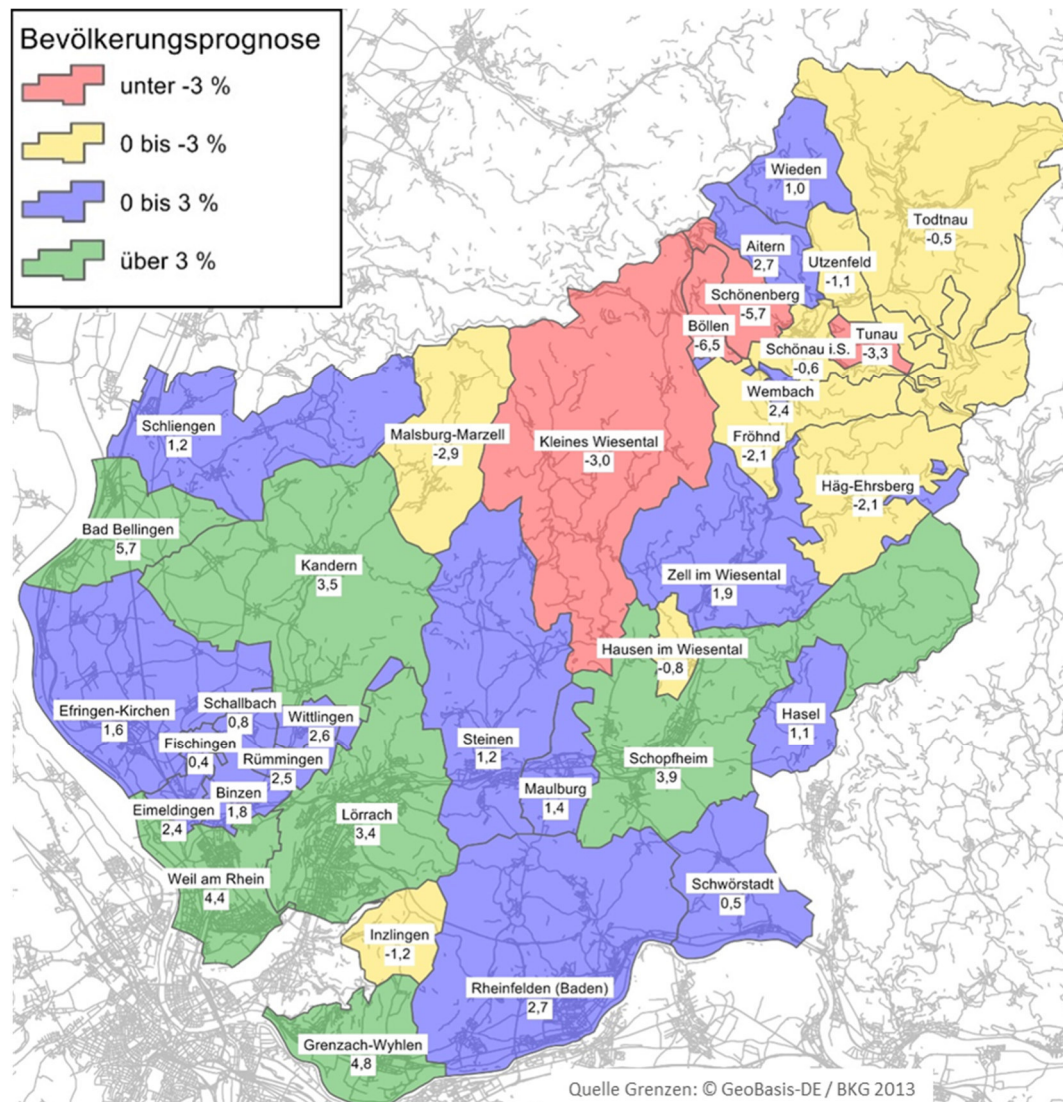
¹ Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionaldaten, Vorausrechnung, <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/Kreisdaten.jsp> Abruf 15.02.2016

Während im Hochrheintal, entlang des Oberrheins und im Vorderen Wiesental großflächig Einwohnerdichten von über 500 Einwohnern/km vorherrschen, sind Einwohnerdichten von mehr als 100 Einwohnern/km in den übrigen Räumen nur in den Hauptorten vorhanden, die übrigen Gemeinden und Ortsteile haben Einwohnerdichten von unter 100 Einwohnern/km bis hin zu unter 40 oder unter 20 Einwohnern/km.

Die sehr niedrigen Dichten herrschen zudem in sehr bewegtem Gelände vor, was eine Verkehrsbedienung mit dem ÖPNV deutliche erschwert. Im Linienverkehr werden mit hohen notwendigen Betriebsleistungen nur geringe Nachfragepotenziale erreicht, so dass hier entsprechende Erlöse kaum zu erwarten sind. Dennoch besteht hier die Notwendigkeit der Daseinsvorsorge, um der Bevölkerung ein Mindestmaß an Mobilität zu garantieren.

Die dicht besiedelten Räume weisen zudem den Vorteil von Tallagen oder der Lage an Entwicklungsachsen auf, wodurch eine Linienbedienung mit dem SPNV oder einem dicht getakteten Busverkehr möglich und notwendig ist.

Abbildung 2 zeigt die zukünftige Bevölkerungsentwicklung, die für die heute bereits verdichteten Räume einen weiteren Zuwachs und für die dünn besiedelten einen anhaltenden Rückgang prognostiziert.

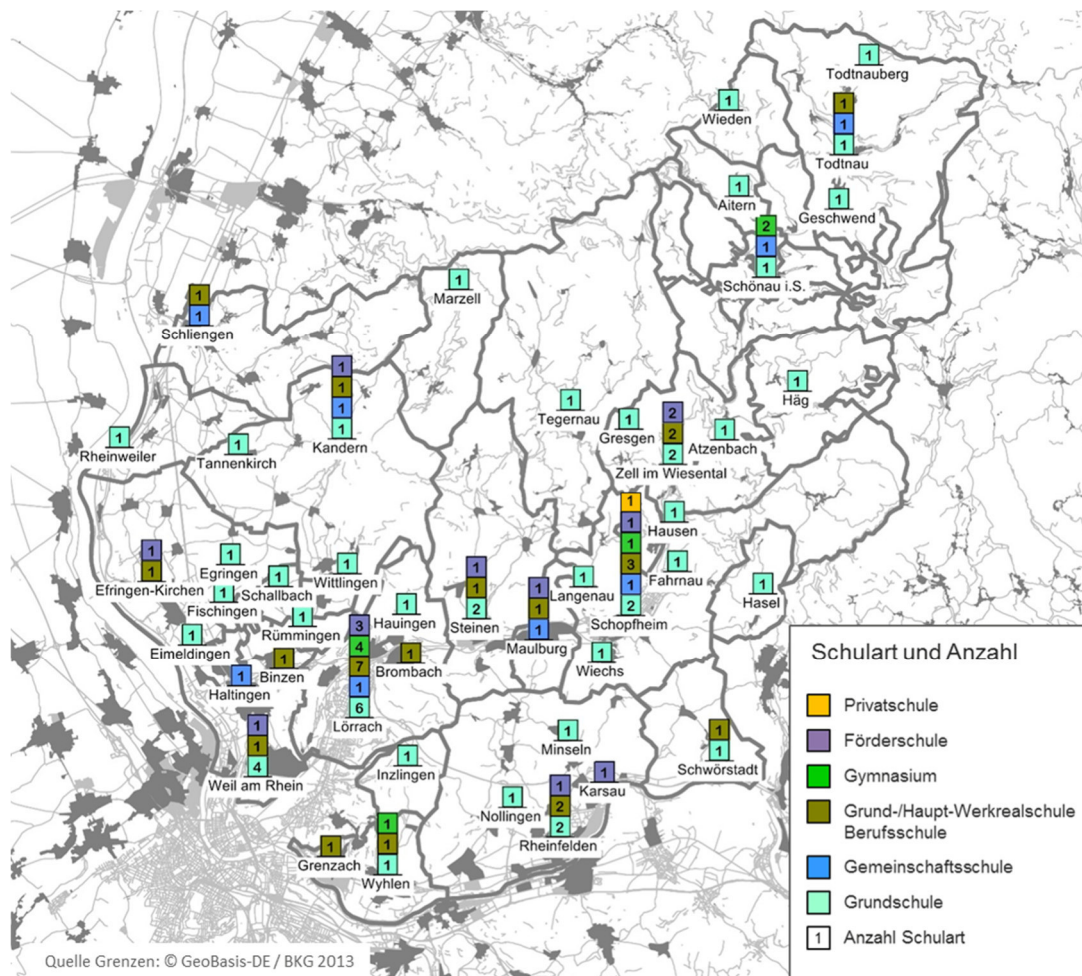


Quelle: Statistisches Landesamt BW, Basis Zensus 2011

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lörrach Prognose 2012 - 2020

4.2.2 Schulen und Schülerzahlen (unverändert)

Die Darstellung der Schulstandorte (Abbildung 3) zeigt auch hier eine Konzentration vor allem der weiterführenden Schulen im verdichteten Bereich. Für die Schüler in den Räumen mit geringer Siedlungsdichte bedeutet dies weitere Wege zur Schule, wobei hier kaum dicht getaktete Angebote vorhanden sind. Ein Großteil des ÖPNV ist daher in diesen Bereichen auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

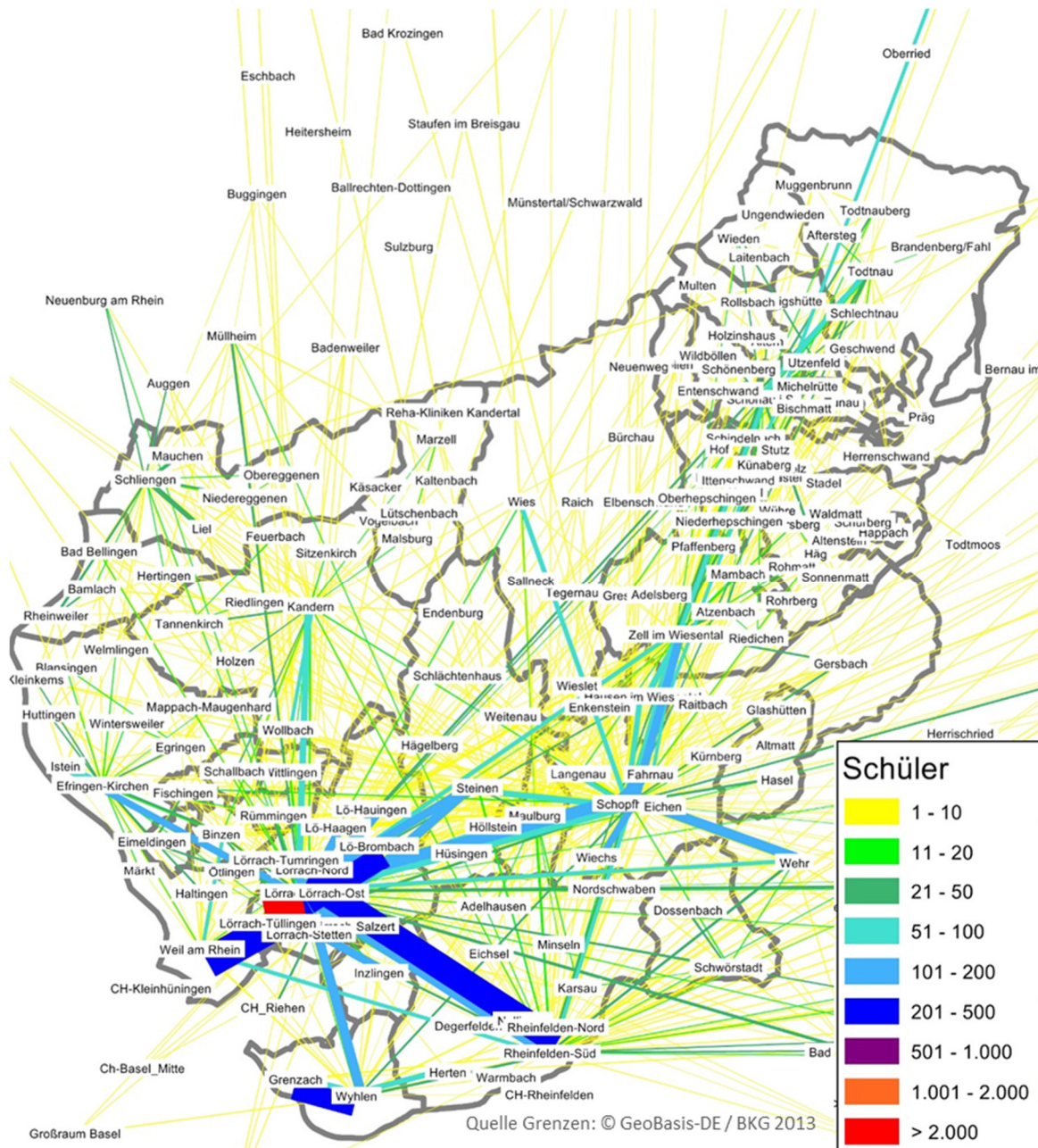


Quelle: Landkreis Lörrach

Abbildung 3: Schulstandorte im Landkreis Lörrach

Abbildung 4 zeigt die täglichen Schülerströme zwischen den Wohnorten und den Schulorten. Während in den Agglomerationsräumen bis zu über 1.000 Schülern den nahezu selben Weg haben, herrschen in den dünn besiedelten Tälern des Schwarzwaldes Ströme mit jeweils nur einigen wenigen Schülern vor. Dies bestätigt die Problematik des Schülerverkehrs in den Räumen, der aufgrund der Schulanfangs- und Schlusszeiten morgens hohe Kapazitäten aufbringen muss und nachmittags zu den über den Nachmittag verstreuten Schlusszeiten die Schüler in die einzelnen Orte bringt.

Ein Großteil der Schüler benutzt für den Schulweg den ÖPNV.



Quelle: Landkreis Lörrach

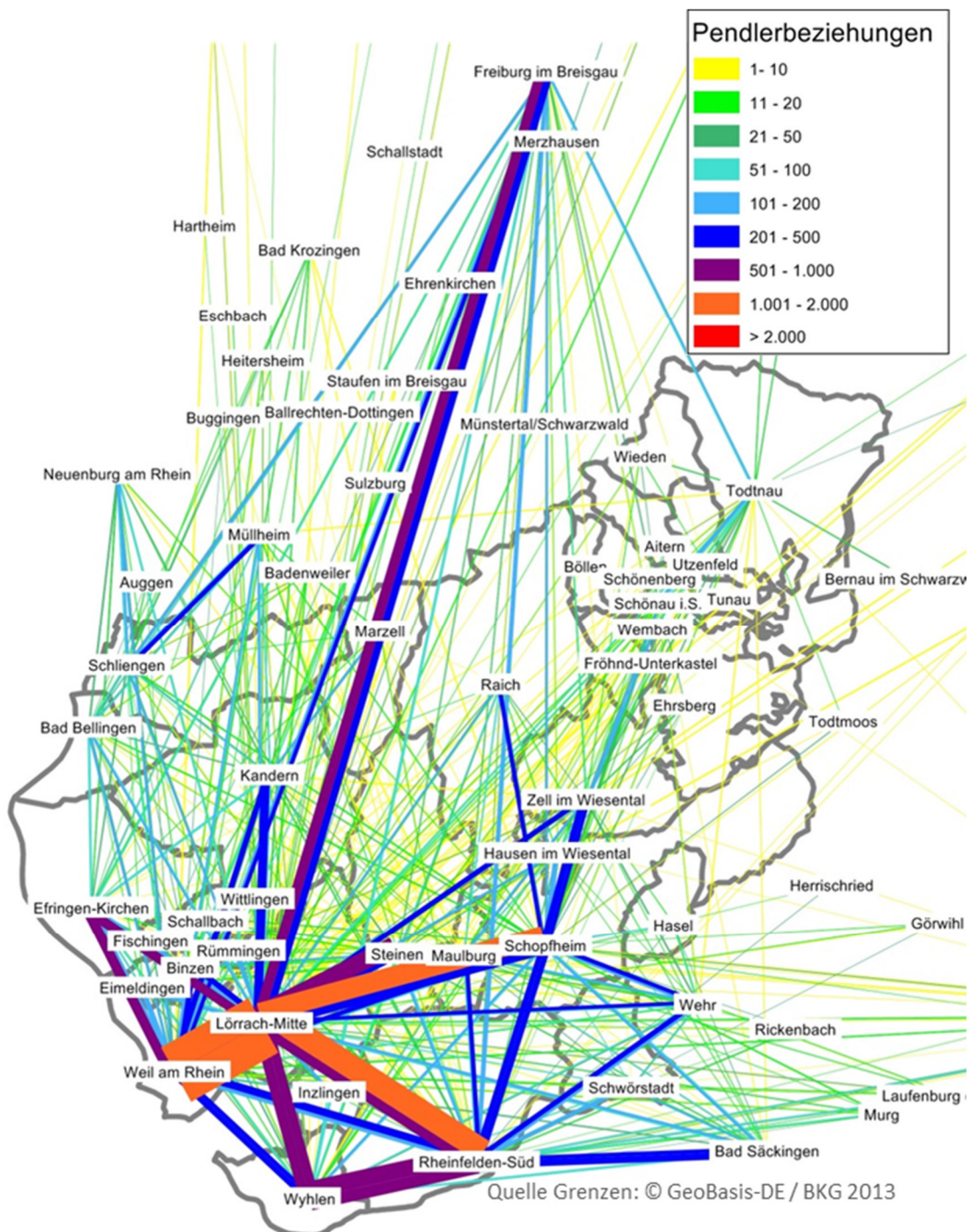
Abbildung 4: Schülerverkehrsströme mit Wohn- und Schulort

4.2.3 Berufspendler (unverändert)

Die Berufspendlerströme (sozialversicherungspflichtige Pendler), die in Abbildung 5 dargestellt sind, weisen insgesamt höhere Werte auf als die der Schüler, jedoch nutzen diese in weit geringerem Maß den ÖPNV. Dort wo Abstellplätze vorhanden sind, wird vom überwiegenden Teil der Pendler der Pkw genutzt. Daher nutzen nur wenige der Pendler in den schwächer besiedelten Räumen den ÖPNV für den Gesamtweg. Wichtiger wird der ÖPNV für Pendler dort,

- wo zumindest für einen Teilweg der ÖPNV genutzt werden kann oder
- wo wenige Stellplätze am Arbeitsort zu Verfügung stehen (beispielsweise in den Städten, vor allem in Basel) oder
- wo der ÖPNV gegenüber dem MIV einen Vorteil bietet, zum Beispiel im Falle des Schienenverkehrs bei stauanfälligen Straßenverbindungen.

Dennoch dienen die Pendlerströme dazu, die Potenziale für den ÖPNV abzuschätzen und die Bedeutung von Verbindungen zwischen Orten zu charakterisieren.



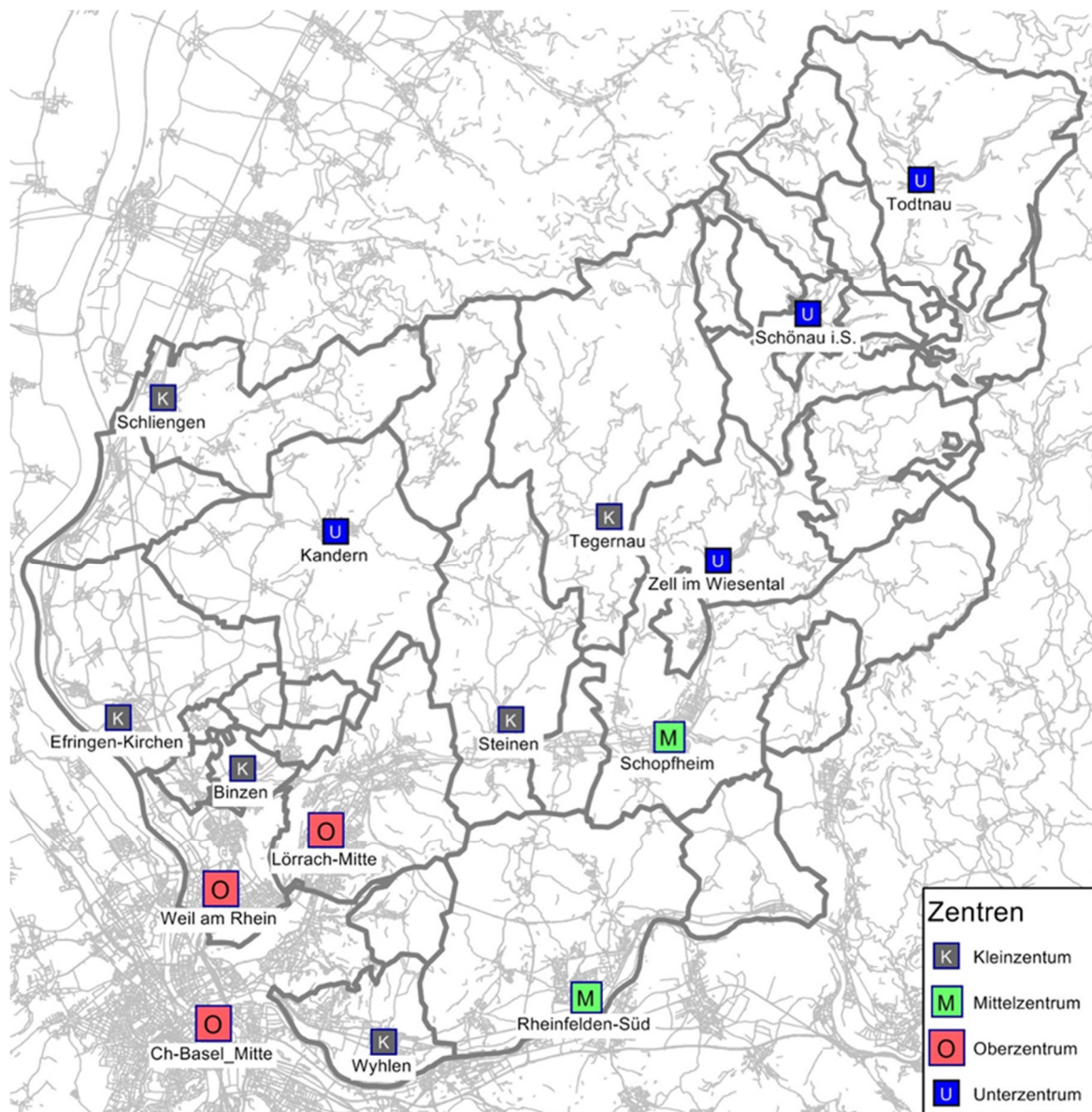
Quelle: Arbeitsagentur 2010

Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Pendler zwischen Wohn- und Arbeitsort (gemeindescharf, nur innerdeutsche Bewegungen)

4.2.4 Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur (unverändert)

Die zentralörtliche Gliederung im Rahmen des Landesentwicklungsplans dient als eine Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine wichtige Aufgabe des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte, Gemeinden und Ortsteile in das zentralörtliche Gefüge hier kurz beschrieben.

