

## Beschlussvorlage

bearbeitet von:	Tel.Nr.:	Datum:
Herr Anders	0761/201-4580	
Herr Lederle	0761/201-4581	16.10.2019

---

## BREISGAU-S-BAHN 2020 - Fortschreibung Nahverkehrsplan

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	13.11.2019		X	X	
<b>VV</b>	<b>11.12.2019</b>	X			<b>X</b>

---

### Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

- 1. Die Verbandsversammlung nimmt von den in der Anlage zur Drucksache genannten Linienkategorien zur Bildung einer künftigen Neukonzeption des Regionalbus-Liniennetzes („Konzeption BREISGAU-BUS“) Kenntnis.**
- 2. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung, diese Konzeption im Rahmen der Neufassung des Nahverkehrsplanes für das Verbandsgebiet (NVP 2021) unter Einbeziehung des Ergebnisses der vorgezogenen Beteiligung der Verkehrsunternehmen und der Gemeinden im Verbandsgebiet weiterzuentwickeln und hierüber weiter zu informieren.**

Anlage: Kriterienkatalog „Linienfunktionen Regionalbusnetz“

## Begründung

Mit Beschluss vom 19.12.2018 (Drucksache ZRF-bA/VV 2018.007) hat die Verbandsversammlung die Verwaltung beauftragt, zum Dezember 2020 eine umfassende Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für das Verbandsgebiet des ZRF durchzuführen.

Da zunächst vorrangig die Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umgesetzt wurden, legten die bisherigen Nahverkehrspläne des Zweckverbands, zuletzt der NVP 2014-2017, jeweils den (fahrplanmäßigen) Status-Quo im Regionalbusverkehrs als Standard der Verkehrsbedienung nach § 5 ÖPNVG fest.

Wichtiger Baustein des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzepts BREISGAU-S-BAHN ist deshalb für die nun anstehende Planungsperiode ab 2021 die Anpassung des regionalen Buskonzepts auf den vertakteten, neugestalteten SPNV.

## Grundlagen

Bereits in der Machbarkeitsstudie vom 19.12.1996, die nachfolgend von der Verbandsversammlung als Nahverkehrsentwicklungsplan – NVEP- beschlossen wurde und zugleich die Grundlage auch des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 ist, wurde festgelegt, 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 sollen („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, wenn auch die Vertaktung im Rheintal mangels des 3.+4. Gleises noch lückenhaft bleibt. Damit kommen die Städte und Gemeinden an Schienenstrecken unmittelbar in den Genuss verbesserter Leistungen.

In allen Diskussionen zur Finanzierung und Umsetzung des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 ist daher seitens der Entscheidungsgremien immer wieder betont worden, dass das bereits in der Machbarkeitsstudie geforderte vertaktete regionale Buskonzept in Anpassung an das verbesserte Angebot auf der Schiene zu einer dauerhaften Angebotsverbesserung „in der Fläche“ führen muss.

Die für den Nahverkehrsplan 2021 zu entwickelnden Vorgaben schaffen die rechtlichen Voraussetzungen für deren mittelfristige Umsetzung und damit für einen flächendeckenden guten Nahverkehr im Verbandsgebiet.

## Rechtliche Wirkung der Vorgaben des Nahverkehrsplans

Bis heute werden die Verkehrsleistungen in den Landkreisen im Wesentlichen als eigenwirtschaftliche Verkehre in unterschiedlicher Dichte und Verlässlichkeit, insbesondere was eine merkbare Vertaktung anbetrifft, erbracht.

Die Festlegungen im Nahverkehrsplan binden die zuständige Genehmigungsbehörde im Rahmen von Genehmigungsverfahren nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Zulassung von Linienverkehren im straßengebundenen Öffentlichen Nahverkehr. Genehmigungsbehörde für Verfahren nach § 42 PBefG ist für das ZRF-Verbandsgebiet das Regierungspräsidium Freiburg. Konkret bedeutet dies, dass bei Anträgen zur Einrichtung von

neuen Linienverkehren oder zur Weiterführung bestehender Angebote diese nur genehmigt werden dürfen, soweit die Anträge mit den Linien- und Bedienungsvorgaben des NVP übereinstimmen. Dabei kann eine Genehmigung als eigenwirtschaftlicher Verkehr im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs oder, soweit solche Anträge nicht gestellt werden, im Rahmen eines Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens durch den Aufgabenträger als gemeinwirtschaftlicher Verkehr erfolgen. Die Vorgaben des NVP 2021 definieren für den Bereich des Regionalbusses, welche Linienverbindungen mit welcher Bedienqualität (Taktung, Kapazität, Standard etc.) bei einer allfälligen Neuerteilung von PBefG-Genehmigungen zugelassen werden. Soweit der NVP Linien betrieblich verbindet (Linienbündel) kann eine (neue) Genehmigung nur für dieses Linienbündel erteilt werden.

