

Kriterien für ein Regionalbusnetz im NVP 2021

Stand: 19.07.2019

A. Grundlagen

Entscheidender Baustein des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzepts BREISGAU-S-BAHN ist die Anpassung des regionalen Buskonzepts. Bereits in der Machbarkeitsstudie vom 19.12.1996, die nachfolgend von der Verbandsversammlung beschlossen wurde (Nahverkehrsentwicklungsplan 1997 – NVEP-) und Grundlage auch des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 ist, wurde ausgeführt, dass die verbesserte Bedienung des SPNV in der Fläche weiterzuführen ist und somit im Rahmen des integrierten Programms im gesamten Verbundraum des RVF Angebotsverbesserungen erfolgen („Zug und Bus aus einem Guss“).

Spätestens nach dem Abschluss des Ausbaus bzw. der Elektrifizierung der Elztalbahn Ende 2020 wird auf allen Schienenverkehrsstrecken im Verbandsgebiet der durch das Land Baden-Württemberg vergebene, ausgeweitete Schienenverkehr aufgenommen sein. Damit kommen die Gemeinden an Schienenstrecken unmittelbar in den Genuss verbesserter Leistungen.

B. Kriterien zur Neukonzeption des Regionalbusnetzes

Aus dem oben dargelegten Erwägungen ergibt sich, dass mit dem neuen Nahverkehrsplan auch die bisher historisch gewachsenen Linienführungen und der Bedienungsumfang des Regionalbuses komplett zu überdenken und im Nahverkehrsplan 2021 zu planen sind. Auf der Grundlage dieser Festlegungen im Nahverkehrsplan können dann in einem weiteren Schritt die Leistungen im Regionalbusverkehr durch die Aufgabenträger an die geänderten Anforderungen und Verkehrsbedürfnisse unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben des Personenbeförderungs-, Vergabe- und europäischen Verkehrsrechtes und der finanziellen Rahmenbedingungen der Aufgabenträger nach Abschluss der ÖPNV-Finanzierungsreform angepasst werden.

Linienführung und Bedienumfang für ein zukunftsfähiges Regionalbuskonzept sind auch wegen der in der Umsetzung erforderlichen Akzeptanz durch Öffentlichkeit, Gemeinden und Unternehmen nach objektiv prüf- und festlegbaren Kriterien zu ermitteln. Als Grundlage für diese Festlegung dienen dabei die unterschiedlichen Funktionen der Regionalbusverkehre. Danach lassen sich Linien/Verbindungen nach folgenden Kategorien unterscheiden:

Kategorie GemE: Linien der Gemeindeerschließung
Verbindungen, die der Anbindung aller politischen Gemeinden an das SPNV-Netz dienen, soweit diese nicht bereits durch den SPNV oder Verkehre anderer Kategorien erschlossen sind.

Die Anbindung von nicht direkt über den SPNV erschlossenen Gemeinden durch eine Regionalbuslinie muss dabei mindestens den Stadt bzw. Ortsteil erschließen, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt (in der Regel also den Kernort).

Kategorie OTE: Linien der Ortsteilerschließung – Finanzierungsvorbehalt
Verbindungen die alle übrigen Orts- bzw. Stadtteile einer Gemeinde* ¹ durch Regionalbuslinien erschließen, soweit diese nicht bereits durch den SPNV oder Verkehre der anderer Kategorien erschlossen sind. Die Anbindung anderer Orts- und/oder Stadtteile obliegt der jeweiligen Gemeinde.

Neben den grundlegenden Verbindungskategorien der Gemeindeerschließung ergeben sich folgende ergänzende Funktionen von Linienverbindungen, die im Planungsprozess beachtet werden müssen.

HINWEISE:

a) Eine Verbindung zum Kernort*² muss dabei nicht umsteigefrei erfolgen.