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002² ist die folgende raumordnungspolitische Vorgabe in Form des Zentralörtlichen Gefüges festgelegt (Abbildung 6).



Quelle: Landesentwicklungsplan 2002

Abbildung 6: Raumordnung - Zentralörtliches Gefüge

² Quelle: Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg – LEP 2002 –, Herausgeber Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, 2002

Doppelzentren sind Lörrach und Weil am Rhein als Oberzentrum und Todtnau und Schönau im Schwarzwald als Unterzentrum.

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002 sind folgende Orte den Mittelzentren bzw. dem Oberzentrum zugeordnet:

- Mittelbereich des Oberzentrums Lörrach/Weil
 - Binzen, Efringen-Kirchen, Eimeldingen, Fischingen, Inzlingen, Kandern, Lörrach, Malsburg-Marzell, Rümplingen, Schallbach, Steinen, Weil am Rhein, Wittlingen
- Mittelbereich Rheinfelden
 - Grenzach-Wyhlen, Rheinfelden (Baden), Schwörstadt
- Mittelbereich Schopfheim
 - Aitern, Böllen, Bürchau, Elbenschwand, Fröhnd, Hög-Ehrsberg, Hasel, Hausen im Wiesental, Maulburg, Neuenweg, Raich, Sallneck, Schönau im Schwarzwald, Schönenberg, Schopfheim, Tegernau, Todtnau, Tunau, Utzenfeld, Wembach, Wieden, Wies, Wieslet, Zell im Wiesental

Zum Verdichtungsraum Lörrach/Weil als baden-württembergischer Teil des Verdichtungsraums um Basel gehören in der Region Hochrhein-Bodensee vom Landkreis Lörrach die Gemeinden Binzen, Eimeldingen, Grenzach-Wyhlen, Inzlingen, Lörrach, Rheinfelden (Baden), Weil am Rhein.

Für die Nachfragepotenziale werden hier wichtige Ausrichtungen der Versorgungsverkehre wiedergegeben.

4.3 ÖPNV-Angebot (unverändert)

4.3.1 Liniennetzgliederung (unverändert)

Busnetz

Das heutige Liniennetz lässt sich auf Grundlage der Raumstruktur, des zentralörtlichen Gefüges, der Einwohnerzahlen und der heutigen Bedienung in eine Linienhierarchie einteilen.

Die meisten Orte mit zentraler Funktion sind mit dem SPNV angebunden, so das gemeinsame Oberzentrum Lörrach / Weil am Rhein, die Mittelzentren Rheinfelden und Schopfheim, das Unterzentrum Zell im Wiesental sowie die Kleinzentren Efringen-Kirchen, Schliengen und Grenzach-Wyhlen.

Das Busnetz bindet die übrigen Orte mit zentralen Funktionen an und sichert die Erreichbarkeit der zentralen Orte für alle anderen Ortschaften. Das Busnetz baut sich in folgenden Hierarchiestufen auf:

- **Hauptnetz:** Das Hauptnetz im Busverkehr verbindet die nicht mit der Schiene erschlossenen Unterzentren Kandern, Schönau und Todtnau mit dem Schienennetz und den größeren Zentren (Linie 55 und Linien 7300/7215). Darüber hinaus ergänzt es das Schienenangebot im Agglomerationsraum Basel - Grenzach-Wyhlen (Linie 38) und verbindet Schopfheim mit Bad Säckingen und der Hochrheinschienenstrecke (Linie 7335). Diese Linien sind alle dicht getaktet und bieten ein tagesdurchgängiges Angebot auch am Wochenende.

- **Nebennetz:** Das Nebennetz erschließt Tegernau im Wiesental als das Kleinzentrum mit der geringsten Einwohnerzahl, sowie in der Regel alle anderen Orte mit einer Einwohnerzahl zwischen etwa 300 und 2.000 Einwohnern (siehe dazu auch die Analyse in Kapitel 6 Analyse des ÖPNV).
- **Ergänzungsnetz:** Das Ergänzungsnetz bedient alle Ortsteile unter 300 Einwohnern, wobei eine Erschließung von Ortsteilen unter 100 Einwohnern nur dann möglich ist, wenn der Ort an einem Linienweg der bestehenden Linien liegt. Im Ergänzungsnetz sind die Fahrten derzeit vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet.
- **Stadtverkehre:** Die Stadtverkehre und gemeindlichen Verkehre bedienen in größeren Orten die Ortsteile unter der Verantwortung der Städte selbst. In der Regel weisen sie ein dichtes Angebot auf, insbesondere im gemeinsamen Oberzentrum. Die Verkehre werden jedoch von den Gemeinden selbst finanziert, daher werden für sie keine Standards im Nahverkehrsplan festgelegt.

Schienenverkehr:

Linie Tram 8: Basel – Weil am Rhein: Die Tram 8 verkehrt werktags in einem 15-Minuten-Takt, in den Hauptverkehrszeiten verdichtet auf einen 7/8-Minuten-Takt. Am Sonntag verkehrt die Linie in einem 20-Minuten-Takt, abends wird täglich ein 15-Minuten-Takt angeboten.

Eisenbahnverkehr SPNV

Aufgabenträger für SPNV ist das Land Baden-Württemberg. Der SPNV bedient im Landkreis Lörrach jedoch die wichtigsten Achsen, daher soll das Angebot - hier nur für den Landkreis Lörrach - kurz beschrieben werden:

- **Oberrheinstraße (Linie 703):** Basel SBB – Basel Bad. Bf – Weil am Rhein – Eimeldingen – Efringen-Kirchen – Bad Bellingen – Schliengen – Müllheim – Freiburg
Der stündlich verkehrende RE ist in der Hauptverkehrszeit verdichtet und wird zeitweise überlagert durch einen RB, der nicht überall hält.
- **Hochrheinstraße (Linie 730):** Basel Bad. Bf. – Grenzach – Wyhlen – Herten – Rheinfelden – Beuggen – Schwörstadt – Bad Säckingen – Waldshut – Singen (Hohentwiel)
Der stündlich verkehrende RB ist in der Hauptverkehrszeit und nachmittags auf einen Halbstundentakt verdichtet und wird überlagert durch einen IRE, der nur in Basel, Rheinfelden und Bad Säckingen hält.
- **Linie S5:** (Schopfheim) – Steinen – Lörrach – Weil am Rhein
Die Regio-S-Bahn S5 verkehrt Montag-Freitag im 30-Minuten-Takt, am Wochenende im 60-Minuten-Takt. Samstags und abends verkehrt die Linie nur auf dem Abschnitt Weil am Rhein – Lörrach. Sonntags wird die Linie von Steinen über Schopfheim bis Zell im Wiesental verlängert.
- **Linie S6:** Basel SBB – Basel Bad. Bf. – Riehen (CH) – Lörrach – Steinen – Schopfheim – Zell im Wiesental
Die Linie verkehrt Montag-Samstag im 30-Minuten-Takt, am Sonntag im 60-Minuten-Takt.

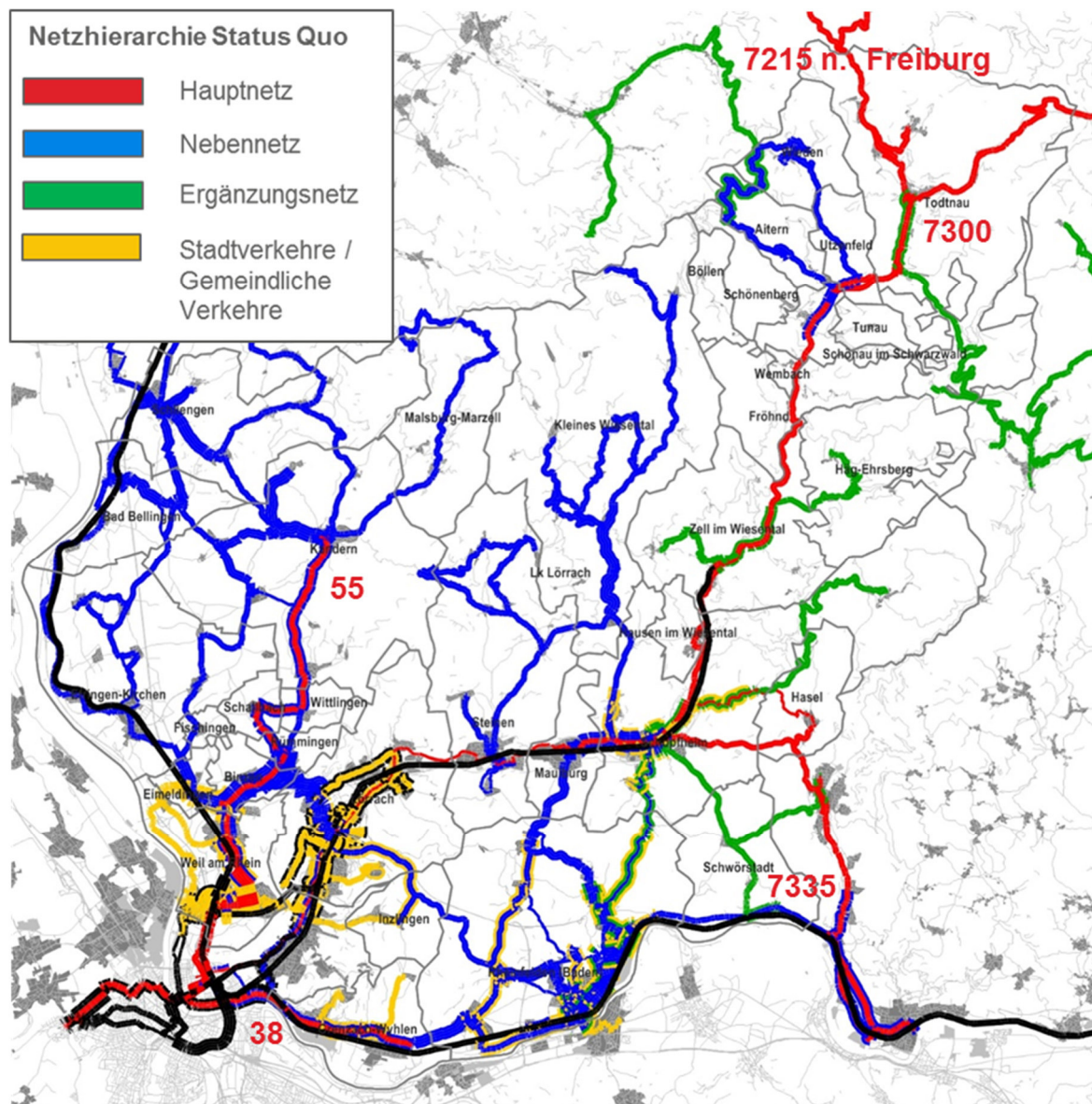


Abbildung 7: Netzhierarchie Busnetz im Landkreis Lörrach Status quo

Eine Liste der bestehenden Linien einschließlich ihrer Funktion und den geplanten Maßnahmen ist im Anhang enthalten.

4.3.2 Fahrpreise und Verbundtarif (unverändert)

Grundsätzlich sind tarifliche Anpassungen nicht Aufgabe des Nahverkehrsplans, dennoch sollen die derzeit gültigen Regelungen nachrichtlich aufgenommen werden:

4.3.2.1 Verkehrsunternehmen (unverändert)

Im Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) sind folgende Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen:

- SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft
- SBG SüdbadenBus GmbH

- DB Regio AG
- SBB GmbH
- Will Markgräfler Reisen GmbH & Co. KG
- Deiss Reisen
- Josef Gersbacher GmbH
- Heizmann Reisen

4.3.2.2 Fahrscheinsortiment (unverändert)

Der Verbund bietet einen gemeinsamen Verbundtarif mit einem umfänglichen Fahrscheinsortiment, das auch eine Reihe von Kooperationen mit Nachbarräumen umfasst. Folgende Fahr-scheinarten gelten im RVL:

- Bartarif
 - Einzelfahrschein Erwachsene / Kinder
 - ViererCard Erwachsene / Kinder
 - PunkteCard
 - Gruppenfahrschein
 - SoloCard24
 - TeamCard24
- Zeitkarten
 - RegioCard
 - SchülerRegioCard
 - RegioCard Abo / RegioCardJahr
 - JobCard Abo

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Kooperationen und Übergangsbereichen mit den umge-benden Verbünden:

- Bartarif:
 - Anschluss Erwachsene TNW (gilt im TNW-Bereich)
 - Anschluss Kind TNW (gilt im TNW-Bereich)
- Zeitkarten
 - KombiCard RVL/RVF (gilt im RVF-Bereich)
 - KombiCard RVL/WTV Erwachsene (gilt im WTV-Bereich)
 - KombiCard RVL/WTV Schüler (gilt im WTV-Bereich)
 - TicketTriRegio mini / TicketTriRegio mini ermäßigt

- TicketTriRegio / TicketTriRegio ermäßigt
- RegioCard Plus / light Erwachsene
- RegioCard Plus / light Jugendliche
- Nachbarkarte Erwachsene / Abo / Schüler
- badisch24 (Anschlussstageskarte im fanta5-Raum)

Außerdem sind folgende weitere Angebote verfügbar:

Konus-Gästekarte (Kostenlose Nutzung des ÖPNV für Schwarzwaldurlauber)

Die Schwarzwald-Gästekarte mit dem KONUS-Symbol wird bei allen Verkehrsunternehmen des RVL als Fahrausweis für Urlaubsgäste anerkannt. Hierfür werden in den teilnehmenden Gemeinden 0,36 € pro Übernachtung und Feriengast über die Kurtaxe erhoben und an die Verbünde abgeführt.

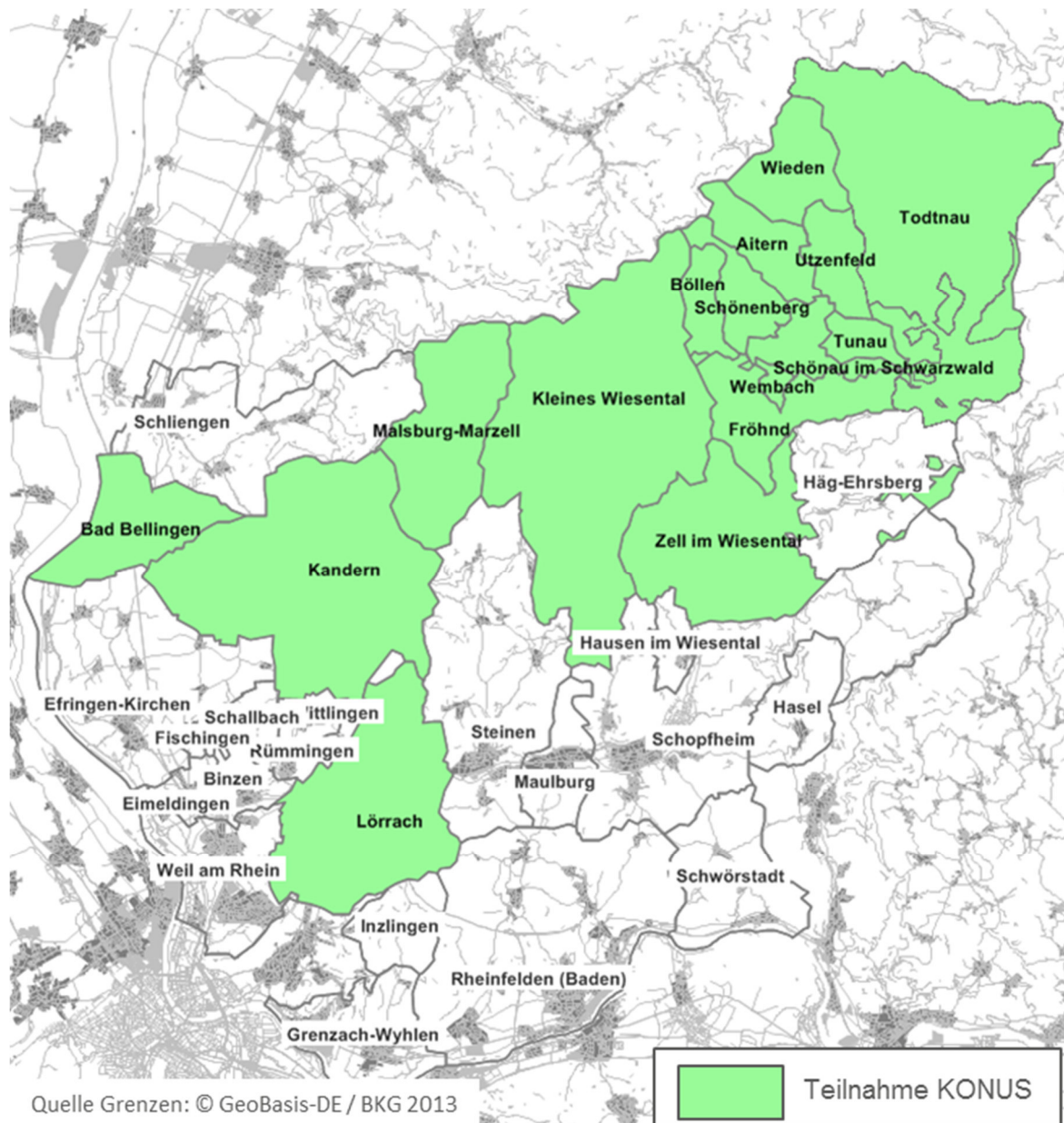


Abbildung 8: Teilnehmende Gemeinden an KONUS (Stand August 2015)

Die teilnehmenden Gemeinden (Stand August 2015) im Landkreis Lörrach sind in Abbildung 8 dargestellt.

Belchenseilbahn

Der kombinierte Fahrschein für Bus und Belchenseilbahn gilt in der RVL-Zone 7 sowie auf der Belchenseilbahn und ist ausschließlich in den Bussen von Südbadenbus beim Fahrer erhältlich.

4.3.2.3 Tarifzonen (unverändert)

Das Verbundgebiet ist in acht Tarifzonen eingeteilt (siehe Abbildung 9).



Quelle: Informationsbroschüre Tickets & Tarife - Alles auf einen Blick (Download www.rvl-online.de am 12.02.2016)

Abbildung 9: Tarifzonen des RVL

4.4 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose (ÖV und Gesamtverkehr) (unverändert)

4.4.1 Nachfragepotenziale (unverändert)

Die Gesamtverkehrsnachfrage stellt das Potenzial für den ÖPNV dar.

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans standen für den Untersuchungsraum keine aktuellen Nachfragedaten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Form von Quell-Ziel-Matrizen, zum Beispiel als Verkehrsmodell zur Verfügung. Als Basis zur Abschätzung des Nachfragepotenzials für ausgewählte Relationen standen folgende Datenquellen zur Verfügung:

- Berufspendlerzahlen: Tagesarbeitswege mit Wohnort und Arbeitsort (Bundesagentur für Arbeit, 2010)
- Schülerzahlen mit Wohnort und Schulort (2014)
- Strukturdaten und Zentrenkonzept zur Abschätzung der Verkehrsströme im Versorgungs- und Freizeitverkehr

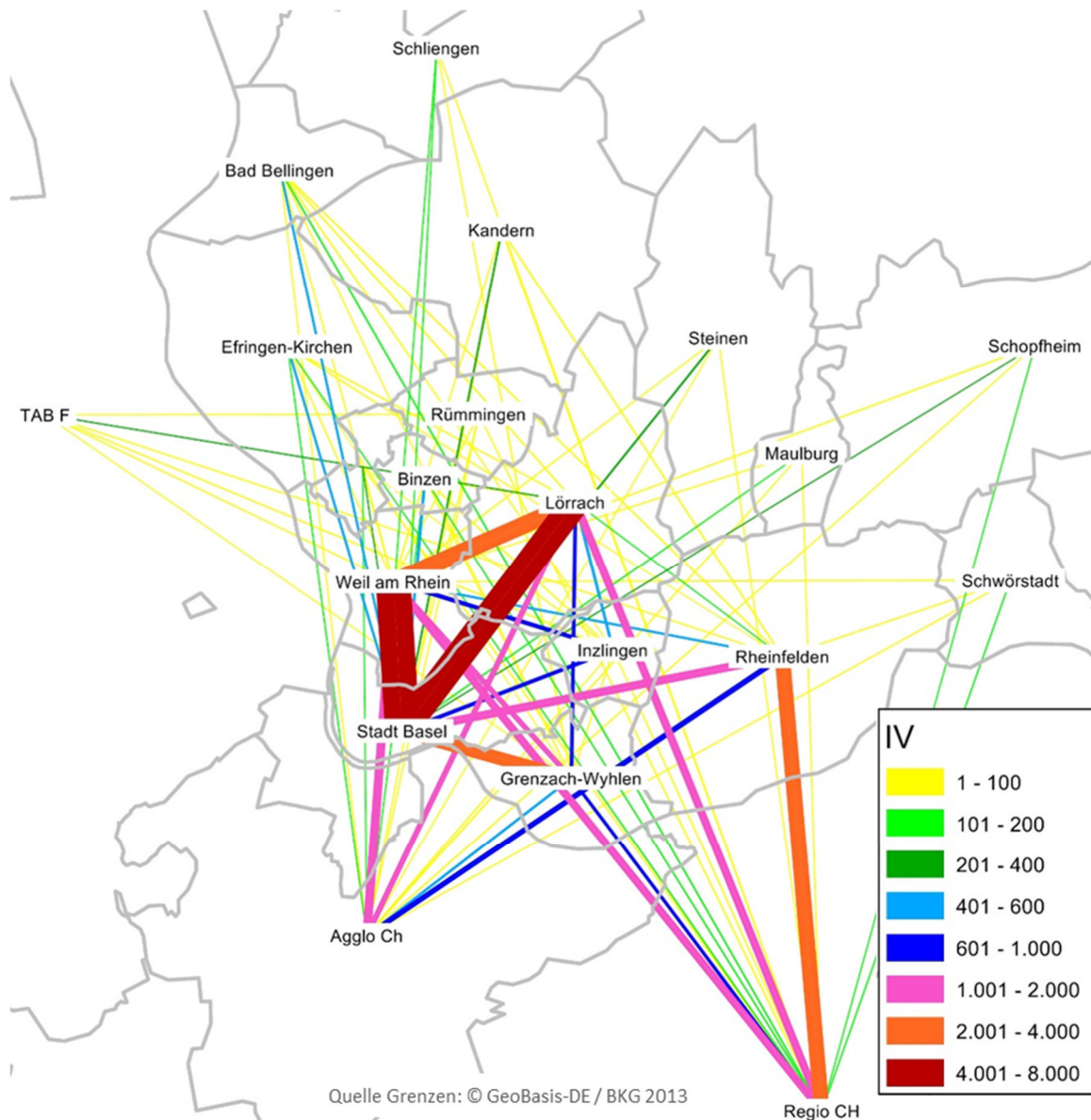
Alle Daten wurden in das Verkehrsmodell eingearbeitet und dienen einer Einschätzung der vorhandenen Gesamtverkehrsnachfrage und der Potenziale, die für ein verändertes ÖPNV-Angebot vorhanden sind. Das Gesamtpotenzial lässt sich letztlich aufgrund der Datenlage nicht konkret beziffern, aber es lässt sich für jeden Ort die Ausrichtung der Ströme zu unterschiedlichen Verkehrszeiten feststellen.