#### Weitere Ziele für den Planungsprozess

In einer ersten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform hat das Land Baden-Württemberg seit 2018 die bisher direkt vom Land an die Verkehrsunternehmen geleisteten Fördermittel (ex § 45a-Förderung - Ausbildungsverkehr) in Höhe von 200 Mio. Euro den Aufgabenträgern zugewiesen. Die Stadt- und Landkreise sollen mit diesen Mitteln künftig Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV finanzieren. Die Aufgabenträger sind zum einen verpflichtet, eine Mindesttrabattierung für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs zu gewährleisten. Zum anderen können sie darüber hinaus weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorgeben (und finanziell ausgleichen) oder im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen solche Leistungen sicherstellen (§§ 15, 16 ÖPNVG). Die Fördermittel stellen einen wesentlichen Teil der allgemeinen Finanzierung von Nahverkehrsleistungen im Busverkehr dar. Der ZRF hat die Landesvorgaben mit der Ausgleichssatzung vom 11.10.2017 bzw. der hierzu abgeschlossenen Übergangsvereinbarung bisher im Rahmen einer Status-Quo-Garantie umgesetzt.

Es ist absehbar, dass in einer zweiten Stufe zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform die bisherige Förderpraxis der pauschalen Zuweisung grundlegend geändert wird. Vorgesehen ist, für die Fördermittel nach § 15 ÖPNVG u. a. eine an raumstrukturellen und leistungsbezogenen Parametern orientierte Förderhöhe ab 2021 schrittweise einzuführen. Gleichzeitig sollen auch für die Verbundförderung und im Bereich der Einnahmeverteilung verstärkt an Qualitäts- und Leistungsparametern orientierte Förderkriterien angewendet werden.

Die Festlegungen des NVP 2021 müssen insoweit die notwendigen Vorgaben für eine europa- und vergaberechtlich abgesicherte Umsetzung schaffen.

#### Kriterien für eine Neukonzeption des Liniennetzes (Konzeption BREISGAU-BUS)

Linienführung und Bedienumfang für den NVP 2021 sind daher rechtlich, wie wegen der erforderlichen Akzeptanz nach objektiv prüf- und festlegbaren Kriterien zu definieren. Als Grundlage für die Definition eines künftigen Regionalbusnetzes dienen dabei die unterschiedlichen Funktionen der Regionalbusverkehre. Diese sind in dem als Anlage beigefügten Kriterienkatalog beschrieben. In die Entwicklung einer Linienvorstellung ist dabei auch der derzeitige Linienbestand mit einzubeziehen und z.B. ein Verzicht auf schienenparallele Busverkehre - soweit dies unter verkehrlichen Erwägungen möglich ist – vorzusehen. Ebenso sind erforderliche Schülerverkehre in das Liniennetz mit einzuplanen. Die Vorarbeiten hierzu haben begonnen.

#### Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der oben dargestellten Kriterien hat die Verbandsverwaltung eine vorläufige Linienvorstellung für die einzelnen Verkehrsräume entwickelt. Dies wurde im Rahmen

einer vorgezogenen Anhörung sowohl den bisher in der Region tätigen Verkehrsunternehmen als auch den Gemeinden zur Stellungnahme übermittelt. Die in diesem Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen sollen nun in einem zweiten Schritt ausgewertet und - soweit sie inhaltlich mit den oben beschriebenen Kategorien vereinbar und sinnvoll sind - in die Liniennetzkonzeption eingearbeitet werden.

Die überarbeitete Liniennetzkonzeption soll dann Gegenstand des für das für Frühjahr 2020 vorgesehenen formalen Offenlage- und Beteiligungsverfahrens sein.

Auf der Grundlage der dann folgenden Festlegungen und Vorgaben des NVP 2021 sind zudem mit den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen als Aufgaben- und Kostenträger für die regionalen Busverkehre die anzuwendenden „Mindestbedienstandards“ und deren Finanzierung abzuklären.

## Kriterienkatalog **Linienfunktionen Regionalbusnetz**

Stand 15.10.2019

---

Linien/Verbindungen sind nach folgenden Kategorien zu 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 Regionalbusverkehre anderer Kategorien erschlossen sind.

Die Anbindung von nicht direkt über den SPNV erschlossenen Gemeinden durch eine BREIGAU-BUS-Linie muss dabei mindestens den Stadt- bzw. Ortsteil erschließen, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt, in der Regel also den Kernort. Dies ist im Weiteren mit den Gemeinden im Einzelfall festzulegen.