*¹ Orts- bzw. Stadtteile Stadtteil im Sinne dieser Kriterien sind Gemeindeteile, die aufgrund von § 5 Abs. 4 der Gemeindeordnung i.V.m. § 2 der Verordnung des Innenministeriums zur Durchführung der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg einen Namen erhalten haben **und** die am 01.09.1968 als selbständige Gemeinden bestanden oder die diesen Status nachfolgend erhielten.

b) Verbindungen dieser Kategorie stehen ausdrücklich unter Finanzierungsvorbehalt.

Gegebenenfalls kann unter fiskalischen Gesichtspunkten nur die Anbindung von Ortsteilen ab einer bestimmten, noch festzulegenden Einwohnerzahl (z.B. ca. 1.000 Einwohner = Größe der kleinsten politischen Gemeinde im Verbandsgebiet) durch die Aufgabenträger gewährleistet werden.

Kategorie IRL: Interregionale Linien
Verbindungen zur Stärkung der zentralörtlichen Funktionen von Mittel- und Unterzentren im Verbandsgebiet und deren überregionalen Funktionen über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus.

Dabei werden auch die Linienführungen, die im Regiobus-Konzept des Landes vorgesehen sind, berücksichtigt. Soweit dies sinnvoll ist, kann die Regiobus-Förderung des Landes in die Linienfinanzierung mit einbezogen werden. Da das Gebiet anderer Aufgabenträger betroffen ist, können diese Verkehre nur dann und insoweit eingerichtet werden, wie Linienführung und Finanzierung mit diesen abgesprochen ist.

Soweit bei den genannten (inter-)regionalen Linien ein gemeinsames Interesse mit den Nachbarlandkreisen (noch) nicht gegeben, bleibt eine – teilweise – Realisierung im Verbandsgebiet des ZRF im Rahmen der Kat. GemE oder ggf. OTE zu prüfen.

Kategorie RESV: regionale Ergänzungslinien SPNV-Netz
Verbindungen, die die Verkehrsleistungen im SPNV ergänzen, indem sie geographische Bedienungslücken des SPNV schließen und zusätzliche regionale Verkehrsachsen zur Stärkung der zentralen Orte bilden, ohne dass dabei zwingend der „Knoten Freiburg“ genutzt werden muss.

Dies betrifft folgende Relationen:

- Breisach - Bad Krozingen (bereits bestehende Regiobus-/Schnellbus-Linie)

*² Kernort ist der Orts- oder Stadtteil, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt. Dies ist im Weiteren mit den Gemeinden im Einzelfall festzulegen.

- Staufen – Müllheim (ggf. als Verlängerung der Regiobuslinie Lörrach-Kandern-Müllheim)
- Emmendingen – Waldkirch (bereits bestehend)
- Bahlingen – Teningen – Emmendingen und
Nimburg – Teningen - Emmendingen
- Gottenheim – Bad Krozingen
- Oberrotweil – Bötzingen – (Gottenheim)
- Rheinschiene Nord – Hochschwarzwald (z. B. Denzlingen – Glottertal –
Hinterzarten)
- Denzlingen – Nimburg

Kategorie STEV: Schienentaktergänzungsverkehre
Verbindungen, die als Schienentaktergänzungsverkehre (STEV) das bestehende Angebot im Schienenverkehr <u>bedarfsgerecht</u> ergänzen und verdichten, wenn dies aus Kapazitätsgründen oder in Absprache mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des SPNV erforderlich wird.

C. Taktverdichtungen im Rahmen der Neukonzeption des Regionalbusnetzes

Neben diesen Kategorien müssen auf einigen Linien Taktverdichtungen, z. B. durch zeitlich begrenzt andere Linienverkehre, vorgenommen werden, um die Verkehrsmengen bewältigen zu können. Dabei bietet es sich auch an, auf einzelnen Abschnitten verdichtet zu fahren, das Linienende jedoch mit einem anderen Ziel zu verknüpfen, um eine weitere Vernetzung des Angebotes und zusätzliche Fahrtoptionen anbieten zu können und den Schülerverkehr zu optimieren.