4.4.2 Grenzüberschreitende Verkehre (MIV) (unverändert)

Die Grenzüberschreitenden Verkehre sind aus der Pendlermatrix der Arbeitsagentur nicht zu entnehmen, da diese sich auf bundesdeutsche Arbeits- und Wohnorte beschränkt.

Zur Abschätzung der Nachfragepotenziale in die Schweiz und nach Frankreich stehen Daten zur Verfügung, die im Zuge einer Untersuchung zum TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel) erhoben wurden. Sie sind in Abbildung 10 dargestellt und zeigen die grenzüberschreitenden MIV-Ströme.

Während die Verkehrsbeziehungen in Richtung Frankreich eher gering sind, zeigt sich eine hohe Nachfrage nach Basel, aber auch in den übrigen Schweizer Agglomerationsraum um Basel. Für das ÖPNV-Angebot bestätigt dies die große Bedeutung der grenzüberschreitenden Verbindungen mit dem SPNV, mit der Tram und den Busverkehren. Damit ist aus weiten Teilen des Kreises auch eine gute Anbindung an diese Schienen- und Busverkehrsangebote sicherzustellen. Besondere Schwerpunkte der Beziehungen in die Schweiz liegen in Lörrach, Weil am Rhein, Grenzach-Wyhlen und Rheinfelden, die alle mit dem SPNV (bzw. der Linie 38 und 55) an Basel angebunden sind, aber auch in Inzlingen. Dargestellt sind auch MIV-Fahrten, die Quelle und Ziel im Landkreis Lörrach haben, aber die Schweizer Grenze passieren (zum Beispiel Lörrach - Grenzach-Wyhlen).



Quelle: Verkehrserhebung im Rahmen des TEB

Abbildung 10: Grenzüberschreitende Verkehrsströme im MIV

4.4.3 Ergebnisse der Fahrgasterhebung (unverändert)

Die gesamte Verkehrserhebung wurde im Auftrag des Landkreises Lörrach in vier Erhebungsperioden von Sommer 2013 bis Frühjahr 2014 durchgeführt und bestand aus drei Teilen:

- Zählung und Befragung von ÖPNV-Fahrgästen in den Fahrzeugen,
- Ergänzende ÖPNV-Befragung und
- Ergänzende MIV-Befragung.

Die räumliche Ausdehnung der Verkehrserhebung erstreckt sich über das gesamte Verbundgebiet des RVL, einschließlich der grenzüberschreitenden Übergänge.

4.4.3.1 Zählung und Befragung von ÖPNV-Fahrgästen (unverändert)

Die Zählung und Befragung von ÖPNV-Fahrgästen in den Fahrzeugen umfasst einen Stichprobenumfang je Verkehrsunternehmen die den vorgegebenen statistischen Anforderungen entsprachen. Das heißt, dass nicht jede Fahrt erhoben wurde, sondern die erhobenen Daten entsprechend statistischer Vorgaben hochgerechnet wurden. Damit lassen sich für den Nahverkehrsplan gute Aussagen zu den Nachfrageströmen und den Gesamtbelastungen der Linien treffen. Es sind jedoch keine detaillierte Aussagen zu einzelnen Fahrten oder Verkehrszeiten möglich. Dennoch ist die Erhebung eine gute Grundlage für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans, um die derzeitige Nutzung der Angebote zu erfassen.

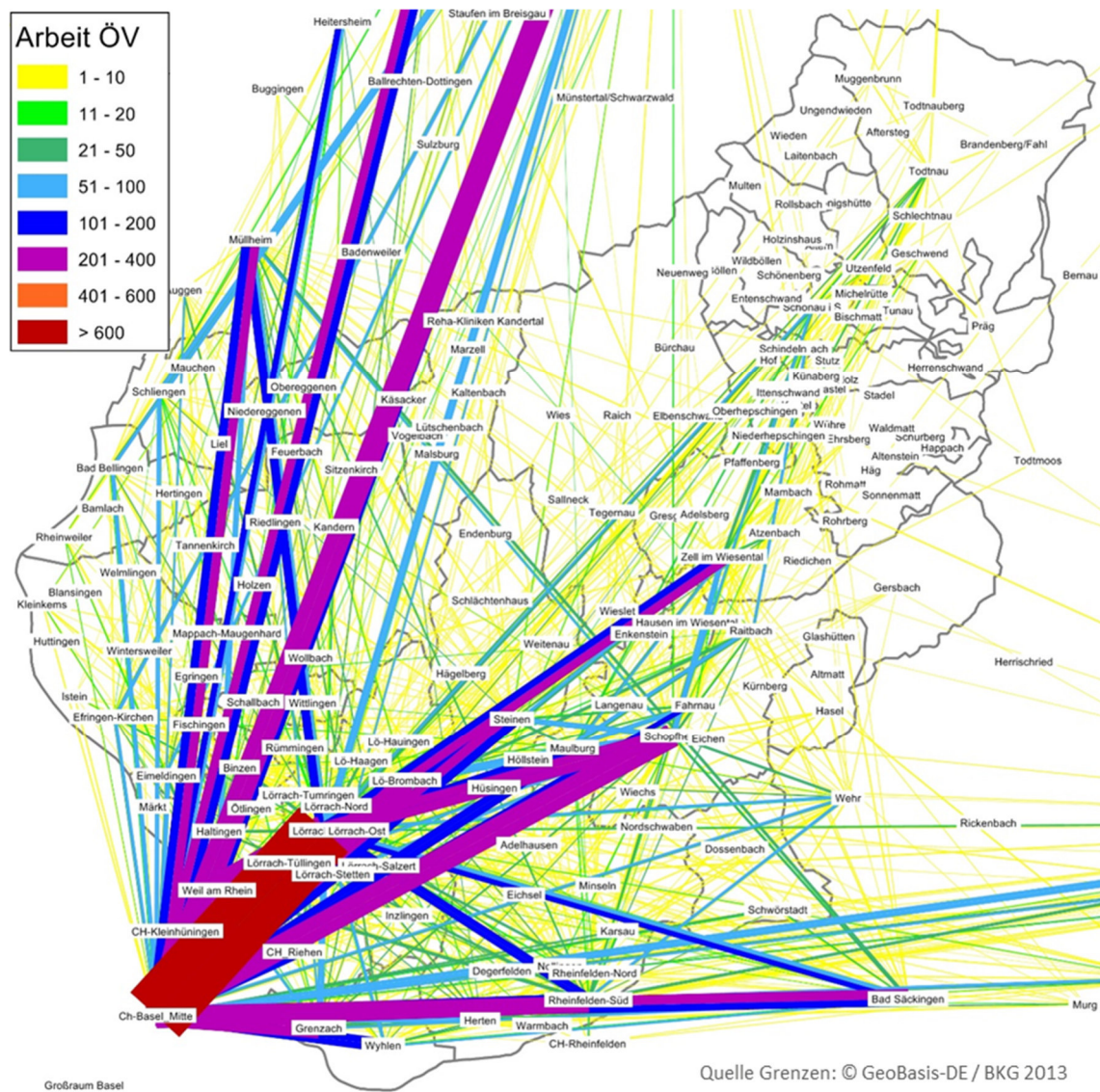
In den folgenden Abbildungen sind die Quell-Ziel-Ströme bezogen auf die zu Verkehrszellen zusammengefassten Ortsteile dargestellt.

Abbildung 11 zeigt die täglichen Quell-Ziel-Fahrgastströme für den Fahrtzweck Arbeit (Montag-Freitag). Der überwiegende Teil der Fahrten wird auf SPNV-Strecken zurückgelegt. Dies betrifft

- alle Ströme zwischen Lörrach, Weil am Rhein oder Basel in die Bereiche nördlich des Landkreises
- alle Ströme entlang der Regio-S-Bahn im Wiesental und
- einen Teil der Ströme am Hochrhein Richtung Basel, Oberrhein und Wiesental

Diese Ströme sind die stärksten Ströme, wobei der ÖPNV hier auch einen hohen Anteil am Gesamtverkehr erreicht.

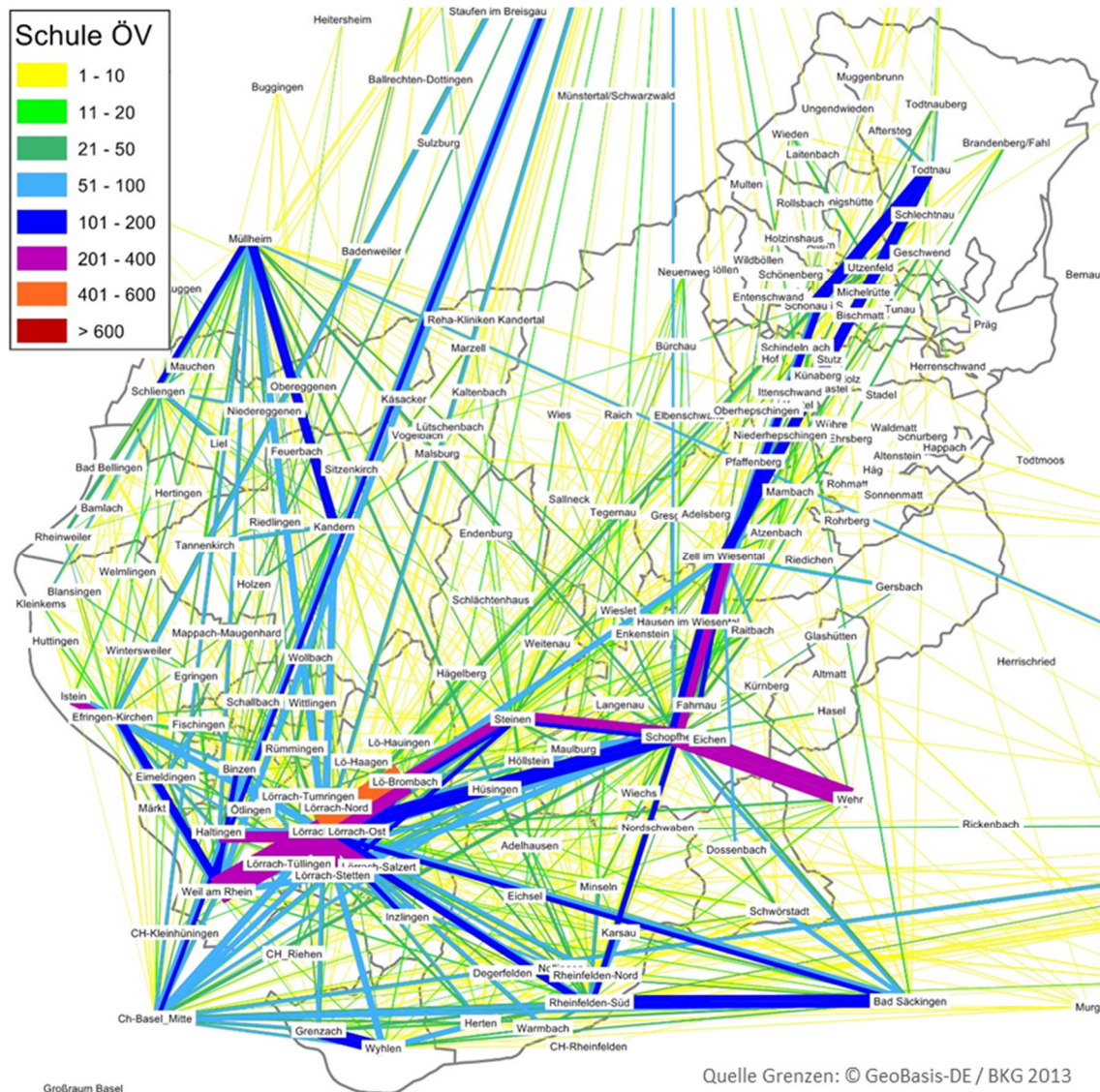
Die mit dem Bus bedienten Gebiete erreichen kaum über 100 tägliche Fahrgäste. Sehr viele Ströme weisen nur 1-10 Fahrgäste am Tag auf.



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

Abbildung 11: Fahrgastströme Fahrtzweck Arbeit (Werktag Montag-Freitag)

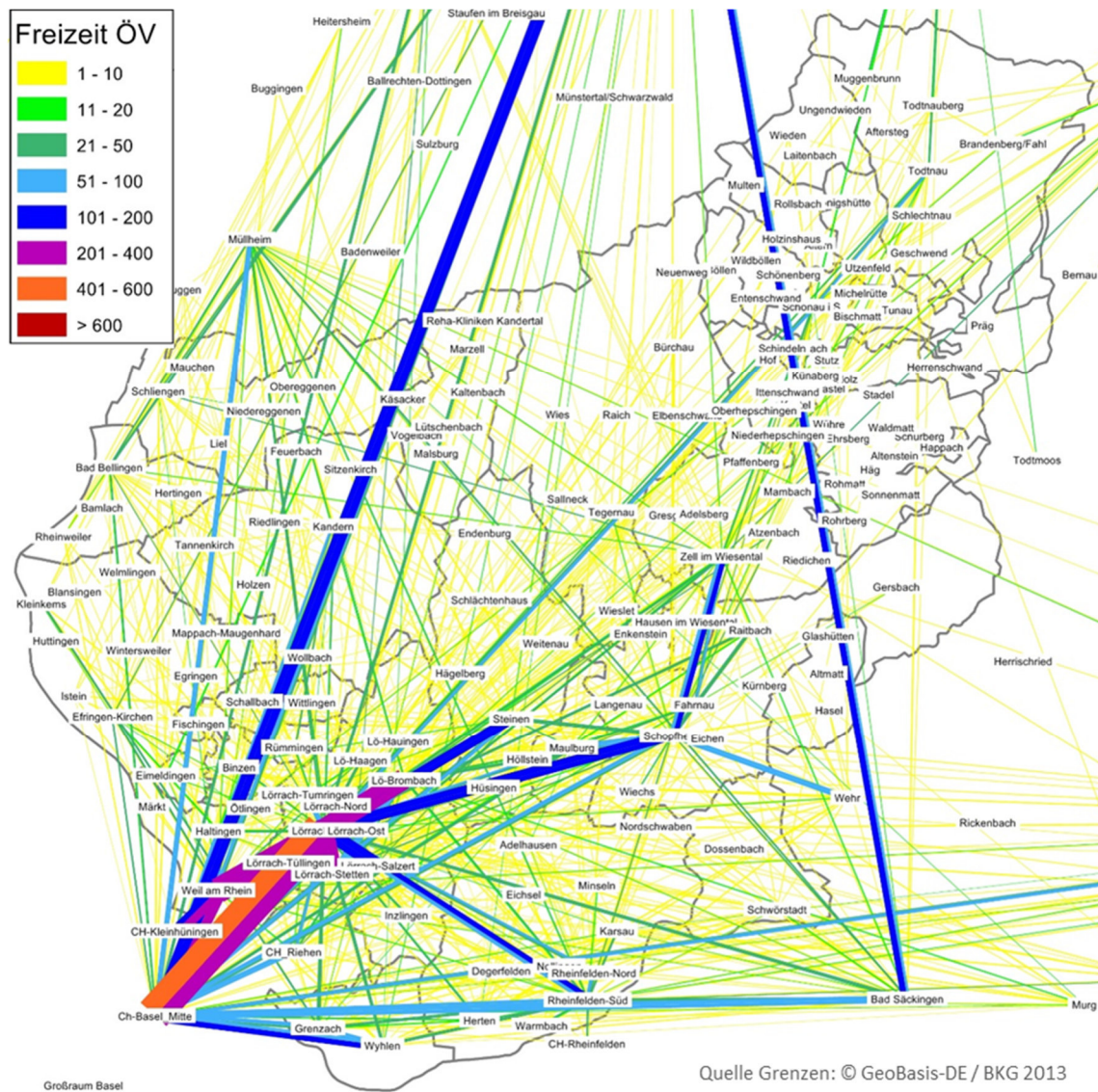
Im Vergleich zu den Arbeitswegen im ÖPNV zeigt die Abbildung 12 mit der Darstellung der Schülerwege ein anderes Bild. Die zurückgelegten Wege mit dem SPNV sind naturgemäß kürzer, jedoch zeigt sich die große Bedeutung des Busverkehrs in allen Räumen. Die stärksten Ströme zeigen sich zu den Schulen in Lörrach, Weil am Rhein und Schopfheim. Außerhalb des Landkreises liegen die wichtigsten Ziele in Müllheim, Wehr und Bad Säckingen. Auch in den dünn besiedelten Räumen des Schwarzwaldes finden sich noch Ströme mit bis zu 50 täglichen Fahrgästen zwischen zwei Verkehrszellen.



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

Abbildung 12: Fahrgastströme Fahrtzweck Schulweg (Werktag Montag-Freitag)

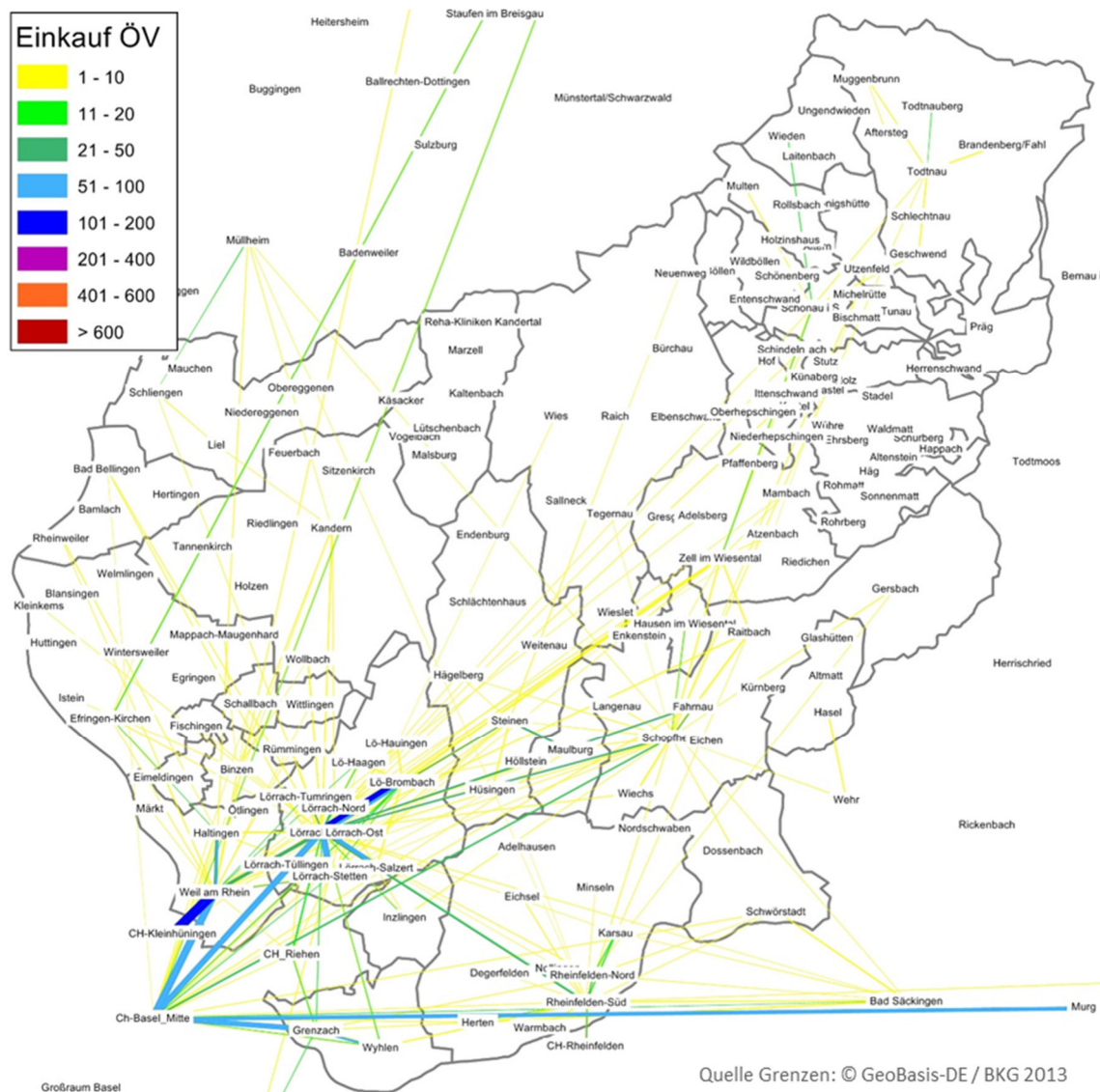
Die Abbildung 13 zeigt die Ströme mit Fahrzweck Freizeitverkehr (nicht integriert ist hier der Fahrzweck Urlaub). Hier wird ein Großteil der Wege mit dem SPNV zurückgelegt, die wichtigste Rolle spielt hierbei die Regio-S-Bahn vor allem in den Beziehungen zwischen Lörrach, Weil am Rhein und Basel. Die wichtigste Buslinie ist hier die Linie 7300 zwischen Zell und Todtnau. Typisch für den räumlich schwer bündelbaren Freizeitverkehr ist hier die Vielzahl der gelb dargestellten sehr kleinen Ströme.



