

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

Nahverkehrsplan 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielsetzung	3
1.1	Einführung und Hinweise zum Verfahren	3
1.2	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans	5
1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
1.4	Organisation und Aufgabenträgerschaft im regionalen ÖPNV	7
2	Bestandsanalyse	9
2.1	Raum- und Verkehrsstruktur	9
2.1.1	Zentralörtliche Funktionen und Entwicklungsachsen	10
2.1.2	Verkehrsinfrastruktur	13
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung	16
2.1.4	Arbeitsplätze und Pendlerverhalten	18
2.1.5	Schulstandorte und Schülerzahlen	20
2.1.6	Tourismus	21
2.2	Bestehendes ÖPNV-Verkehrsangebot	22
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	22
2.2.2	Stadtverkehr Freiburg	32
2.2.3	Regionalbusverkehr	39
2.2.4	Stadt- und Ortsbusverkehre	41

2.2.5	Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und Verkehrsangeboten	44
2.3	Folgerungen aus der Bestandsanalyse für die künftige ÖPNV-Planung	46
3	Vorgaben für das künftige Nahverkehrsangebot	50
3.1	Grundsätze	50
3.2	Zielkonzept Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	51
3.3	Verkehrskonzept für den Stadtverkehr Freiburg	52
3.4	Verkehrskonzept für den Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)	54
3.5	Verkehrskonzepte für Stadt- und Ortsverkehre	56
3.6	Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr	56
3.7	Barrierefreiheit im Nahverkehr	59
3.8	Tarifvorgaben	62
3.9	Intermodalität verschiedener Verkehrsträger und neue Mobilitätsformen und –angebote	63
3.10	Digitalisierung im ÖPNV	65
4	Linienbildung und Festlegung von Verkehrsbereichen (Linienbündel) im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)	68
4.1	Linien im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)	68
4.2	Mindestbedienstandards im BREISGAU-BUS-Netz	70
4.3	Bildung von Linienbündeln und Verkehrsbereichen	72
4.4	Rechtliche Wirkung der Linienbildung und der Festlegung von Standards	75
4.5	Finanzierung des Angebots	77
4.6	Zeitplan zur Umsetzung	78
5	Strategische Umweltprüfung	79
	Verzeichnis der Anlagen	80
	Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	81
	Quellenangaben	82
	Abkürzungen	83

1. Rahmenbedingungen und Zielsetzung

1.1 Einführung und Hinweise zum Verfahren

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg vom 8. Juni 1995 haben die Stadt- und Landkreise in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Nahverkehrspläne (NVP) aufzustellen und diese in der Regel alle fünf Jahre bzw. bei Bedarf fortzuschreiben. Der NVP dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen für die Entwicklung des Nahverkehrsangebotes innerhalb der Laufzeit. Nach § 11 ÖPNVG können benachbarte Aufgabenträger einen gemeinsamen Nahverkehrsplan erstellen. Für die Stadt Freiburg und die Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald nimmt der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) diese Aufgabe wahr (§ 2 Abs. 2 Zweckverbandssatzung).

Ziel ist, den öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen eines integrierten Gesamtsystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes gesichert und verbessert sowie den Belangen des Klima- und Umweltschutzes und der Sicherheit und Zugänglichkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.

Gemäß § 12 ÖPNVG erfolgt die Aufstellung des Nahverkehrsplans durch Beschluss des Aufgabenträgers. Die Stadt Freiburg und die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen haben diese Aufgabe dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) übertragen. Der beschlossene Nahverkehrsplan ist dem Regierungspräsidium anzuzeigen. Das Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde hat die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zu berücksichtigen.

Auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie vom 19.12.1996 zum „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept BREISGAU-S-BAHN 2005“ hatte der ZRF im Juni 1997 den Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) gemäß ÖPNV-Gesetz erstellt, der die langfristige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes im Verbandsgebiet abbildet. Im darauffolgenden Jahr wurde der erste Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum von 1998 bis 2003 verabschiedet. Die erste Fortschreibung erfolgte für die Jahre 2004 bis 2008. Nachdem sich das Land Baden-Württemberg und der ZRF in der „Freiburger Erklärung“ im Dezember 2007 darauf verständigt hatten, das Konzept BREISGAU-S-BAHN 2005 für den Zielhorizont 2020 weiterzuentwickeln,

fiel die Entscheidung, den NVP zunächst nicht fortzuschreiben sondern die Gültigkeit zu verlängern bis die Planungen zur BREISGAU-S-BAHN 2020 hinreichend konkretisiert werden konnten. Ende 2013 verabschiedete die Verbandsversammlung des ZRF den Nahverkehrsplan für die Jahre 2014 bis 2017, der in einem bedarfsgerechten Umfang im Hinblick auf die Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN 2020 übergangsweise fortgeschrieben worden war. Im Jahr 2018 wurde dieser dann bis Ende 2020 verlängert, weil zu diesem Zeitpunkt die Ausbaumaßnahmen auf den S-Bahn-Strecken mit den entsprechenden Angebotsverbesserungen abgeschlossen sein sollten.