Betroffen sind hier folgende Gemeinden:

Au,	Badenweiler,	Biederbach,	Bollschweil,
Buchenbach,	Eschbach,	Eisenbach	Forchheim,
Freiamt,	Hartheim,	Horben,	Lenzkirch
Malterdingen,	Merzhausen,	Oberried	Pfaffenweiler,
Rheinhausen	Sexau,	Simonswald	Sölden,
Stegen,	Sulzburg,	Umkirch,	Weisweil,
Wittnau	Wyhl		

### **Kategorie ÜL: Übergreifende Linien**

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

Diese Kategorie umfasst auch die Linienführungen, die im Regiobus-Konzept des Landes vorgesehen sind. Soweit dies sinnvoll ist, kann die Regiobus-Förderung des Landes in die künftige 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 vereinbart sind.

- Herbolzheim – Rust (gemeinsam mit dem Ortenaukreis)
- Elzach – Haslach (gemeinsam mit dem Ortenaukreis, im Regiobus-Konzept des Landes enthalten)
- Elzach – Triberg (gemeinsam mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis)
- Bleibach – Furtwangen (gemeinsam mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis)

- Neustadt – Eisenbach – Furtwangen (gemeinsam mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis)
- Neustadt – Lenzkirch – Bonndorf (gemeinsam mit dem Landkreis Waldshut, im Regiobus-Konzept des Landes enthalten)
- Seebrugg – St.Blasien (gemeinsam mit dem Landkreis Waldshut, im Regiobus-Konzept des Landes enthalten)
- Feldberg – Todtnau (gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach, im Regiobus-Konzept des Landes enthalten)
- Kirchzarten – Schauinsland – Todtnau (gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach)
- Münstertal – Wiedner Eck (– Schönau) (gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach)
- Kandern – Müllheim (gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach, im Regiobus-Konzept des Landes enthalten)
- Riegel-Malterdingen – Sélestat (gemeinsam mit der Région Grand Est)
- Breisach-Colmar (gemeinsam mit der Région Grand Est, im Regiobus-Konzept des Landes enthalten)

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

<b>Kategorie ESV: Ergänzungslinien SPNV-Netz</b>
--

Verbindungen, die die Verkehrsleistungen im SPNV ergänzen, indem sie geographische Bedienungslücken des SPNV-Netzes 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)
- Staufen – Müllheim (ggf. als Verlängerung der Regiobus-Linie Lörrach-Kandern-Müllheim)
- Emmendingen – Waldkirch (bereits bestehend – diese Linie begründet sich aus den schlechten Umsteigeverbindungen in Denzlingen, die durch das künftige Angebotskonzept des Landes auf der Rheintalbahn mit stündlich wechselnden Abfahrtszeiten der RE-Züge entstehen)
- Bahlingen – Teningen – Emmendingen
- Nimburg – Teningen - Emmendingen
- Gottenheim – Bad Krozingen
- Oberrotweil – Bötzingen – (Gottenheim)
- Rheinschiene Nord – Hochschwarzwald (z. B. Denzlingen – Glottertal – Hinterzarten)
- Denzlingen – Nimburg

<b>Kategorie STEV: Schientaktergänzungsverkehre</b>
---

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

Dies betrifft die Relationen:

- Endingen – Breisach
- Bleibach – Elzach
- Staufen – Münstertal
- Neustadt – (Friedenweiler –) Löffingen
- Neuenburg – Müllheim
- Titsee – Seebrugg

Hinzutreten muss nach Auffassung der Verbandsverwaltung auch im Lichte Beteiligung der Städte und Gemeinden:

<b>Kategorie OTE: Linien der Ortsteilerschließung – Finanzierungsvorbehalt</b>
--

Verbindungen, die die weiteren Orts- bzw. Stadtteile einer Gemeindegemeinde durch BREISGAU-BUS-Linien erschließen, soweit diese nicht bereits durch den SPNV oder Verkehre der anderen Kategorien erschlossen sind.
---

Gerade diese Verbindungen stehen unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Letztlich ist durch die Landkreise als Aufgaben- und Kostenträger für den Regionalbusverkehr festzulegen, ob und mit welchem Bedienstandard hier geplant werden soll. Denkbar wären Abweichungen vom Stundentakt, Taktverlängerungen (z. B. an Sonn- und Feiertagen), eingeschränkte Betriebszeiten oder alternative Bedienformen (Rufbus, AST, etc.). Auch kann dieses u.E. nur Ortsteile mit gemeinderechtlichen Status betreffen.

Grundsätzlich strebt die Verwaltung für Linien aller Kategorien einen dem Takt des Schienenverkehrs entsprechende Taktung (i. d. R. Stundentakt) an. Auf einigen Linien müssen allerdings Taktverdichtungen vorgenommen werden, um die Verkehrsmengen bewältigen zu können. Die Festlegung von Bedientakten ist, wie die Bedienformen (Linienbus, Gefäßgröße, Rufbus, AST o.ä.), als sog. „Mindestbedienstandard“ im Nahverkehrsplan festzulegen.