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

Abbildung 13: Fahrgastströme Fahrtzweck Freizeit (Werktag Montag-Freitag)

Die in Abbildung 14 dargestellten Fahrgäste mit Fahrzweck Einkauf, stellen nur einen sehr geringen Teil der Gesamtnachfrage dar. Die wichtigsten Ströme konzentrieren sich auf einige Schienenstrecken, insbesondere die Regio-S-Bahn. Außerhalb deren Bedienungsgebiet herrschen sehr geringe Ströme vor. In vielen Räumen wird der ÖPNV nicht für Einkäufe genutzt, da zum einen die Bevölkerungsdichte sehr gering ist und zum anderen der Busverkehr in den typischen Zeiten für die Einkaufsnutzung, zum Beispiel vormittags, nicht oder nur mit wenigen Fahrten verkehrt.



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

Abbildung 14: Fahrgastströme Fahrtzweck Einkauf (Werktag Montag-Freitag)

Die Verteilung der Fahrtzwecke auf die einzelnen Wochentage unterscheidet sich, wie die Abbildung 15 zeigt, deutlich. Während Montag-Freitag die Schüler und Berufspendler (diese vor allem im SPNV) die Nachfrage bestimmen, sind es am Wochenende die Freizeitverkehre. Der Anteil der Einkaufsverkehre ist am Samstag am höchsten.

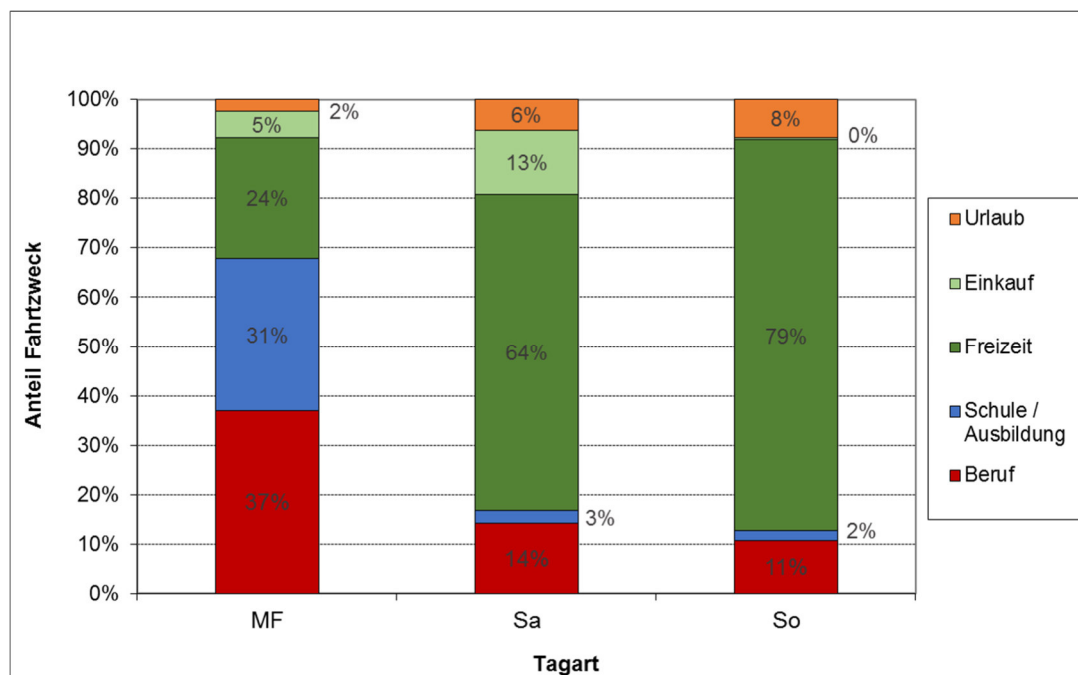
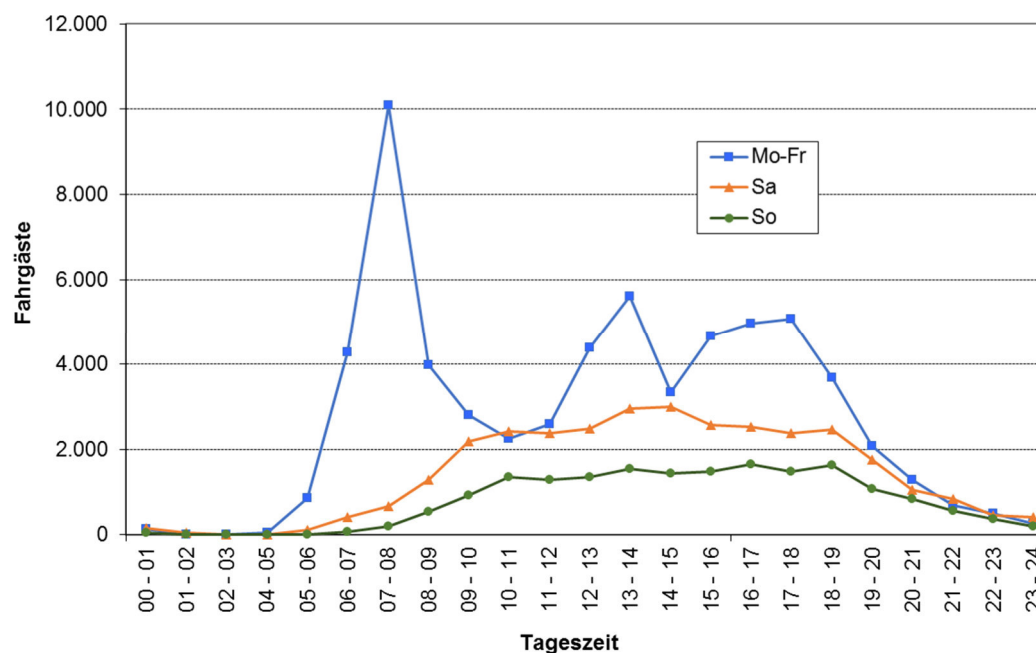


Abbildung 15: Fahrtzweckverteilung

In der folgenden Abbildung 16 ist die Tagesganglinie aller Fahrgäste in den einzelnen Tagarten im Vergleich dargestellt. Geprägt durch die Schüler- und Pendlerverkehre zeigt sich die Nachfragespitze Montag-Freitag morgens und weitere Spitzen am Nachmittag und Spätnachmittag. Am Wochenende verläuft die Nachfrage gleichmäßiger mit einer Spitze am frühen Nachmittag. Samstags ist die Nachfrage aufgrund der Einkaufsverkehre etwas höher.



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

Abbildung 16: Tageszeitliche Fahrgastverteilung nach Tagesstunden

4.4.3.2 Ergänzende ÖPNV-Befragung (unverändert)

Für die ergänzende ÖPNV-Befragung wurden während der vier Erhebungsperioden in den Bussen und Bahnen insgesamt etwa 20.000 Postkarten an Fahrgäste ausgegeben.

Insgesamt wurden so über 1.700 Fahrgäste mittels Internetfragekatalog befragt. Zusammenfassend lassen sich folgende Ergebnisse festhalten:

Auf die Frage „Aus welchen Gründen nutzen Sie Bus oder Bahn?“ (siehe Abbildung 17) gaben die meisten Teilnehmer an, dass die Inanspruchnahme des ÖPNV hauptsächlich aus pragmatischen Gründen erfolgt. Die räumliche Nähe zur Haltestelle und die Kosten (47% bzw. 44%) sowie fehlende Alternativen und Schnelligkeit bzw. Zeitvorteile (36% bzw. 32%) werden genannt. Immerhin 38% der Befragten geben Umweltschutzgründe als Motivation für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel an. Seltener genannt wurden weitere qualitative Merkmale, wie zum Beispiel ein gutes Fahrplanangebot, eine höhere Pünktlichkeit oder mehr Komfort und Sicherheit.

Für die Altersgruppe unter 18 Jahre spielen Kosten- sowie Umweltschutzgründe eine sehr untergeordnete Rolle, während fehlende Alternative deutlich häufiger genannt wird. Mit zunehmendem Alter der Befragten tritt das Merkmal fehlende Alternative deutlich zurück und Qualitätsmerkmale, wie ein gutes Fahrtenangebot, die Entfernung zur Haltestelle, Verlässlichkeit und Sicherheit gewinnen an Bedeutung.

Für Männer spielen insbesondere Kostengründe und Pünktlichkeit bzw. Zeitvorteile eine überdurchschnittliche Rolle. Frauen sind im Gegensatz zu Männern deutlich häufiger aufgrund fehlender Alternativen mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

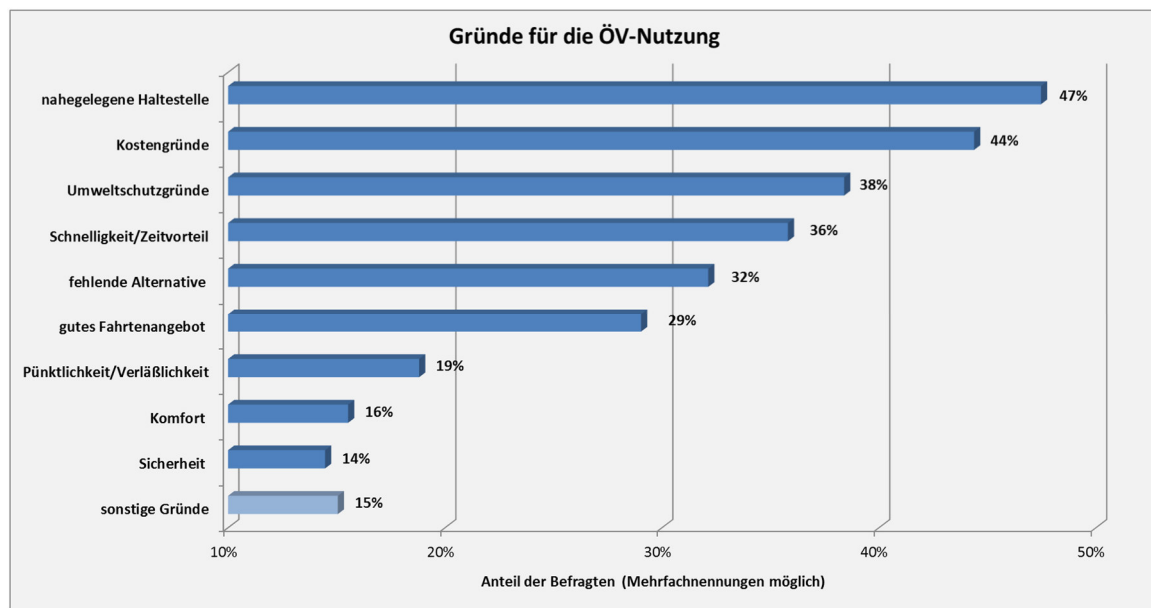


Abbildung 17: Gründe für die Nutzung von Bus oder Bahn (ÖV-Nutzer)

Für die Frage „Welche Verbesserungen im ÖPNV würden Sie priorisieren? (Insgesamt können bis zu 4 Priorisierungen gemacht werden)“ war den befragten ÖV-Nutzern mit erster Priorität Verbesserungen der Kostensituation am wichtigsten (29%), gefolgt von schnelleren Verbindungen (17%) und mehr Fahrtmöglichkeiten tagsüber bzw. am Wochenende (14% bzw. 8%) oder längeren Betriebszeiten abends (13%). Auch die Pünktlichkeit nimmt unter den Verbesserungswünschen einen hohen Stellenwert ein (jeweils 10% bis 12% in allen vier Priorisierungen, insgesamt 43% aller Befragten) (siehe Abbildung 18).

In der Gesamtbetrachtung über alle vier Priorisierungen liegt ebenfalls der günstige Fahrpreis vorne (55%), die Reihenfolge der anderen Gründe verschiebt sich etwas. Insbesondere die häufige Nennung der längeren abendlichen Betriebszeiten als zweite Priorität ist auffallend und führt zu einer insgesamt hohen Priorisierung (51%).

Weitere Eigenschaften, wie zum Beispiel mehr Direktfahrten oder guter Komfort und Sauberkeit werden nicht so häufig genannt (jeweils unter 5% in erster Priorität bzw. jeweils unter 10% in der zweiten, dritten und vierten Priorisierung).

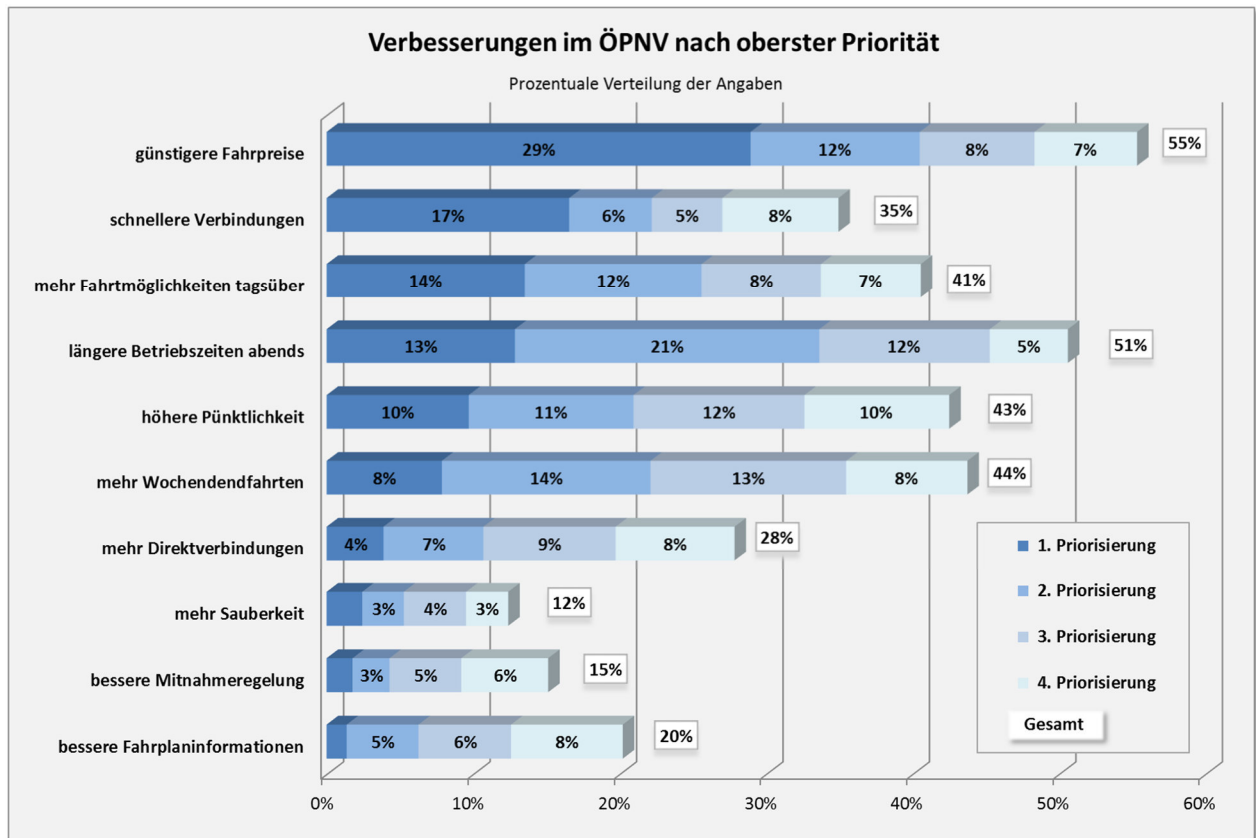


Abbildung 18: Gewünschte Verbesserungen im ÖPNV (ÖV-Nutzer)

4.4.3.3 Ergänzende MIV-Befragung (unverändert)

Für die ergänzende MIV-Befragung wurden während der vier Erhebungsperioden Postkarten an MIV-Nutzer ausgegeben. Insgesamt wurden in den vier Wellen über 1.500 Nutzer des MIV mittels Internetfragekatalog befragt.

Die befragten MIV-Nutzer legen nur in sehr begrenztem Umfang Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. An Werktagen geben über 80% und an Wochenendtagen sogar über 90% an, überhaupt keine Fahrten mit Bus oder Bahn zu machen. Sofern eine nennenswerte Nutzung des ÖV stattfindet, werden 2 Tagesfahrten zurückgelegt (13% der Befragten am Werktag, 5% am Wochenende).

Auf die Frage, *welche Verbesserungen den Befragten dazu bewegen würden, den ÖPNV häufiger zu benutzen*, gaben auf einer Werteskala von 1 (sehr wichtig / voll zutreffend) bis 5 (völlig unwichtig / nicht zutreffend) die befragten MIV-Nutzer eine Bewertung zur möglichen Attraktivi-

tätssteigerung des ÖPNV an. Bei dieser Frage wurden die Fahrplandichte (2,3) und Fahrpreis-reduzierungen (2,4) gefolgt von der Verbindungsqualität (schneller bzw. direkter, mit jeweils 2,6) als wichtigste Voraussetzung dazu genannt, den ÖPNV häufiger in Anspruch zu nehmen. Insbesondere die Altersgruppe 18-44 Jahre bewertet diese Merkmale gegenüber anderen Altersgruppen als überdurchschnittlich wichtig (Abbildung 19).

Als weniger wichtig bewerten die potenziellen ÖPNV-Nutzer qualitative Merkmale, wie bessere Fahrplaninformationen, kürzere Wege zur Haltestelle oder Komfortverbesserungen.

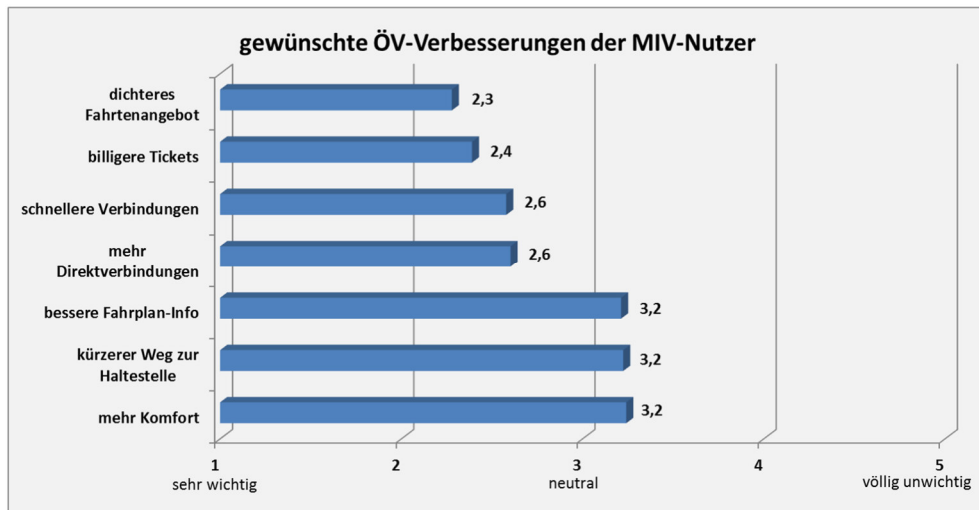


Abbildung 19: Durchschnittliche Bewertung von Verbesserungen im ÖPNV (MIV-Nutzer)

Etwa ein Drittel der Befragten gibt an, dass Verbesserungen im ÖPNV nicht zu einer häufigeren Nutzung führen würden, da sie generell nicht mit dem ÖPNV fahren (voll zutreffend 26% bzw. zutreffend 7%).

5 Ziele und Rahmenvorgaben - Anforderungsprofil für den ÖPNV

5.1 Grundlagen (unverändert)

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für die Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Die Kriterien und die Mindeststandards wurden in Anlehnung an die Standards aus dem Nahverkehrsplan 2007 aufgestellt. Die Vorschläge wurden im begleitenden Arbeitskreis diskutiert und modifiziert. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs- und zur Beförderungsqualität.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Darüber hinaus wird im PBefG gefordert, dass eine vollständige Barrierefreiheit für sensorisch eingeschränkte und mobilitätseingeschränkte Personen bis 2022 erreicht ist. Ausnahmen müssen benannt und begründet werden.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um andererseits das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln:

- Für quantitativ messbare Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Erschließung anhand von Einzugsradien.
- Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich sinnvoll nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, sowie werden Kriterien für die qualitativen Merkmale benannt.

Bei der Umsetzung und während der Laufzeit der auf dieser Grundlage durchgeführten Vergabe stellt die Verwaltung die korrekte Erbringung sicher und prüft sie laufend.