Die Verbandsversammlung des ZRF hat am 19. Dezember 2018 die Verwaltung mit der Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans zum Dezember 2020 beauftragt. Aufgrund der Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Elztalbahn und der Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme der Ost-West-Achse musste der Zeitplan angepasst werden. Daher wurde die Laufzeit des bisherigen Nahverkehrsplans durch die Verbandsversammlung bis zum Dezember 2021 verlängert.

Mit der Umsetzung der Ausbaukonzeption auf der Ost-West-Achse des S-Bahn-Netzes zwischen dem Hochschwarzwald, Freiburg und dem Kaiserstuhl ab Dezember 2019 und der 2021 folgenden Strecke von Freiburg über Waldkirch nach Elzach sowie mit der Neuordnung der Schienenangebote im Rheintal ab Juni 2020 werden die im Schienenverkehr gesetzten Ziele des Konzepts BREISGAU-S-BAHN 2020, Ausbaustufe 2018-neu erreicht. In der Stadt Freiburg wurde das vom Gemeinderat 2013 beschlossene Stadtbahnausbauprogramm vorangetrieben und mit den Inbetriebnahmen der regional bedeutsamen Strecke „Stadtbahn Zähringen“ sowie der städtischen Projekten „Stadtbahn Messe“ und „Stadtbahn Rotteckring“ umgesetzt. Diese Schienen- und Stadtbahnstrecken bilden das verkehrliche Rückgrat im Verbandsgebiet.

Gemäß § 11 Abs. 3 des ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er muss mindestens die folgenden Inhalte umfassen:

- Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);

-
- Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens (Verkehrsprognose);
 - Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
 - Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg gibt darüber hinaus als Zielsetzung vor, dass die regionalen Leistungen des Personennahverkehrs auf der Straße auf das Grundangebot des Landes auf der Schiene auszurichten sind.

Mit dem Abschluss des Ausbaus bzw. der Elektrifizierung der Elztalbahn im Jahr 2021 wird auf allen Strecken des Verbandsgebiets der vom Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bestellte Schienenverkehr mit durchweg elektrischen Zügen und erweiterterem Angebot aufgenommen sein. Dann können im Rahmen des integrierten Ansatzes im gesamten Verbandsgebiet Angebotsverbesserungen entsprechend der Philosophie „Zug und Bus aus einem Guss“ erfolgen und auf diesem Weg auch die Gemeinden abseits der Schienenstrecken von dem verbesserten Angebot auf der Schiene profitieren.

Aus den oben dargelegten Erwägungen ergibt sich, dass mit dem neuen Nahverkehrsplan 2021 auch die bisher historisch gewachsenen Linienführungen und der Bedienungsumfang der Regionalbusse zu überarbeiten und neu zu definieren sind. Auf der Grundlage dieser Festlegungen im Nahverkehrsplan können dann schrittweise die Leistungen im Regionalbusverkehr durch die Aufgabenträger an die geänderten Anforderungen und Verkehrsbedürfnisse angepasst werden. Dabei sind die rechtlichen Vorgaben des Personenbeförderungs-, des Vergabe- und des europäischen Verkehrsrechts sowie die finanziellen Rahmenbedingungen der Aufgabenträger nach Abschluss der ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes Baden-Württemberg zu beachten.

1.2 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

Die Gültigkeit des Nahverkehrsplans erstreckt sich auf das Gebiet der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie auf das Stadtgebiet von Freiburg. Dieser Zuschnitt entspricht dem Verbandsgebiet des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und gleichzeitig dem Verbundgebiet des Regio-Verkehrsverbunds Freiburg (RVF). Im Hinblick auf ÖPNV-Linien, welche die Grenze des Verbandsgebiets überschreiten, werden die Planungen

mit den benachbarten Aufgabenträgern Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut, Schwarzwald-Baar-Kreis und Ortenaukreis abgestimmt. Der Nahverkehrsplan berücksichtigt zudem die Zielsetzungen der Landesplanung und der Regionalplanung. Die von den für den Nahverkehr zuständigen französischen Körperschaften und Stellen im Anhörungsverfahren eingebrachten Belange wurden im Nahverkehrs berücksichtigt.

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Europäische Parlament hat am 23. Oktober 2007 die bisher geltende EU-Verordnung 1191/69 aufgehoben und durch die EU-Verordnung 1370/2007 ersetzt. Mit dieser Verordnung ist die Stellung der Aufgabenträger deutlich gestärkt worden.

Grundsätzlich haben Vergaben von Verkehrsleistungen so zu erfolgen, dass sich alle in der EU ansässigen Verkehrsunternehmen um entsprechende Aufträge bewerben können. Dies erfordert, dass eine transparente, klare und diskriminierungsfreie Gewährung öffentlicher Zuschüsse und Leistungen, die beispielsweise für Verbundtarife, auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 oder im Rahmen einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 1370/2007 gewährt werden, sichergestellt ist. Dies gilt auch für Verkehre, die aufgrund der anfallenden Kosten und der erzielten Erträge (Tarifeinnahmen, gesetzliche Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen und gesetzliche Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr) von Unternehmen eigenwirtschaftlich ohne sonstige vertragliche öffentliche Zahlungen betrieben werden.