5.2 Quantitative Standards (unverändert)

5.2.1 Netzhierarchie und Achsenkonzept (unverändert)

Im Zuge der Analyse und der gemeinsamen Abstimmung wurde die Netzhierarchie wie in Kapitel 4.3.1 Liniennetzgliederung (unverändert) beschrieben, bestätigt. Sie ist abhängig von der Ortsgröße und der Bedeutung der Linie auf unterschiedlichen Achsen. Die Einteilung der Linien in ein

Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz ist daher Bestandteil des Anforderungsprofils.

Die bereits beschriebene durchgehende Taktung im Hauptnetz und die Einschränkungen im Nebennetz sowie die auf die Nachfrage angepasste Bedienung im Ergänzungsnetz soll so übernommen werden, wird aber im Zuge der Maßnahmendefinition (Kapitel 8 Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV) noch ergänzt.

Die Bedienung in den unterschiedlichen Hierarchiestufen kann entsprechend eines Achsenkonzeptes, das auf dem zentralörtlichen Gefüge beruht und in der Arbeitsgruppe Nahverkehr diskutiert und festgelegt wurde, weiter unterschieden werden.

Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Der Aufgabenträger hat das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Raumstruktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zu sichern. Das ÖPNV-Angebot muss entsprechend der Siedlungsstruktur dimensioniert werden, um wirtschaftlich zu bleiben. Um die einzelnen Quell-Ziel-Relationen im Raum entsprechend einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig. Hierfür wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im zentralörtlichen Gefüge und der Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen. Die alleinige Zuordnung entsprechend der zentralörtlichen Einteilung ist nicht ausreichend, da hier kreisüberschreitende Beziehungen nicht berücksichtigt werden. Zudem sind Orte häufig nicht zu dem ihnen zugeordneten Grundzentrum sondern zum näher gelegenen nächsten Grund- oder Mittelzentrum hin orientiert.

Um eine objektive Sicht zu gewährleisten, werden die Raumkategorien zunächst unabhängig vom bestehenden ÖPNV-Angebot festgelegt. Unterschieden wird zwischen Hauptachsen, Nebenachsen und Verflechtungen.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

■ **Hauptachse:**

Relationen hoher Gesamtverkehrsnachfrage, insbesondere zwischen Mittelzentren und sonstigen Orten mit hohem ÖPNV-Potenzial

■ **Nebenachse:**

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

■ **Verflechtung:**

Relationen zwischen Ortsteilen und ihrem übergeordneten Zentrum nächster Ordnung.

Die so festgelegte Einteilung ist in Abbildung 20 abgebildet. Die Relationen wurden zunächst hinsichtlich der Zentralität ihrer Quell- und Zielorte festgelegt. Für Orte, deren Ausrichtung der

Quellverkehre nicht klar zuzuordnen ist, wurde die Einteilung anhand der Gesamtverkehrsnachfrage bestimmt.

Die Einteilung erfolgt auf der Ebene der Verkehrszellen, wobei weitestgehend jeder Ort einen Bezirk darstellt.

Im Landkreis Lörrach wurden 152 Bezirke definiert. Zusätzlich wurden in den Nachbarräumen Verkehrszellen auf Gemeindeebene angelegt.

Näher untersucht wurden dann die mit einer Relationskategorie versehenen Quell-Ziel-Relationen.

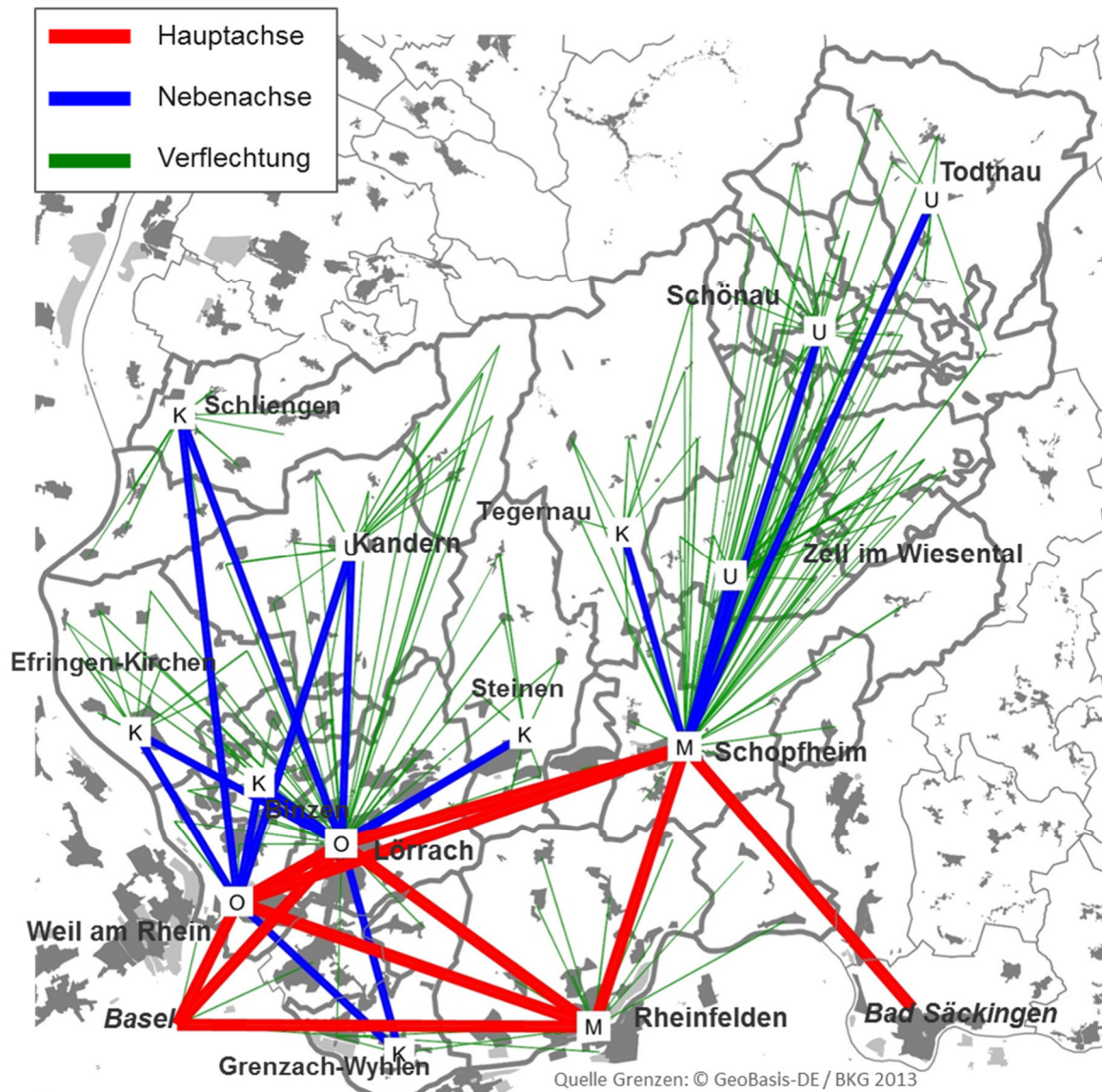


Abbildung 20: Relationskategorien

5.2.2 Bedienungs- und Verbindungsstandards (unverändert)

5.2.2.1 Bedienungshäufigkeiten Relationsbezogene Anforderungen (unverändert)

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

Ausbildung: Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort

Beruf: Wege von und zur Arbeitsstelle

Versorgung: Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches

Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

Abbildung 21 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten auf den einzelnen Kategorien, die im Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** definiert wurden. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu. Hier genügt als Mindestanforderung eine Grundversorgung.

Aktivität	Hauptachse	Nebenachse	Verflechtung
Ausbildung			
Beruf			
Versorgung und Freizeit			

Legende Verkehrsnachfrage:

-  Hohe gebündelte Nachfrage
-  Gebündelte Grundnachfrage
-  Gebündelte eingeschränkte Nachfrage
-  Schwach gebündelte eingeschränkte Nachfrage

Abbildung 21: Nachfrage je Relationskategorie

Für den Versorgungsverkehr genügt auf Nebenachsen bereits ein Grundangebot, auf Verflechtungen ist eine eingeschränkte Bedienung ausreichend. Das heißt, nur dort, wo es durch die Nachfrage gerechtfertigt ist, sollen Fahrten im Linienverkehr stattfinden. Für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende und abends) kann eine komfortable Bedienung auf Verflechtungen wegen der dispersen Nachfrage nicht mehr durchgeführt werden. Auf Nebenachsen ist nur noch eine eingeschränkte Bedienung auf einzelnen Relationen möglich.

Um für die einzelnen Bedienungskategorien Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abzuleiten, wird in der folgenden Abbildung 22 dargestellt, wann üblicherweise eine Verkehrsnachfrage für die unterschiedlichen Aktivitäten auftritt.

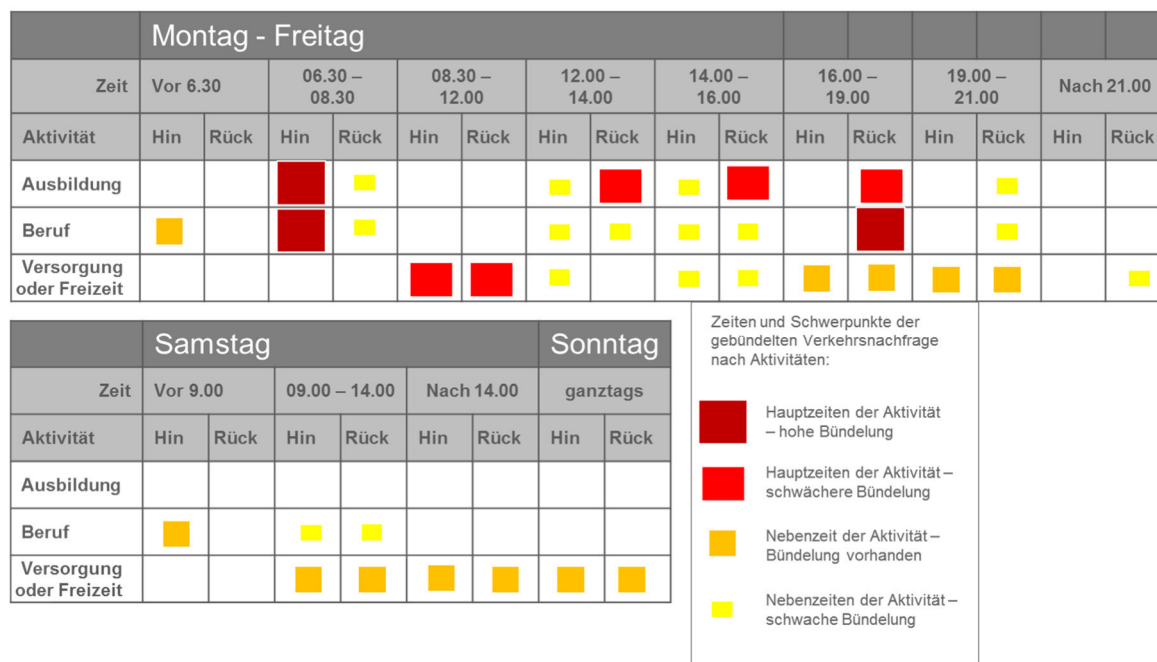


Abbildung 22: Nachfrage je Verkehrszeit

Für den Berufsverkehr sind Hinfahrten zur Arbeitsstelle in hoher Dichte zwischen 6.30 und 8.30 Uhr notwendig, in geringerem Umfang auch bereits vor 6.30 Uhr. Rückfahrten im Berufsverkehr finden schwerpunktmäßig erst nach 16.00 Uhr statt, zum Teil besteht im Berufsverkehr auch um die Mittagszeit eine Verkehrsnachfrage, insbesondere für Teilzeitkräfte. Am Samstag beschränkt sich der Berufsverkehr im Wesentlichen auf Beschäftigte im Handels- und Dienstleistungssektor.

Der Schülerverkehr hat seine Hauptverkehrszeit für die Beförderung zur Schule morgens zwischen 6.30 und 8.00 Uhr. Für die Rückfahrten haben sich aufgrund des Nachmittagsunterrichts die Schwerpunktezeiten entzerrt. Allerdings bedeutet das auch, dass zu unterschiedlichen Stunden Rückfahrten angeboten werden müssen.

Der Versorgungsverkehr findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (entsprechend der Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden, Arztpraxen und so weiter). Hier ist das besondere Augenmerk auf die Belange in Sinne der Daseinsvorsorge zu legen, im Zuge derer auch Personen eine Verbindung zum nächsten Zentrum angeboten wird, beispielsweise älteren Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit. Daher kann der Versorgungsverkehr nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für den Schul- und Berufsverkehr durchgeführt werden. Ihn auf jeder Relation zu ermöglichen ist jedoch sehr kostenintensiv. An Samstagen hat der Einkaufsverkehr während der Ladenöffnungszeiten generell eine besonders große Bedeutung.

Daher wird im Zuge der Maßnahmendefinition auch für Gebiete mit geringer Siedlungsdichte ein Angebot im Ergänzungsnetz vorgeschlagen.

Die Verkehrsnachfragezeiten im Freizeitverkehr sind so vielschichtig wie die Ziele, die zu Freizeitaktivitäten besucht werden. Die meisten Freizeitaktivitäten finden nachmittags und abends sowie am Wochenende statt. Zu diesen Zeiten sollen Angebote bereitgestellt werden, soweit dies wirtschaftlich sinnvoll ist. Insbesondere der Besuch von Abendveranstaltungen soll ermöglicht werden. Hierzu sind Hinfahrten mit Ankunftszeiten vor 20.00 Uhr und Rückfahrten mit Ab-

fahrtszeiten nach ca. 21.00 Uhr vorzusehen. Am Wochenende besteht ganztags eine Verkehrsnachfrage im Freizeitverkehr. Dies ist in der Regel jedoch nur auf den Hauptachsen und Verbindungen möglich, da die Nachfrage auf den Verflechtungen zu gering ist. Gegebenenfalls ist für den Freizeitverkehr das Angebot alternativer Bedienungsweisen möglich.

Die inhaltliche Verknüpfung von Abbildung 21 und Abbildung 22 zeigt, wann auf den verschiedenen Bedienungskategorien Fahrten angeboten werden sollen (Abbildung 23).

Montag - Freitag																
Zeit	Vor 6.30		06.30 – 08.30		08.30 – 12.00		12.00 – 14.00		14.00 – 16.00		16.00 – 19.00		19.00 – 21.00		Nach 21.00	
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Hauptachse	●	□	●	□	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	□	●
Nebenachse	●	□	●	□	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	□	●
Verflechtung	●	□	●	□	●	●	●	●	●	●	□	●	●	●	□	●

Samstag										Sonntag	
Zeit	Vor 9.00		09.00 – 14.00		14.00 – 18.00		Nach 18.00		ganztags		
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück			Hin	Rück	
Hauptachse	●	□	●	●	●	●	●	●	●	●	
Nebenachse	●	□	●	●	●	●	●	●	●	●	
Verflechtung	gesondert definieren – Maßnahmen Tourismus / Freizeit										

●

Mehrere Fahrten pro Stunde / Taktung

●

Mindestens 1 Fahrt /Stunde

●

Mindestens 1 Fahrt /Zeitscheibe

●

Fahrtennotwendigkeit im Einzelfall prüfen - Ergänzungsnetz

□

Keine Anforderung notwendig

Abbildung 23: Mindestanforderungen Bedienungshäufigkeit (nur Busverkehr)

Auf der Hauptachse soll montags bis sonntags eine mehrfache Bedienung stattfinden, hier ist eine Vertaktung die Regel. Auch abends und an Wochenenden sollen auf den Hauptachsen Fahrten angeboten werden. In der Regel wird dies durch den Schienenverkehr gewährleistet, dessen Vorgaben sind in Abbildung 23 nicht aufgenommen. Auf den Nebenachsen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein, allerdings können vereinzelte Bedienungslücken in den Nebenverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende auftreten. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

Bedeutung für die Schwachstellenanalyse

Da viele Verkehrsrelationen von mehreren Linien bedient werden, soll die Bewertung des ÖPNV-Angebots nicht allein aus einer Betrachtung von Strecken und Linien erfolgen, sondern anhand der kategorisierten Quell-Ziel-Relationen, die die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum repräsentieren. Die Bedienungshäufigkeit wird auf die in Abbildung 23 definierten Mindestanforderungen hin überprüft. Wenn aufgrund der örtlichen Nachfragestruktur das Angebot über diesen Mindestanforderungen liegt, so bleibt dies von der Analyse unberührt.

5.2.2.2 Erreichbarkeiten (unverändert)

Für folgende Quell-Ziel-Relationen soll möglichst eine umsteigefreie **Direktverbindung** gegeben sein:

- zwischen Ober- und Mittelzentren
- zwischen Mittel- und Unter-/Kleinzentrum und
- zwischen den Ortsteilen mit ihren jeweiligen zentralen Orten.

Dort, wo für die in Abbildung dargestellten Kategorisierten Relationen sowie für die Verbindungen von den einzelnen Gemeinden zu den höherwertigen Zentren ein Umstieg nötig ist (Beispiel Todtnau - Lörrach mit Umstieg in Zell in Wiesental auf die Regio-S-Bahn) ist eine **Umsteigezeit von maximal 15 Minuten** einzuhalten. Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Anschlüsse zwischen Bussen oder von Bussen auf Bahnen bei mehreren Zwangsbindungen des Busses sind auf die vorrangige Umsteigeverbindung abzustimmen (Beispiel: Buslinie, die an zwei Bahnlinien anbindet).

5.2.3 Erschließungsstandards (unverändert)

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 (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies muss bei der Umsetzung von Maßnahmen im Einzelfall geprüft werden (zum Beispiel Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Die Einzugsradien, die für den Landkreis Lörrach gelten sollen, wurden aus dem NVP 2007 weiterentwickelt und vereinfacht.

Folgende Einzugsradien um die Haltestellen sollen gelten, um die Erschließung ausreichend zu gewährleisten:

Raum	Bus, Straßenbahn	SPNV
Kernzone in Lörrach, Weil am Rhein und Schopfheim	400 m	1000 m
Übrige Orte und Ortsteile	600 m	1000 m

Ortsteile sollen ab einer Einwohnerzahl ab 100 Einwohner in jedem Fall erschlossen werden. Bei kleineren Orten ist der wirtschaftliche Aufwand abzuwägen. Die Erschließung zur Schülerbeförderung muss gesondert entschieden werden.

Dabei sollen mindestens 80 % der Siedlungsfläche erschlossen sein. Im Einzelfall ist die Erschließungsnotwendigkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte und Nutzung der Flächen zu entscheiden.

Tabelle 9: Mindeststandard Erschließung

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen (siehe Kapitel 5.2.2 Bedienungs- und Verbindungsstandards (unverändert)).

5.3 Qualitative Standards und Barrierefreiheit für eine ausreichende Verkehrsbedienung

5.3.1 Auftrag und Zielbestimmung für einen attraktiven barrierefreien ÖPNV

Über das Bedienungsangebot und die Erschließung hinaus wird die Attraktivität des ÖPNV von einer Reihe unterschiedlicher Kriterien bestimmt. Grundsätzlich liegen hier die Barrierefreiheit, die Verständlichkeit und der Komfort des ÖPNV im Fokus.

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert seit 2002 in § 4 die Barrierefreiheit wie folgt:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besonderes Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Für den ÖPNV bedeutet dies, dass Verkehrsangebot, Fahrzeugausstattung, Infrastruktur und Fahrgastinformation insoweit barrierefrei zugänglich sind, als eine eigenständige Nutzung des ÖPNV für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ermöglicht werden kann.

Das im Jahr 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) misst der Barrierefreiheit eine hohe Bedeutung zu und definiert bzw. konkretisiert in § 8 Abs.3 PBefG die entsprechende Zielsetzung für den Bereich des ÖPNV wie folgt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Grundsätzlich betrifft die Barrierefreiheit im ÖPNV verschiedene Handlungsfelder:

- Fahrzeuge
- Infrastruktur Haltestellen
- Information

Diese unterliegen einer gewissen Wechselwirkung und berühren die Zuständigkeiten von verschiedenen Akteuren. Beispielsweise sind innerorts die Städte und Gemeinden in allen Fällen als Straßenbaulastträger für die Ausgestaltung der Haltestellen rechtlich verantwortlich.

Das nachfolgende Kapitel soll daher der Definition von Standards zum barrierefreien Ausbau des ÖPNV im Landkreis Lörrach dienen.

5.3.2 Fahrzeugausstattung

Niederflurigkeit und barrierefreie Information im Fahrzeug

Die Niederflurigkeit ist bis spätestens zum 01.01.2022 in allen Fahrzeugen, die im Linienverkehr eingesetzt werden, sicherzustellen. Podeste unterhalb der Sitze im vorderen Bereich sind zu vermeiden.

Es bedarf einer doppelbreiten Mitteltür für mobilitätseingeschränkte Personen.

Die Möglichkeit des stufenlosen Einstiegs durch eine Rollstuhlklapprampe bzw. Fahrzeuge mit Kneeling-Funktion ist zu gewährleisten.

Mehrzweckflächen mit Klappsitzen und der Abstellmöglichkeit für Kinderwagen und Rollstühle sind in ausreichender Größe min. 150 cm * 150 cm vorzusehen.

Für Rollstuhlfahrer sind entsprechende Sicherungen (z.B. ein zusätzliches Sicherungssystem) vorzusehen.

Der Fahrzeuginnenraum muss entsprechend mit visuellen Kontrasten gestaltet sein. Haltestangen, Stufen und Bedienelemente müssen gut erkennbar bzw. erreichbar sein.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen bis spätestens 01.01.2022 mit Dynamischen Fahrzielanzeige (Monitoren) und automatischer akustischer Haltestellenansage oder Bordmikrofon ausgerüstet werden (Zweisinne-Prinzip).

Grundsätzliche Fahrzeugausstattung

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem und elektronischen Fahrscheindruckern zum Verkauf von Fahrscheinen ausgerüstet sein.

Alle Fahrzeuge sind mit Heizung und Klimaanlage auszustatten. Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge werden im Rahmen der Neu- oder Ersatzbeschaffung durch Busse mit Klimaanlage ersetzt.

Fahrzeugalter

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge darf in einem Linienbündel oder bei nicht gebündelten Linien auf der einzelnen Linie sieben Jahre nicht überschreiten. Das Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge soll zu keinem Zeitpunkt 13 Jahre überschreiten.

Fahrzeugantrieb

Die in den Bündeln Hochrhein und Schwarzwald eingesetzten Fahrzeuge müssen steilstreckentauglich und für den Verkehr im Hochgebirgsraum ausgerüstet sein.

Die im regulären Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge halten die Grenzwerte der höchsten Abgasnorm ein.

Fahrzeugdesign

Eventuelle Außenwerbung muss so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit der Türen und der Bedienelemente auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist und nicht komfortmindernd wirkt.

Bei durch den Landkreis bestellten Verkehren ist an der Stirnseite und am Heck des Fahrzeuges in Fahrtrichtung rechts das Logo des Landkreis Lörrach anzubringen. Bei Linienbündeln, die in eigenwirtschaftlicher Regie erbracht werden, gilt dies ebenso.

5.3.3 Infrastruktur Haltestellen

Die Kommunen sind gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG) Träger der Straßenbaulast für Gehwege, Parkplätze in allen Ortsdurchfahrten sowie für die Gemeindestraßen insgesamt. Ihre Straßenbaulast umfasst damit auch die Errichtung und Unterhaltung der Infrastruktur von Haltestellen. Somit sind die einzelnen Kommunen auch für die Ausgestaltung der Barrierefreiheit zuständig. Der Nahverkehrsplan entfaltet hier keinen grundsätzlichen Rechtsrahmen, sondern regelt in diesem Zusammenhang ausschließlich Ausnahmen und stellt Hinweise zur Verfügung.

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit zum 31.12.2021 wird gemeinsam mit den Städten und Gemeinden ein Haltestellenkataster mit entsprechender Priorisierung erarbeitet, welches den Nahverkehrsplan als Anlage ergänzen wird.

Jede Haltestelle soll dabei kategorisiert und der Grad der Barrierefreiheit festgehalten werden. Ziel ist es, dem gesetzlichen Erfordernis der Barrierefreiheit möglichst zu entsprechen, gleichzeitig aber keine klar unwirtschaftlichen, überfordernden, unangemessenen oder gar technisch nicht machbaren Vorgaben zu bewirken.

Die jeweilige Kategorie, der Ausbauzustand und die eventuelle geltende Ausnahme ist dann im Einzelnen dem Haltestellenkataster zu entnehmen.

Für die Erstellung und die Kategorisierung der Haltestellen gelten folgende Vorgaben:

Anhand der Funktion der Haltestelle, der derzeitigen Ein-/Aus- und Umsteigerzahlen wurden Kategorien erarbeitet, die für den Landkreis Lörrach Grundlage für diese Kataster sind. Diese werden in Tabelle 10 dargestellt.

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und Bedienung
1	Umsteigepunkt mit hohem Fahrgastaufkommen, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und hohe Umsteigerzahl, insbesondere ZOB
2	Hohes Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und geringe Umsteigerzahl
3	Mittleres Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung
4	Mittleres Fahrgastaufkommen, ohne Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung
5	Mittleres Fahrgastaufkommen, keine oder wenige Umsteiger, ggf. besondere Ausstattung für sehr hohes Fahrgastaufkommen in einzelnen Fahrten, Sicherheitsfragen	Mittlere Nachfrage bei unregelmäßiger Bedienung

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und Bedienung
6	Niedrigeres Fahrgastaufkommen, keine oder wenige Umsteiger, ggf. besondere Ausstattung für hohes Fahrgastaufkommen in einzelnen Fahrten, Sicherheitsfragen	Mäßige bis schwach nachgefragte Haltestellen

Tabelle 10: Kategorien der Haltestellen

Für die einzelnen Kategorien gelten folgende Empfehlungen:

Ausstattung	Kategorie					
	1	2	3	4	5	6
Bushaltestellen						
Haltestellenmast	x		x	x	x	x
Linienchild	x		x	x	x	x
Fahrplanaushang	x		x	x	x	x
Abfallbehälter (lt. § 32 BOKraft*)	x		x	x	x	-
Aushangkasten A3/A4	x		x	x	x	-
Vitrine	x		x	x	-	-
Linienetzplan	x		x	x	-	-
Tarifinfo	x		x	x	-	-
Sitzgelegenheit	x		x	x	(x)	-
Aufstellflächen	x		x	x	x	(x)
Wartehäuschen / Wetterschutz	x		x	x	-	-
Hochbord	x		x	x	x	-
Taktils Leitsystem	x		x	-	-	-
Zugänglichkeit mit abgesenktem Bordstein	x		x	x	x	-
Gesicherte Querungsmöglichkeit	x bei Bedarf		x bei Bedarf	x bei Bedarf	x bei Bedarf	(x bei Bedarf)
Fahrkartenautomat *	x bei Bedarf		-	-	-	-
DFI **	x		-	-	-	-
P+R **	x		(x)	(x)	-	-
B+R **	x		x	x	-	-

* Umsetzung in Verantwortung der Verkehrsunternehmen

** Umsetzung in tariflicher Verantwortung der Kommunen

Tabelle 11: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen

Für die Kategorien 1 - 5 muss jede Haltestelle geprüft und entsprechende Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit oder Ausnahmetatbestände definiert werden.

An Haltestellen im Umkreis von Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden, wie z.B. Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen sowie Behinderteneinrichtungen, muss unabhängig der Kategorie die Barrierefreiheit sichergestellt werden.

Bei Neu- und Umbaumaßnahmen ist bereits heute eine entsprechende Barrierefreiheit an der jeweiligen Haltestelle zu gewährleisten.

Ein barrierefreier Ausbau ist nicht erforderlich bei:

- Haltestellen mit mäßig bis schwachem oder sporadischem Fahrgastaufkommen, wie z.B. Bedarfshaltestellen, zeitlich befristete Haltestellen und außerörtliche Haltestellen. Hierzu zählen auch die Haltestellen der Kategorie 6.
- Haltestellen, die ausschließlich von alternativen Bedienformen angefahren werden.
- Haltestellen, in deren Zugang und Zuwegung auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Hier läuft die Verpflichtung, zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelle ins Leere.
- Haltestellen, bei denen ein Missverhältnis zwischen öffentlichem Nutzen und dem wirtschaftlichen Aufwand zur Erreichung der Barrierefreiheit gegeben ist.

5.3.4 Fahrgastinformation

Informationsmedien

Außer den üblichen Informationsmedien (Fahrplanbuch) soll über den Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH die Möglichkeit zu Informationen bestehen:

- im Internetauftritt (Fahrplan- und Tarifinformationen, Informationen zu aktuellen Änderungen, Downloadbereich mit Fahrplänen und Tarifzonenplan, Nutzungsbedingungen), es sollen auch alle Informationen zu flexiblen Bedienungsformen enthalten sein (Fahrpläne, Telefonnummern etc.).
- über die App zu Betriebsstörungen und Verspätungen.

Mittels moderner Kommunikationstechnik sollen die Fahrgäste an den Haltestellen über Betriebsstörungen oder Verspätungen informiert werden.

Übersichtlichkeit des Angebots

Die Nummerierung der Linien ist heute unübersichtlich und im Wesentlichen auf die Nummerierung bei den einzelnen Verkehrsunternehmen bezogen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 soll die Nummerierung der Linien im Landkreis einheitlicher strukturiert werden.

Hierfür soll in einem Prüfauftrag die Möglichkeit einer sektorbezogenen Liniennummerierung mit Berücksichtigung der Verkehrsnetze bzw. der Liniennummern in der Schweiz und Frankreich auf Machbarkeit überprüft werden.

Beispiel für die Ordnung der Liniennummern:

<i>Markgräflerland</i>	<i>200...299</i>
<i>Wiesental</i>	<i>300...399 mit Stadtverkehr Schopfheim</i>
<i>Hochrhein</i>	<i>400....499 mit Stadtverkehr Rheinfelden</i>
<i>Stadtverkehr Lörrach</i>	<i>70..89</i>
<i>Stadtverkehr Weil am Rhein</i>	<i>50..69</i>
<i>Ortsverkehr Grenzach-Wyhlen</i>	<i>30..49</i>

5.3.5 Allgemeine Standards

Durch folgende Standards und Maßnahmen soll die Attraktivität im ÖPNV verbessert, Barrieren abgebaut und der gesamte Service weiterentwickelt werden:

Vorgaben Kompetenzen

Das Fahrpersonal kennt und beachtet die geltenden Arbeits- und Verkehrsvorschriften.

Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache (min. B2).

Das Fahrpersonal und die Mitarbeiter im Kundenkontakt haben ein respektvolles Auftreten, vollständige Tarif-, Fahrplan- und Ortskenntnisse sowie die Kenntnis über betriebliche Abläufe und Infrastruktur.

Vorgaben Erscheinungsbild

Das Fahrpersonal trägt gepflegte Kleidung und hat ein freundliches Auftreten den Fahrgästen gegenüber.

Vorgaben Schulungen

Das Fahr- und Dienstpersonal wird geschult in den Bereichen Kundenorientierung, Deeskalation, Fahrsicherheit, Fahrweise und Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

Vorgaben Sozialstandards

Geltende Rechtsvorschriften wie Arbeitszeitgesetze, EG-Vorschriften zur Lenk- und Ruhezeit müssen eingehalten werden.

Vorgaben tarif- und verbundbezogene Verpflichtungen

Auf Grundlage des Durchführungsvertrags zwischen dem Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL) und dem Landkreis Lörrach kommt im Gebiet des RVL der RVL-Tarif zur Anwendung. Das Verbundgebiet deckt sich dabei mit den politischen Grenzen des Landkreis Lörrach. Die Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen werden innerhalb der Grenzen des Landkreis Lörrach nicht angewendet.

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, entsprechende Tarifregelungen und Beförderungsbedingungen des RVL umzusetzen. Für Übergangsregelungen des RVL und seiner Nachbarverbünde gilt dies ebenso. Eine Teilnahme am geltenden Einnahmeaufteilungsverfahren ist u.a. bei eigenwirtschaftlichen Verkehren zwingend erforderlich.

Beschwerdemanagement

Auf Beschwerden und Anregungen soll innerhalb von einer Woche nach Bekanntwerden mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Verkehrsunternehmen.

Bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art wird die Beantwortung durch den Verbund übernommen. Ein verbundeinheitliches Beschwerdemanagement ist anzustreben.

Berichtspflicht

Bei durch den Landkreis bestellten oder in Eigenwirtschaftlichkeit erbrachten Verkehren ist dem Landkreis als Aufgabenträger mindestens einmal pro Jahr schriftlich über die Verkehrsentwicklung (Nachfrage, Kapazität, Besonderheiten) zu berichten.

Hierfür muss mindestens einmal pro Jahr in einer Schul- und in einer Ferienwoche eine Einsteigerzählung auf jeder Linie durchgeführt werden.

6 Analyse des ÖPNV (unverändert)

Die Analyse des ÖPNV-Angebots ist eine wichtige Grundlage für die Maßnahmendefinition. Es erfolgt ein Abgleich zwischen den Mindestbedienungsstandards und dem ÖPNV-Angebot in Abhängigkeit von der Raumstruktur. Damit kann sie auch dazu dienen, Wünsche aus den Gemeinden und seitens der Bürger zu bewerten und deren Umsetzbarkeit in den notwendigen Rahmen der gleichwertigen und wirtschaftlichen Bedienung im Landkreis zu bringen.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellen Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

6.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse (unverändert)

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Netzmodell und mit Hilfe von Datenbanken durchgeführt. Zunächst wurden für alle relationsbezogenen Auswertungen alle Quell-Ziel-Relationen im Untersuchungsraum in eine Datenbank aufgenommen und kategorisiert. Die jeweiligen Kenngrößen der ÖPNV-Bedienung wurden im Netzmodell ermittelt und mit den Mindestanforderungen aus dem Anforderungsprofil verglichen. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher untersucht und priorisiert. Bei Mängeln folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse wurden auch im Arbeitskreis diskutiert.

6.2 Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen (unverändert)

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen im Netzmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestelle angesichts der bewegten Topographie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

Siedlungsgebiete, Industrie- oder Gewerbegebiete, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurden anhand feinerer Informationen hinsichtlich ihrer Größe, Nutzung, Einwohnerzahl, Erschließung und Befahrbarkeit genauer geprüft.

Folgende Erschließungslücken wurden identifiziert, die zum größten Teil bereits im Nahverkehrsplan 2007 vermerkt sind. Hier sollten Maßnahmen zur Erschließung getroffen werden.

Gemeinde	Erschließungslücke	bereits im NVP 2007 enthalten	Einwohner in der Lücke (abgeschätzt)
Efringen-Kirchen	Huttingen		über 200
Grenzach-Wyhlen	Wohngebiet südlich Bahnhof		über 200
Kandern	Gupf	x	über 150
Kandern	Wollbach	x	über 100
Kandern	Egerten und Nebenau	x	über 150
Kandern	Egisholz	x	ca. 100
Kleines Wiesental	Stockmatt	x	über 150
Kleines Wiesental	Ebingen	x	über 150
Malsburg-Marzell	Vogelbach	x	über 100
Malsburg-Marzell	Kaltenbach	x	über 100
Schönenberg	Schönenberg	x	ca. 370
Tunau	Tunau	x	über 100
Schopfheim	Raitbach - Scheuermatt - Schweigmatt	x	zusammen ca. 470
Zell im Wiesental	Pfaffenberg	x	über 100
Zell im Wiesental	Riedichen	x	über 100

Tabelle 12: Erschließungsmängel

6.3 Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten (unverändert)

Die Bedienungshäufigkeit wurde gemäß dem Anforderungsprofil auf allen relevanten Relationen für verschiedene Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Dies wurde mit Hilfe der Einteilung in die Relationskategorien unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage auf der Relation durchgeführt.

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.

Zusätzlich wurde eine Auswahl getroffen, um Mängel in den Schülerverkehrszeiten nicht überzubewerten, da die Schülerbeförderung auch zu anderen Zeiten und an andere Orte notwendig werden kann und jedes Jahr neu geplant wird.

Letztlich blieben folgende Mängel stehen, die im Zuge der Maßnahmendefinition behoben werden sollen. Fehlende Fahrten im Tagesverlauf zeigten sich für folgende Relationen:

Kategorie	Ort	Zentrale Funktion	Ort	Zentrale Funktion
Hauptachse	Rheinfelden	M	Schopfheim	M
Nebenachse	Kandern	U	Lörrach	O
	Tegernau (ca. 400 EW)	K	Schopfheim	M

Tabelle 13: Mängel Fahrtenhäufigkeit Haupt- und Nebenachsen

Kategorie	Ort	Einwohner ca.	Ort	Zentrale Funktion
Verflechtungen	Gersbach	700	Schopfheim	M
	Kürnberg	250	Schopfheim	M
	Nordschwaben (Stadtverkehr Rheinfelden)	350	Rheinfelden	M
	Sitzenkirch	280	Kandern	U
	Marzell	500	Kandern	U
	Holzen	650	Kandern	U
	Tannenkirch	900	Kandern	U
	Gresgen	450	Zell im Wiesental	U
	Ehrsberg	250	Zell im Wiesental	U
	Häg	200	Zell im Wiesental	U
	Raich	250	Tegernau	K
	Neuenweg	280	Tegernau	K
	Endenburg	400	Steinen	K
	Schlächtenhaus	500	Steinen	K
	Weitenau	580	Steinen	K
	Orte um Efringen-Kirchen		Efringen-Kirchen	K
	Orte um Schliengen (v.a. Mauchen und Bamlach)		Schliengen	K

Tabelle 14: Mängel Fahrtenhäufigkeit Verflechtungen

7 Beteiligungungsverfahren Aufstellung 2019

7.1 Beteiligung der Städte, Gemeinden, Verbände und Bürger

Die Gemeinden, benachbarte Landkreise bzw. Kantone und andere Institutionen sowie Unternehmen über 500 Mitarbeiter wurden im Frühjahr 2019 angeschrieben und um Anmerkungen zum Nahverkehrsplan gebeten.

Zusätzlich zur Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme wurden die Städte und Gemeinden zu einem Fachforum und weitere Besprechung eingeladen.

Die zahlreichen Rückmeldungen wurden entsprechend kategorisiert, bewertet und in der Planung bzw. Ausarbeitung geprüft. Viele Anregungen betrafen Wünsche, die über den Detaillierungsgrad des Rahmenplans „Nahverkehrsplan“ hinausgingen.

Erstmalig wurde auch ein Bürgerworkshop mit Zufallsbürgern durchgeführt. Nach einer kurzen Einführung in die Thematik des Nahverkehrsplans wurde in Kleingruppen kontrovers diskutiert. Als übergeordnete Ergebnisse, die für die Ausarbeitung des Nahverkehrsplan und darüber hinaus für den Nahverkehr in der Region von Bedeutung waren, wurden folgende Punkte festgehalten:

- Grundsätzliche Vertaktung von Fahrplänen für einen verlässlichen ÖPNV in Schul- und Ferienzeiten
- Definierte Anschlusssicherung auf den Hauptachsen und an wichtigen Knotenpunkten mit kurzen Umsteigezeiten
- Attraktive Haltestellen; Aufnahme von Standards zum Ausbau von Haltestellen
- Busverbindungen beschleunigen; schnelle Punkt-zu-Punkt Verbindungen auf den Bus-Hauptachsen ausbauen
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für einen transparenten ÖPNV

8 Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV

Ausgehend von der Aufstellung des Nahverkehrsplan 2016, der umgesetzten Maßnahmen und dem Prozess der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots wurden im Laufe der Teilfortschreibung 2020 neue Maßnahmen und Prüfaufträge definiert, bestehende ergänzt und verändert. Alle Vorschläge wurden mit den Städten und Gemeinden diskutiert und in der AG Nahverkehr des Kreistags abgestimmt. Nachstehend werden ausschließlich die geänderten bzw. aktualisierten Prüfaufträge sowie die neuen Maßnahmen räumlich gegliedert aufgezeigt.

8.1 Raum Kandertal und Markgräflerland

■ Prüfaufträge:

▪ Einrichtung einer neuen Ringlinie im vorderen Kandertal

Resultierend aus den Eingaben zur Veränderung der Linie 2 und 55 soll der Probebetrieb einer neuen Ringlinie untersucht und eingerichtet werden. Durch die Linienführung Eimeldingen- Fischingen- Egringen- Schallbach- Wittlingen- Rümmingen- Binzen – Eimeldingen soll der Zugang zu den Hauptbusachsen der Linien 55 und 54 verbessert werden.

Mitüberdacht werden sollen dabei die bisherigen Linienführungen der Linien 1, 2, 15 und 55, wobei die Funktion dieser Linien für die Stadt Lörrach und Weil zu berücksichtigen sind.

▪ Neu-Konzeption der Linienverkehre im Kandertal/Markgräflerland

Die Linienverkehre im Markgräflerland und Kandertal sollen nach Abschluss der Verkehrsstudie Kandertal unter Einfluss der Ergebnisse überarbeitet und neu konzipiert werden. Maßgebend ist die Ausrichtung als Linienbündel ab 2026 bzw. der Start des Vergabeprozesses in 2024.

▪ Neu-Planung der Linie 4

Die heutige Linie 4 soll aufgrund der Neuausrichtung der Linienverbindung Schliengen – Neuenburg durch den Aufgabenträger Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald überarbeitet werden.

Durch das neue Angebotskonzept würde auf der heutigen Linie 4 zwischen Schliengen und Neuenburg ein Stundetakt entstehen. Eine parallele Bedienung ist ökonomisch und ökologisch jedoch nicht zielführend.

Eine Führung der bisherigen Linie von Malsburg-Marzell über Kandern nach Müllheim soll deshalb neu gedacht werden, um einen Parallelverkehr zu vermeiden.

Denkbar wäre eine neue Linienführung ab Schliengen-Bahnhof mit einer Aufteilung in zwei Teile:

- Schliengen ↔ Kandern
- Kandern ↔ Malsburg-Marzell

Damit kann auch die Anbindung von Malsburg-Marzell gleichzeitig überprüft und verbessert werden.

- Überplanung der Streckenführung der Linie 55 unter folgenden Gesichtspunkten:

Grundgedanke ist, mit den Buslinien 54 und 55 zwei starke Hauptlinienverkehre zu etablieren. Das gesamte Produktionskonzept (Linienführung, Fahrplan, Betriebszeiten) der Linie 55 soll dafür überplant werden.

Konkret soll geprüft werden, in wieweit die Linie 55 zu einer schnellen Punkt-zu-Punkt Verbindung zwischen Kandern und dem SPNV-Anschluss in Weil am Rhein/Haltingen verändert werden kann. Maßgebend sind Standards des Regio-busförderprogramms des Landes Baden-Württemberg, schlanke Anschlüsse auf den SPNV und die bessere Verzahnung mit der Linie 54, so dass zwischen Kandern und dem vorderen Kandertal ein 30-Minuten-Takt entsteht.

8.2 Raum Wiesental

- Maßnahmen:

- Erweiterung Linienverkehr 7300 Titisee - Zell i.W. - Basel

Die nach Ausstellung des Nahverkehrsplan 2016 bestellten Abbringer-Fahrten von der Regio-S-Bahn in Zell an Samstagen wurden in 2017 auch sonntags und freitags noch ergänzt. Im Zuge der Teilfortschreibung wird vorgeschlagen, diese Abbringer-Fahrten an allen sieben Tagen in der Woche anzubieten.

Zum Fahrplanwechsel 2020 ist daher vorgesehen, die Linie 7300 entsprechend mit einem Fahrtenpaar zwischen Zell und Todtnau von Montag bis Donnerstag zu ergänzen.

Um die Taktlücke der S6 zwischen Schopfheim und Zell in den Abendstunden zu schließen, soll eine zusätzliche Fahrt an allen sieben Wochentagen um 23:34 Uhr ab Schopfheim, zum Fahrplanwechsel eingeführt werden. Dies gilt, sofern die Durchbindung der S-Bahn nach Zell i.W. fahrplantechnisch ausgeschlossen ist.

Zur Vervollständigung des Takts auf der Linie 7300 soll die Fahrt auf dem üblichen Linienweg bis Todtnau verkehren.

Der anzustrebende Idealzustand ist eine in dieser Fahrlage bis zum Endhaltepunkt Zell i.W. durchgebundene S-Bahn mit Bus-Abbringerfahrt von Zell i.W. nach Todtnau.

- Prüfaufträge:

- Erweiterung Linienverkehr 7308 Schopfheim – Kürnbach – Gersbach

Der Linienverkehr auf der Linie 7308 wird derzeit in Eigenwirtschaftlichkeit erbracht.

Die Linie dient mit fünf Fahrtenpaaren von Mo-Fr und drei Fahrtenpaaren am Samstag hauptsächlich dem Schülerverkehr. Es soll geprüft werden, ob der Linienverkehr aus verkehrsplanerischer und ökonomischer Sicht sinnvoll verstärkt werden kann.

Zusätzliche soll die Integration des Freigestellten Schülerverkehrs zwischen Raitbach und Hausen geprüft werden.

▪ Anruf-Sammeltaxi Wiesental

Im Zuge der Umsetzung sollen die Möglichkeiten untersucht werden, in wieweit AST-Verkehre in den Seitentälern realisierbar sind. Die bereits im NVP 2016 festgehalten Vorschläge können hierfür als Grundlage dienen.

▪ Flexible Bedingung im Kleinen Wiesental

Das kleine Wiesental ist aufgrund seiner räumlichen Struktur, seiner bewegten Topographie mit ausgeprägten Tallagen und Bergrücken sowie durch die kleinen Orte schwierig mit Linienverkehren zu bedienen. Die dispersen Strukturen erlauben keine Bündelung der Fahrgastströme, die für eine regelmäßige, wirtschaftlich tragbare Linienbedienung notwendig wären. Zudem erschweren die Straßenverhältnisse den Verkehr mit dem Linienbus.

In einem Prüfauftrag soll deshalb untersucht werden, inwieweit die Linie 7310 unter Berücksichtigung folgender Punkte verändert werden kann.

- Erhalt der vier Fahrtenpaare Tegernau – Schönau
- Flexible Mobilität im hinteren Kleinen Wiesental
- Einführung eines Stundentakts Schopfheim – Tegernau und weiter nach Schönau

▪ Überplanung Linienverkehr Tegernau - Gersbach

Durch die Integration des Freigestellten Schülerverkehrs und die Erweiterung des Linienverkehrs der Linie 9002 zwischen Tegernau und Gersbach, ist eine neue Querverbindung im Liniennetz des Linienbündels Wiesental entstanden. Während der Umsetzung des Nahverkehrsplan soll der Verkehr weiter beobachtet und seine Weiterentwicklung geprüft werden. Dabei stehen zusätzliche Verbindungen am Wochenende und ein genereller Ausbau des Angebots an Schul- und Ferientagen im Fokus. Bis zur Vergabe des Linienbündels Wiesental soll eine entsprechende Entscheidung über einen weiteren Ausbau getroffen werden.

Linienverkehr Zell - Todtnau - Kirchzarten/Feldberg unter möglicher Berücksichtigung folgender Aspekte

Die Linie 7215 verbindet Freiburg - Kirchzarten im Landkreis Breisgau Hochschwarzwald mit dem Wiesental. Schon heute besteht hier eine hohe Abstimmung mit der Linie 7300 in Todtnau. Aufgrund des Angebotsausbaus im Nachbarlandkreis Breisgau-Hochschwarzwald wurde der Gedanke einer Verlängerung der Linie 7215 nach Zell bzw. einer stärkeren Verzahnung der beiden Linien vorgeschlagen.

Grundsätzlich könnte ein interessanter Lückenschluss zwischen zwei SPNV-Anschlüssen entstehen. Das Vorhaben soll entsprechend geprüft werden.

Alternativ soll auch die Möglichkeit eines durchgehenden 30-Minuten-Takts auf der Linie 7300 zwischen Zell und Todtnau untersucht werden.

In diesem Zusammenhang muss auch überprüft werden, inwieweit die Linie 7300 nur noch bis Feldberg-Bärental geführt werden kann. Hintergrund hierfür ist ebenfalls der Angebotsausbau im Nachbarlandkreis und eine Schienenparallelität zwischen Feldberg-Bärental und Titisee.

8.3 Raum Hochrhein

■ Maßnahmen:

■ Regiobuslinie Schopfheim - Rheinfelden

Die Hauptachse Schopfheim - Rheinfelden wird heute durch zwei Buslinien verbunden. Die Linie 7309 bedient die beiden Zentren mit einem größeren Umweg über Maulburg. Seitens der Gemeinden und der Bürgerschaft wurden bereits bei der Aufstellung des NVP 2016 Wünsche nach häufigeren bzw. schnelleren Verbindungen geäußert und daher entsprechende „Schnellfahrtenpaare“ durch den Landkreis bestellt.

Die erneute Analyse des heutigen Busnetzes und der bereits bestellten Leistung auf der Linie 7309 bestätigen den Bedarf und zeigen das Potenzial für einen noch höheren Standard auf dieser Linie.

Die Linie 7309 soll daher entsprechend dem Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg als Regiobuslinie ausgebaut werden. Zusätzlich zum bestehenden eigenwirtschaftlichen Kern der Linie werden dadurch die beiden Mittelzentren Schopfheim und Rheinfelden im Stundentakt zwischen 5 und 24 Uhr an sieben Tagen in der Woche verbunden. Mit einem gesicherten Anschluss an die S6 in Schopfheim und einer kurzen Umsteigezeit kann dadurch eine attraktive schnelle Punkt-zu-Punkt Verbindung über den Dinkelberg und damit ein Lückenschluss der beiden SPNV Stränge Wiesental und Hochrhein eingerichtet werden.

■ Erweiterung Linienverkehr 7313

Zur Verbesserung des Bedienungsstandards morgens und abends sollen zwei neue Fahrtenpaare um 06:30 Uhr und 19 Uhr eingerichtet werden.

■ Prüfaufträge:

■ Überplanung der Busanbindung von Inzlingen

Es soll geprüft werden, inwieweit Inzlingen besser an Riehen und das Busnetz der BVB angebunden und/oder mit dem Ortsverkehr Grenzach-Wyhlen verknüpft werden kann.

8.4 Allgemeine Prüfaufträge für die Umsetzung des Nahverkehrsplans

■ Prüfung Integration Freigestellter Schülerverkehr

Der 2016 definierte Prüfauftrag zur Integration des Freigestellten Schülerverkehrs ist noch nicht abgeschlossen und wird daher entsprechend übernommen:

Der freigestellte Schülerverkehr soll mit dem Ziel der Integration in den Linienverkehr überprüft werden und auf Fahrten beschränkt werden, bei denen eine Integration betrieblich/technisch nicht möglich ist wie Beispiel Schwimmbadfahrten oder Fahrten, die eine spezielle Betreuung im Fahrzeug sowie besondere technische Einrichtungen (z.B. Kinderrückhaltesysteme) benötigen.

Als erster Schritt wurden die sogenannten Schülerkurse auf den ÖPNV-Linien 9002 und 9003 vollständig integriert.

Zudem wurden die Verkehre im Raum Hochrhein (Linienbündel Hochrhein) mit dem Ergebnis untersucht, dass die Integration bereits zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt ist.

Im zeitlichen Zusammenhang mit der Vergabe der Linienbündel sollen die noch nicht untersuchten Verkehre (Räume) analysiert werden.

■ Regiobuslinie Kandern - Müllheim

Die Verbindung wird gemeinsam mit dem Nachbarlandkreis bezüglich einer möglichen Ausgestaltung als Regiobuslinie im Sinne des Förderprogramms des Landes überprüft.

■ Heckträger

Im Zuge der Umsetzung soll geprüft werden, inwieweit die dauerhafte Fahrradmitnahme mittels Heckträger auf allen Linien im Landkreis realisiert werden kann.

■ Anbindung Neues Zentralklinikum

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist bereits die ÖPNV-Anbindung an den neuen Klinikcampus zu prüfen, ggf. sind erste Planungsschritte einzuleiten.

■ Touristische Verkehre

Es soll geprüft werden, inwieweit bestehende Linienverkehre aus touristischer Sicht vermarktet bzw. ausgeweitet werden können.

Zusätzlich soll die Möglichkeit untersucht werden, bestehende und zukünftige touristische Verkehre getrennt von den bestehenden Linienverkehren ggf. gebündelt zu vergeben und an den Markt zu bringen.

8.5 Verknüpfung zum Individualverkehr

Park+Ride und Bike+Ride-Plätze

In vielen Orten sind P+R-Anlagen an den Bahnhöfen und teilweise auch an wichtigen Buslinien vorhanden.

Im Zuge der Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel wurden die derzeit öffentlich, bewirtschafteten P&R Anlagen aufgenommen (Stand 2017), die derzeit bestehenden B+R-Plätze wurden dem Radverkehrskonzept des Landkreises entnommen:

Bahnhöfe Landkreis Lörrach	Anzahl P+R-Stellplätze 2017	B+R-Stellplätze 2013
Schliengen	0	64
Bad Bellingen	22	16
Rheinweiler	20	6
Kleinkems	4	
Istein	0	
Efringen-Kirchen	84	24
Eimeldingen	34	8
Haltingen	25	
Weil am Rhein Bf.	0	66
Weil am Rhein Ost Bahnhof	13	32
Weil am Rhein Pfädlistraße	0	16
Weil am Rhein Gartenstadt	0	15
Lörrach Dammstraße	0	
Lörrach Stetten	0	
Lörrach Museum Burghof	0	
Lörrach Bahnhof	0	30
Lörrach Schwarzwaldstraße	0	16
Lörrach Haagen/ Messe	0	25
Brombach-Hauingen	8	24
Steinen	55	112
Maulburg	34	72
Schopfheim West	86	
Schopfheim	143	80
Schopfheim Schlattholz	44	
Fahrnau	39	16
Hausen i.W.	39	36
Zell i.W.	111	17
Schwörstadt	27	10

Bahnhöfe Landkreis Lörrach	Anzahl P+R-Stellplätze 2017	B+R-Stellplätze 2013
Beuggen	90	
Rheinfelden	80	163
Herten	23	
Grenzach	8	28
Wyhlen	0	36
0	Derzeit keine öffentlich, bewirtschafteten P&R Anlagen vorhanden	

Tabelle 15: Bestand P+R Plätze im Landkreis Lörrach

9 Kosten und Finanzierung

9.1 Übersicht Kosten der Maßnahmen

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt werden.

Linie	Verlauf	Art der Änderung	Betriebskosten pro Jahr	Anmerkung
7300	(Basel -) Zell - Todtnau (- Titisee)	Montag bis Donnerstag: - Eine Fahrt mit Abbringerfunktion zur Regio-S-Bahn in Richtung Todtnau 0:35 Uhr ab Zell	26.000 €	
		Montag bis Sonntag - Eine Fahrt um 23:24 Uhr von Schopfheim nach Zell	55.500 €	
7309	Schopfheim - Nordschwaben - Rheinfelden	Ausbau des Linienverkehrs als Regiobuslinie gem. Förderprogramm des Landes Baden Württemberg	553.000 €	abzüglich Landesförderung
7313	Schopfheim-Schwörstadt	Zwei Zusätzliche Kurspaare um 06:30 Uhr und 19:00 Uhr	36.000 €	
Summe			670.500€	
Einnahmenschätzung		Regiobusförderung + Einnahmen	325.000€	
Kosten			345.500€	

Tabelle 16: Kosten der Maßnahmen

9.2 Finanzierung

Entsprechend den Vorgaben im Nahverkehrsplan zur Bedienungshäufigkeit der einzelnen Gemeinden wird unter Berücksichtigung der Raumstruktur eine Mindestbedienung garantiert. Weitergehende Verbindungen bleiben dann in der finanziellen Verantwortung der Gemeinden, müssen aber mit dem Aufgabenträger entsprechend abgestimmt werden.

10 Linienbündelung und Bedienungsstandards

10.1 Linienbündelung

Ziel der Linienbündelung ist es, in definierten Verkehrsräumen die Basis für eine betriebswirtschaftliche und fahrgastseitige Optimierung der Verkehrsbedienung zu schaffen. Diese soll und muss in der Lage sein, für einen mittelfristigen Zeitraum ein stabiles und verlässliches Angebot zu bieten, welches hinreichend leicht auf die sich ändernden Rahmenbedingungen reagieren kann. Dies ist nur im Rahmen räumlich abgegrenzter Verkehrsräume erreichbar.

Auf Basis der Linienbündel und des Nahverkehrsplans werden letztlich Kriterien zu Quantität und Qualität des Angebots festgelegt und vom Landkreis als Aufgabenträger vorab bekannt gemacht.

Linienbündel Hochrhein Harmonisierungszeitpunkt 11.12.2022

- Linie 7301 Schwörstadt – Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen
- Linie 7302 Rheinfelden Realschule – Schopfheim Busbhf.
- Linie 7304 Lörrach Gewerbeschule – Rheinfelden Busbhf.
- Linie 7307 Schopfheim Bhf. / Steinen – Rheinfelden Busbhf. bzw. Grenzach-Wyhlen
- Linie 7313 Schopfheim Busbhf. – Schwörstadt Oberdorf

Linienbündel Schwarzwald Harmonisierungszeitpunkt 15.12.2024

- Linie 7300 Titisee Bhf. - Todtnau – Schopfheim
- Linie 7306 Schönau i. Schw. – Belchenbahn (über Multen/Wiedener Eck)
- Linie 9003 Hüg-Ehrsberg/Ehrsberg – Zell i. W.
- Linie 7321 Todtmoos – Todtnau/Schönau

Linienbündel Wiesental Harmonisierungszeitpunkt 15.12.2024

- Linie 7305 Steinen Schule – Steinen Hüsing – Steinen Hägelberg - Endenburg
- Linie 7308 Schopfheim Busbhf. – Schopfheim – Gersbach Post
- Linie 7310 Schopfheim Ebertschule – Tegernau – Haldenhof/Schönau
- Linie 9002 Tegernau - Zell i. W. – Gersbach

Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG innerhalb des Stadtgebiets Schopfheim

Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG innerhalb des geografischen Bündels

Linie 1	Kandern – Lörrach (über Egringen)
Linie 2	Kandern – Lörrach (über Rümmingen)
Linie 4	Obereggenen – Blauen – Müllheim Bhf./Bad Bellingen
Linie 15	Schliengen Blankenhorn – Weil am Rhein/Lörrach

10.2 Grundsätze zum Bedienungsstandard im Landkreis Lörrach

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2016 wurden zur Definition von Bedienungsstandards eine Netzhierarchie und ein Achsenkonzept entwickelt. Dies bildet die Grundlagen für die in Kapitel 5.2.2 definierten Bedienungshäufigkeiten. Darüber hinaus wurden konkrete Vorschläge zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots gemacht, welche geprüft und soweit wie möglich umgesetzt wurden.

Die bei der Teilfortschreibung 2020 entwickelten Maßnahmen und Prüfaufträge finden sich in Kapitel 8 wieder.

Zusammenfassend finden sich in der Anlage 1 alle Linien im Landkreis mit den entsprechenden Hinweisen zur Gestaltung. Auf Grundlage der Anforderungen aus Kapitel 5 und den weiterentwickelten Maßnahmen aus der Fortschreibung 2016 sowie der Teilfortschreibung 2020 wird das Liniennetz sukzessive planerisch konkretisiert. Dies zeigt die hohe Dynamik der Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Lörrach.

Für das Linienbündel Hochrhein und Stadtverkehr Rheinfelden werden konkrete Bedienungshäufigkeiten in der Anlage 2.1 festgelegt; diese stellen den Mindestverkehr verbindlich dar.

Für die Linienbündel Schwarzwald und Wiesental werden die Bedienungsstandards und Bedienungshäufigkeiten in Anlage 2.2 aufgezeigt; diese stellen den Mindestverkehr verbindlich dar.

Bis zur Entscheidung über die Vorabbekanntmachung für die anderen Linienbündel/Linien werden die Verkehre entsprechend weiterentwickelt bzw. nachjustiert. Dies kann zu Änderungen im Liniennetz oder der Liniengenehmigungen führen.

Die Stadtverkehre und gemeindlichen Verkehre bedienen in größeren Orten die Ortsteile unter der Verantwortung der Städte/Gemeinden selbst. In der Regel weisen sie ein dichtes Angebot auf, insbesondere im gemeinsamen Oberzentrum. Die Verantwortung für die Stadtverkehre liegt in gestalterischer und in finanzieller Hinsicht bei den jeweiligen Städten.

Die jeweilige Stadt/Gemeinde kann den Bedienungsstandard in den Ortsbereichen selbst festlegen, da die Stadt/Gemeinde diesen Verkehr auch selbst finanziell absichert. Hinsichtlich der Stadtverkehrslinien, die in einem Linienbündel des Landkreises integriert sind, gilt dies ebenso, wobei Vergabe und Verkehrsvertragsgestaltung mit dem jeweiligen Betreiber durch den Landkreis als originärer Aufgabenträger erfolgt.

Anlagen	1	Linienliste
Anlage	2.1	Bedienungshäufigkeit Hochrhein und Stadtverkehr Rheinfelden
Anlage	2.2	Bedienungshäufigkeit Wiesental und Schwarzwald
Anlage	3	Haltestellenkataster ab 01.01.2022

Anlage 1: Linienliste

Linien-Nr.	Linienweg	Betreiber/ Kommune	Funktion	Hinweis
1	Kandern – Riedlingen – Feuerbach – Tannenkirch – Holzen – Mappach – Egringen – Eimeldingen – Binzen – Rümmingen – Rötteln – Lörrach	SWEG	einzelne durchgängige Fahrten	Teilfinanzierung durch den Landkreis
2	Kandern – Hammerstein – Wollbach – Wittlingen – Schallbach – Rümmingen – Binzen – Rötteln – Lörrach	SWEG	durchgängiges Angebot	Teilfinanzierung durch den Landkreis
3	Lörrach – Riehen	SWEG	Stadtverkehr	
4	Müllheim – Neuenburg – Stein Stadt – Bad Bellingen – Hertingen – Schliengen – Liel – Riedlingen – Kandern – Malsburg-Marzell – Fachklinik Kandertal	SWEG	durchgängiges Angebot, Schwerpunkt mittags, nachmittags, bis 20 Uhr	
6	Lörrach/Brombach Bahnhof – Weil am Rhein/Ost - Zoll – Tullastraße	Stadt Lörrach und Stadt Weil	Stadtverkehr	
7	Karl-Herbster-Platz – Lörrach/ZOB – Museum – Schillerstraße – Salzert	Stadt Lörrach	Stadtverkehr	
8	Obertüllingen – Lörrach/ZOB – Engelpfad – Stetten/Süd	Stadt Lörrach	Stadtverkehr	
9	Stetten/Bahnhof – Stetten/Bahnhof	Stadt Lörrach	Stadtverkehr	
10	Brombach/Bahnhof – Brombach-Hauingen/Bahnhof	Stadt Lörrach	Stadtverkehr	
12	Weil am Rhein – Haltingen – Eimeldingen	Stadt Weil	Stadtverkehr	
15	Schliengen – Bad Bellingen – Bamloch – Rheinweiler – Kleinkems – Istein – Hertingen – Tannenkirch – Welmlingen – Blansingen – Huttingen – Wintersweiler – Efringen-Kirchen – Fischingen – Eimeldingen – Binzen – Rümmingen – Lörrach	SWEG	kein durchgängiges Angebot	Teilfinanzierung durch den Landkreis
16	Lörrach/Brombach Bahnhof – Weil am Rhein/Ost – Zoll – Alte Post – Tullastraße	Stadt Lörrach und Stadt Weil	Stadtverkehr	
38	Wyhlen – Grenzach – (CH) Basel Claraplatz – Allschwil	Grenzach Wyhlen	Ortsverkehr	
52	Lörrach – (F) St. Louis – EAP		durchgängiges Angebot, wichtige Querverbindung zum Euro Airport	1 Stundentakt ab 12/2024, Finanzierung durch Landkreis
54	Kandern – Wittlingen – Lörrach/Brombach	SWEG	durchgängiges Angebot, wichtiger Zubringer zur Regio-S-Bahn	Standards des Regiobusförderprogramms, Finanzierung durch den Landkreis
55	Kandern – Wittlingen – Binzen – Haltingen	SWEG	durchgängig dichtes Angebot	Teilfinanzierung durch den Landkreis
55	Weil am Rhein – (CH) Basel Bf. – Basel/Claraplatz	Stadt Weil	Stadtverkehr	
66	Weil am Rhein/Bahnhofstraße – Weil am Rhein/Rennmattenweg	Stadt Weil	Stadtverkehr	
264	Müllheim – Schliengen – Obereggenen – Kandern – Müllheim	Will Reisen	durchgängiges Angebot, Samstag wenige Fahrten, Sonntags kein Angebot	Kreisgrenze überschreitend
291	Münstertal – Wiedener Eck – Belchen	Sutter Reisen	nur wenige Fahrten im Landkreis Lörrach	Kreisgrenze überschreitend
7215	Freiburg – Kirchzarten – Todtnau	Südbadenbus	durchgängig dichtes Angebot, Schwerpunkt Wochenende, Tourismus	Kreisgrenze überschreitend
7300	Titisee – Hinterzarten – Bärenthal – Feldberg – Fahl – Brandenburg – Todtnau – Schlechtal – Geschwend – Utzenfeld – Aitern – Schönau – Wembach – Fröhnd – Mambach – Atzenbach – Zell im Wiesental – Hausen – Fahrenau – Schopfheim	Südbadenbus	wichtige Ergänzung zur Regio-S-Bahn, durchgängiges dichtes Angebot,	Fahrradheckträger; höherer BS: aktueller Fahrplan; Abbringer Fahrten S6 ab Zell-Todtnau, Teilfinanzierung durch den Landkreis
7301	Schwörstadt – Riedmatt – Beuggen – Rheinfelden – Warmbach – Herten – Grenzach-Wyhlen – (CH) Basel Bad Bf. – Riehen – Stetten – Lörrach /ZOB - Steinen - Schopfheim	Südbadenbus	Bedienung überwiegend in der HVZ	
7302	Schopfheim – Maulburg – Adelhausen – Minseln – Karsau – Beuggen – Rheinfelden	Südbadenbus	Bedienung überwiegend in der HVZ	

Linien-Nr.	Linienweg	Betreiber/ Kommune	Funktion	Hinweis
7304	Rheinfelden/ZOB – Nollingen – Degerfelden – Waidhof – Lörrach	Südbadenbus	durchgängiges Angebot, am Wochenende eingeschränkt	durchgehender Stundentakt 7:30 - 20:00 Uhr, Teilfinanzierung durch den Landkreis
7305	Steinen – Weitenau – Wieslet – Hofen – Schächtenhaus – Platzhof – Scheideck – Endenburg – Kirchhausen – Steinen – Höllstein – Hüsing – Steinen – Hägelberg	Südbadenbus	Bedienung überwiegend in der HVZ	
7306	Schönau – Aitern – Multen – Wiedener Eck – Belchen Seilbahn	Südbadenbus	Bedienung überwiegend in der HVZ und regelmäßig am Wochenende	Fahrradheckträger
7307	Schopfheim/ZOB – Maulburg – Adelhausen – Eichsel – Degerfelden – Nollingen – Rheinfelden /ZOB – Wyhlen	Südbadenbus	Bedienung überwiegend in der HVZ, nur wenige Fahrten am Samstag	durchgehender Stundentakt zwischen Wyhlen und Steinen, Verlängerung der Linie von Adelhausen nach Steinen, Teilfinanzierung durch den Landkreis und die Stadt Rheinfelden
7308	Schopfheim/ZOB – Fahrnau – Hasel – Sattelhof – Glashütten – Schweigmatt – Schlechtbach – Gersbach/Post	Südbadenbus	wenige Fahrten überwiegend in der HVZ und am Samstag	
7309	Schopfheim/ZOB – Wiechs – Nordschwaben – Karsau – Rheinfelden /ZOB	Südbadenbus	durchgängiges Angebot, Schülerverkehr	Standards des Regiobusförderprogramms, Teilfinanzierung durch den Landkreis
7310	Schopfheim – Tegernau – Wies – Schwand – Raich – Ried – Haldenhof – Neuenweg – Schönau	Südbadenbus	unregelmäßiges Angebot	Teilfinanzierung durch den Landkreis
7311	Grenzach-Wyhlen (Stadtverkehr)	Grenzach Wyhlen	Ortsverkehr	
7312	Rheinfelden (Stadtverkehr mit Rheinfelden CH)	Rheinfelden	Stadtverkehr	
7313	Schopfheim/ZOB – Dossenbach – Schwörstadt/Oberdorf	Südbadenbus	Schulfahrten, wenige Fahrten	Teilfinanzierung durch den Landkreis
7321	Todtmoos – Todtnau/Schönau	Südbadenbus	durchgängige, unregelmäßige Fahrten	Kreisgrenze überschreitend
7335	Bad Säckingen – Brennet – Öflingen – Wehr – Hasel – Schopfheim	Südbadenbus	durchgängiges Angebot	Kreisgrenze überschreitend
9001	Schopfheim (Stadtverkehr)	Schopfheim	Stadtverkehr	bis Dezember 2024 dann Verkehr nach §44 PBefG
9002	Gersbach - Zell im Wiesental/ZOB – Adelsberg – Gresgen – Tegernau	Heizmann Reisen	Schulfahrten, wenige Fahrten	Teilfinanzierung durch den Landkreis
9003	Ehrsberg – Hög – Rohmatt – Moosmatt – Mambach – Atzenbach – Zell im Wiesental/ZOB	Josef Gersbacher GmbH	Schulfahrten, wenige Fahrten	Teilfinanzierung durch den Landkreis

Stand: **01.12.2022**

Anlage 2.1: Bedienungshäufigkeit Hochrhein und Stadtverkehr Rheinfelden

7301 A		MONTAG - FREITAG								SAMSTAG	
LÖ ZOB - RF ZOB	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-11:00	11:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:00	18:00-20:00	7:00-10:00	10:00-12:00	
	1 F/h	1 F/h		1 F/h	1 F		1 F	1 F	1 F	1 F	
	Z1					Z2					
Zusätzlich während der Schulzeiten eine Fahrt 6:00-7:00 zwischen LÖ ZOB und GZ Sparkasse Zusätzlich während der Schulzeiten eine Fahrt 12:30-13:30 zwischen RF ZOB und Schwörstadt											
7301 B		MONTAG - FREITAG									
Wyhlen Schulzentrum - RF ZOB	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-11:00	11:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-17:00	18:00-20:00			
		1 F/h				1 F	1 F/h	2 F/h			
		Z1									
7301 C		SAMSTAG			SONNTAG						
Basel Bad - RF ZOB	6:00-7:00	7:00-22:00	22:00-23:00	6:00-22:00	22:00-23:00						
	1 F/h		1 F/h		1 F/h						
7301 D		MONTAG - FREITAG								SAMSTAG	
RF ZOB - LÖ ZOB	6:30-8:30	8:30-10:30	10:30-11:30	11:30-12:30	12:00-13:00	14:00-16:00	16:00-18:00	18:00-20:00	6:00-8:00	8:00-10:00	
	1 F/h		1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F		1 F	1 F	1 F	
				Z3	Z1						
7301 E		MONTAG - FREITAG									
RF ZOB - Wyhlen Schulzentrum	4:30-6:30	6:30-7:30	7:30-14:00	14:00-18:00							
	1 F	1 F/h		1 F/h							
	Z4										
7301 F		MONTAG - FREITAG									
Schwörstadt - RF ZOB	5:30-6:30	6:30-7:30									
	1 F/h	1 F/h									
		Z5									
7301 G		SAMSTAG			SONNTAG						
RF ZOB - Basel Bad	6:00-7:00	7:00-20:00	20:00-21:00	6:00-20:00	20:00-21:00						
	1 F/h		1 F/h		1 F/h						
2 Fahrten je Stunde 1 Fahrt je Stunde 1 Fahrt je Zeitschiene Z1: während der Schulzeit bis/ab RF Goetheschule Z2: während der Schulzeit ab LÖ Gewerbeschule Z3: nur während der Schulzeit, nur zwischen RF Realschule und Wyhlen Schulzentrum Z4: nur bis Wyhlen Siedlung Z5: nur während der Schulzeit, über RF Schulen											

7302	MONTAG bis FREITAG									
SH ZOB - RF ZOB	4:30-5:30	5:30-6:00	6:00-8:00	8:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	nach 20:00
	1 F/h	1 F	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h		1 F/h	
		Z1	Z2		Z3	Z1				
SAMSTAG					SONNTAG					
	6:00-9:00	9:00 - 13:00	13:00 - 15:00	15:00-17:00	nach 17:00	7:00-9:00	9:00 - 13:00	13:00 - 15:00	15:00-17:00	17:00-19:00
	1 F/h		1 F	1 F		1 F		1 F	1 F	1 F
7302	MONTAG bis FREITAG									
RF ZOB - SH ZOB	4:30-6:30	6:30-7:30	7:30-11:30	11:30-13:30	13:30-16:30	16:30-17:30	17:30-18:30	18:30-21:30	21:30-22:30	22:30-0:30
	1 F/h	2 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	2 F/h		1 F/h		1 F/h
			Z2							
SAMSTAG							SONNTAG			
	7:00-9:00	9:00 - 11:00	11:00-13:00	13:00-16:00	16:00-18:00	18:00-21:00	21:00-23:00			
	1 F/h		1 F	1 F/h	1 F	1 F	1 F			
SONNTAG										
	7:00-9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 16:00	16:00-19:00	19:00-21:00	21:00-23:00				
	1 F		1 F	1 F	1 F	1 F				
2 Fahrten je Stunde 1 Fahrt je Stunde 1 Fahrt je Zeitschiene										
Z1: über Beuggen										
Z2: während der Schulzeit Anfahrt aller Schulen in Rheinfelden										
Z3: nur während der Schulzeit										

7304	MONTAG bis FREITAG								
RF ZOB - LÖ ZOB	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00
	2 F/h	2 F/h	2 F/h	1 F/h	2 F/h	1 F/h	2 F/h	1 F/h	1 F
		Z1							
Zusätzlich während der Schulzeit zwischen 6:00 zund 7:00: 1 Fahrt ab RF-ZOB über LÖ-Gewerbeschule und 1 Fahrt ab RF-Haberbusch über LÖ-Gewerbeschule nach LÖ-ZOB									
SAMSTAG					SONNTAG				
7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	vor 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00	
Zwischen 7:00 und 20:00 stündlich					1 F	1 F	1 F	1 F	

7304	MONTAG - FREITAG									
LÖ ZOB - RF ZOB	4:30 - 6:30	6:30-7:30	7:30-8:30	8:30-10:30	10:30-12:00	12:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-24:00
	1 F/h	2 F/h	1 F/h	2 F/h	1 F	2 F/h	2 F/h	3 F/h	4 F/h	1 F/h
							Z1		Z1	
SAMSTAG					SONNTAG					
7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	9:00-10:00	11:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00		
1 F	Zwischen 9:00 und 21:00 stündlich				1 F	1 F	1 F	1 F		

2 Fahrten je Stunde

1 Fahrt je Stunde

1 Fahrt je Zeitschiene

Z1: während der Schulzeit 1 x stündlich über LÖ-Gewerbeschule

7307 A	MONTAG - FREITAG								
Steinen Bhf - WY Siedlung	5:30-18:30								
	1 F/h								
7307 B	MONTAG - FREITAG								
Adelhausen - RF ZOB (ohne Herten)	5:30-6:30	6:30-7:30	7:30-8:30	8:30-11:30	11:30-12:30	13:00-14:00	14:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00
	1 F/h	1 F/h	1 F/h		1 F/h	1 F/h		1 F/h	1 F/h
	Z1	Z1	Z2		Z1	Z1		Z3	Z1
	Z4	Z2			Z3	Z2			Z3
Zusätzlich während der Schulzeit um 12:00-13:00 eine Fahrt zwischen Adelhausen und Degerfelden									
7307 C	MONTAG - FREITAG								
WY Siedlung - Steinen Bhf	6:00-19:00								
	1 F/h								
7307 D	MONTAG - FREITAG								
RF ZOB - Adelhausen	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-11:00	11:00-12:00	12:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	
	1 F/h	1 F/h		1 F/h	1 F/h	1 F/h		1 F/h	1 F/h
	Z1	Z2		Z3	Z1	Z3		Z3	
	Z5	Z6			Z2			Z7	
Zusätzlich während der Schulzeit um 7:00-8:00 eine Fahrt von Eichsel nach Adelhausen									
1 Fahrt je Stunde									
Z1: nur während der Schulzeit									
Z2: während der Schulzeit Anfahrt aller Schulen in Rheinfelden									
Z3: ohne Real- und Goetheschule									
Z4: ab SH ZOB über Maulburg Bhf sowie über RF Hebelstraße									
Z5: ab Krankenhaus Rheinfelden über Schwalbenstraße									
Z6: während der Schulzeit bis Maulburg Bhf									
Z7: von Adelhausen nach SH ZOB									

7313	MONTAG - FREITAG						SAMSTAG	
SH ZOB - Schwörstadt	vor 6:30	6:30-8:30	8:30-12:00	12:00-13:00	13:00-16:00	16:00-18:00	7:00 - 9:00	9:00 - 12:00
	1 F	1 F/h		1 F/h	1 F/h	1 F	1 F	1 F
		Z1		Z2				
7313	MONTAG - FREITAG						SAMSTAG	
Schwörstadt - SH ZOB (nicht über Wehr)	vor 6:30	6:30-8:30	8:30-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:00	7:00 - 9:00	9:00 - 12:00
		1 F/h		1 F	1 F	1 F/h	1 F	1 F
		Z3		Z4				
1 Fahrt je Stunde								
1 Fahrt je Zeitschiene								
Z1: während der Schulzeit eine weitere Fahrt zwischen 6:30 und 7:00 Uhr								
Z2: während der Schulzeit ist diese Fahrt durch zwei Fahrten zu ersetzen								
Z3: während der Schulzeit ist stündlich eine weitere Fahrt zwischen Schwörstadt (Haus Thoma) und Wehr (Fliengen) durchzuführen								
Z4: während der Schulzeit eine zusätzliche Fahrt in dieser Zeitenlage								

7312 A	MONTAG bis FREITAG											
Krankenhaus - RS (CH)	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
		1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	2 F				
SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 Zwischen 7:30 und 17:30 stündlich SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 2 F 3 F												
7312 B	MONTAG bis FREITAG											
Krankenhaus - HPS (CH)	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
		1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	3 F				
SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 Zwischen 8:00 und 18:00 stündlich SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 3 F 2 F												
7312 C	MONTAG bis FREITAG											
RS (CH) - Krankenhaus	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
	1 F	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	3 F				
Z 1 SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 Zwischen 8:00 und 18:00 stündlich SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 2 F 3 F												
7312 D	MONTAG bis FREITAG											
HPS (CH) - Krankenhaus	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
	1 F	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	1 F/h	2 F				
Z 1 SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 Zwischen 8:31 und 18:31 stündlich SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 3 F 2 F												
7312.1 A	MONTAG bis FREITAG											
Herten - Rheinfelden	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
		2 F	1 F			1 F	4 F	3 F				
Z 2 SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 1 F 1 F 1 F SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 1 F												
7312.1 B	MONTAG bis FREITAG											
Warmbach - Rheinfelden	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
		4 F	2 F/h	2 F/h	2 F/h	2 F/h	2 F/h	5 F				
Z 3 SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 1 F 2 F/h 2 F/h 1 F/h SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 1 F/h 1 F/h												
7312.1 C	MONTAG bis FREITAG											
Rheinfelden - Karsau	5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
	3 F	4 F	4 F	1 F/h	1 F/h	1 F/h	10 F	6 F	1 F/h			
Z 4 SAMSTAG vor 7:00 7:00 - 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-20:00 20:00-21:00 nach 21:00 1 F/h 1 F/h 4 F 1 F 1 F 1 F SONNTAG vor 9:00 9:00 - 14:00 14:00 - 18:00 18:00-22:00 nach 22:00 1 F 2 F 2 F 2 F 1 F												

7312.1 D		MONTAG bis FREITAG											
Rheinfelden - Riedmatt		5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
			1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	2 F	1 F				
							Z 5						
							SAMSTAG			SONNTAG			
vor 7:00		7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	nach 21:00	vor 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00	nach 22:00	
		1 F	1 F										
7312.1 E		MONTAG bis FREITAG											
Rheinfelden - Herten		vor 6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
		1 F	2 F	1 F		1 F	1 F	5 F	2 F				
							SAMSTAG			SONNTAG			
vor 7:00		7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	nach 21:00	vor 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00	nach 22:00	
		2 F	1 F			1 F					1 F		
7312.1 F		MONTAG bis FREITAG											
Rheinfelden - Warmbach		5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
			4 F	2 F/h	2 F/h	2 F/h	2 F/h	2 F/h	5 F				
		Z 6											
							SAMSTAG			SONNTAG			
vor 7:00		7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	nach 21:00	vor 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00	nach 22:00	
		1 F	2 F/h	9 F	1 F/h				1 F/h	1 F/h			
7312.1 G		MONTAG bis FREITAG											
Karsau - Rheinfelden		5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
		3 F	5 F	3 F	1 F/h	1 F/h	1 F/h	10 F	5 F				
		Z 7					Z 5	Z 8					
							SAMSTAG			SONNTAG			
vor 7:00		7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	nach 21:00	vor 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00	nach 22:00	
		2 F	1 F/h	6 F	3 F	1 F		1 F	3 F	2 F	2 F		
7312.1 H		MONTAG bis FREITAG											
Riedmatt - Rheinfelden		5:00-6:00	6:00-8:00	8:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-17:00	17:00-22:00	22:00-24:00			
			3 F	1 F	1 F	1 F	1 F		1 F				
		Z 9											
							SAMSTAG			SONNTAG			
vor 7:00		7:00 - 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-20:00	20:00-21:00	nach 21:00	vor 9:00	9:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00-22:00	nach 22:00	
		1 F	1 F										
		2 Fahrten je Stunde											
		1 Fahrt je Stunde											
		Fahrten je Zeitschiene											
		Z 1: Fahrt ab Busbahnhof Rheinfelden											
		Z 2: nur während den Schultagen über Real- und Goetheschule											
		Z 3: an schulfreien Tagen lediglich 3 Fahrten											
		Z 4: an schulfreien Tagen 10 Fahrten											
		Z 5: nur an Schultagen											
		Z 6: an schulfreien Tagen lediglich 3 Fahrten											
		Z 7: erste Fahrt ab Schildgasse											
		Z 8: an schulfreien Tagen 9 Fahrten											
		Z 9: an schulfreien Tagen 2 Fahrten											

Anlage 2.2 Bedienungshäufigkeit Wiesental und Schwarzwald

Die Linienbündel Schwarzwald und Wiesental umfassen das geografische Gebiet des Mittelbereichs Schopfheim mit Ausläufern nach Steinen und in die Nachbarlandkreise.

Bedienung Linienbündel Schwarzwald

Linie 7300	Titisee Bhf. - Todtnau – Schopfheim
Linie 7306	Schönau i.Schw. – Belchenbahn (über Multen/Wiedener Eck)
Linie 9003	Häg-Ehrsberg/Ehrsberg – Zell i.W.
Linie 7321	Todtmoos – Todtnau/Schönau

Als Mindeststandard gelten die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gültigen Linienfahrpläne.

Bedienung Linienbündel Wiesental

Das Linienbündel Wiesental deckt zurzeit hauptsächlich den Bedarf der Schülerbeförderung und Pendlerströme ab. Es herrscht ein Mangel an Angeboten an den Wochenenden und wochentags zum späten Nachmittag. Ergänzend zu den hier bestehenden Linienfahrplänen und als Ersatz der Linienfahrten ab ca. 16 Uhr soll ein flexibler Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG umgesetzt werden. Diese sogenannten On-Demand-Verkehre, die nach entsprechender Ausgestaltung als Linienbedarfsverkehre genehmigt werden können, verkehren im Flächenbetrieb ohne festen Linienweg. Die Buchung erfolgt über frei definierbare virtuelle Einstiegs- und Ausstiegspunkte. Für das jeweilige Bediengebiet wird ein virtuelles Haltestellennetz definiert, mit dem Ziel, alle 250 bis 600 Meter im innerörtlichen Bereich einen virtuellen Halt bzw. Zugangspunkt für die Fahrgäste zu erhalten. Im außerörtlichen Bereich gilt es die „Points of Interest“ (POI) und die bestehenden Haltestellen als virtuelle Haltepunkte zu markieren.

Linie 7305	Steinen Schule – Steinen Hüsing – Steinen Hägelberg - Endenburg
Linie 7308	Schopfheim Busbhf. – Schopfheim – Gersbach Post
Linie 7310	Schopfheim Ebertschule – Tegernau – Haldenhof/Schönau
Linie 9002	Tegernau - Zell i. W. – Gersbach

Als Mindeststandards für die Linien nach §42 PBefG gelten die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gültigen Linienfahrpläne mit Ausnahme der Zeiten des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG.

Ausgestaltung des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG für das Linienbündel Wiesental

Bediengebiet	Innerhalb des geografischen Bündels Wiesental: Böllen, Bürchau, Elbenschwand, Fröhnd, Hausen im Wiesental, Maulburg, Neuenweg, Raich, Sallneck, Schönau im Schwarzwald, Tegernau, Wembach, Wies, Wieslet, Zell im Wiesental, Steinen zzgl. Kandern	
Bedienzeiten	Mo - Fr	16.00 – 21.00 Uhr
	Sa + So	06.30 – 18.00 Uhr

Ausgestaltung des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG im Stadtgebiet Schopfheim

Bediengebiet	Das Bediengebiet umfasst das Stadtgebiet Schopfheim mit den 8 Stadtteilen: Langenau, Fahrnau, Raitbach, Enkenstein, Gersbach, Eichen, Wiechs, Kürnberg
Bedienzeiten	Mo-Fr: 8:00 - 12:00 Uhr 14:00 - 18:00 Uhr Sa: 08:00 - 12:00 Uhr So: kein Betrieb

Die Möglichkeit zur Fahrtbuchung steht dem Fahrgast mit Hilfe eines Smartphones oder einer Web-Applikation vollumfänglich zur Verfügung. Die Grundfunktionalität der Fahrtbuchung ist ebenfalls über einen Anruf beim Verkehrsunternehmen möglich.

Der Fahrgast hat die Möglichkeit, während der Bedienzeiten des Linienbedarfsverkehrs eine Fahrt in Echtzeit zu buchen.

Der Fahrtwunsch ist innerhalb von durchschnittlich 40 bis 80 Minuten zu erfüllen. Im Stadtgebiet von Schopfheim ist eine durchschnittliche Wartezeit von 20 bis maximal 40 Minuten vorgesehen.

Der Fahrgast kann durch vorzeitige Mitteilung eines Fahrtwunsches (Buchung) eine Fahrt mit festdefinierter Ankunfts- oder Abfahrtszeit zu buchen. Zudem kann der Fahrgast einen Fahrtwunsch als regelmäßigen Fahrtwunsch(Dauerbuchungen) festlegen und buchen.

Die Umwege für einzelne Fahrten dürfen 50 bis 60 Prozent der ursprünglich gebuchten Strecke auf direktem Wege nicht übersteigen.

In Anlehnung an die Vorgaben des Land und des Bundes sollen möglichst emissionsarme (emissionsfreie) Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Die Umsetzung der CVD (Clean Vehicle Directive) soll für beide Linienbündel sukzessive in Anlehnung an die Vorgaben von Bund und Land erfolgen.