Das EU-Recht gilt unmittelbar. Der Bund hat deshalb das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorschriften der EU-Verordnung angepasst. In der EU-Verordnung 1370/2007 ist eine Übergangszeit von 10 Jahren für bestehende Verkehrsverträge festgelegt, die am 02. Dezember 2019 endete. Seitdem dürfen personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen und Verkehrsverträge nur noch im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 erteilt bzw. abgeschlossen werden.

Um auch künftig eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zu ermöglichen und die europarechtlichen Vorgaben zu erfüllen, ergibt sich die Notwendigkeit, im Nahverkehrsplan die vom jeweiligen Aufgabenträger gewünschten Anforderungen und Angebotsstandards im Sinne von

Rahmenvorgaben zu definieren. Daran sind dann sowohl die Verkehrsunternehmen, die sich um Liniengenehmigungen bewerben wollen, als auch die Aufgabenträger gebunden.

Eine besondere rechtliche Situation besteht für das Gebiet, in dem die Freiburger Verkehrs AG (VAG) Verkehre betreibt. Dies betrifft neben dem eigentlichen Stadtgebiet von Freiburg auch Verkehre in den Gemeinden Gundelfingen, Horben, Umkirch und Merdingen sowie die Stadtteile Gündlingen und Niederrimsingen der Stadt Breisach. Hier hat die Stadt Freiburg mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 12. Dezember 2017 eine Direktvergabe an die VAG als internen Betreiber für das gesamte Liniennetz der VAG umgesetzt.

1.4 Organisation und Aufgabenträgerschaft im regionalen ÖPNV

Die Zuständigkeit für das vielfältige Angebot von ÖPNV-Leistungen ist auf verschiedene Aufgabenträger verteilt. Der jeweilige Aufgabenträger bestimmt Art und Umfang der in seinem Zuständigkeitsbereich notwendigen Nahverkehrsleistungen.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Baden-Württemberg. Für die regionalen Bus- und Straßenbahnverkehre liegt diese Funktion bei den jeweiligen Stadt- oder Landkreisen. Im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit der Aufgabenträger wurden mit wechselseitiger Zustimmung die so genannten „ausbrechenden Verkehre“, die über die Grenzen der Stadt Freiburg hinausführen, in die Direktvergabe der VAG integriert und umgekehrt die in das Stadtgebiet „einbrechenden“ Regionalbuslinien in die Zuständigkeit der beiden Landkreise gegeben.

Für die reinen innerörtlichen Verkehre oder für Verkehre zwischen den Ortsteilen einer Gemeinde (Nachbarschaftsverkehre) können Städte oder Gemeinden die Aufgabenträgerschaft übernehmen.

Die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie die Stadt Freiburg haben einen Teil ihrer Aufgaben, insbesondere die Erstellung des Nahverkehrsplans, an den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) übertragen.

Neben die Aufgabenträger treten die im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen, die den öffentlichen Verkehr im Verbandsgebiet des ZRF betreiben, und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF).

Die seit dem 01. Januar 1994 bestehende Regio-Verkehrsverbund Freiburg Gesellschaft mbH (RVF) ist zuständig für die Bereiche Tarif, Einnahmenaufteilung sowie Fahrgastinformation/Marketing im Verbundraum. Im Rahmen des RVF ist auch die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und mit den Aufgabenträgern für den ÖPNV sowie mit dem ZRF organisiert. Der RVF setzt sich als Unternehmensverbund aus den regional tätigen Verkehrsunternehmen zusammen. 15 Unternehmen sind über 5 Gesellschafter am RVF beteiligt. Drei kommunale Unternehmen aus Bad Krozingen, Breisach und Emmendingen ergänzen als assoziierte Mitglieder die Partner im Verbund.

Bereits 1991 wurde die RegioKarte eingeführt, die als einheitliche Monatskarte bei allen Verkehrsunternehmen in der Stadt Freiburg und den Landkreisen Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald gilt. Dieses einheitliche und preiswerte Angebot hat wesentlich den Erfolg des Nahverkehrs in der Region begründet. Zum 01. August 1996 trat dann der umfassende Verbundtarif für alle Fahrscheinarten in Kraft. Mit über 100 Mio. € Umsatz im Jahr 2019 ist der ÖPNV im Verbandsgebiet des ZRF ein bedeutender regionaler Wirtschaftsfaktor.

Die Verkehrsunternehmen im RVF setzen insgesamt 372 Busse, 67 Stadtbahnen und 136 Regionalbahnen ein und erbringen damit rund 25,5 Mio. Linienkilometer pro Jahr.

Nach Berechnungen des RVF auf der Basis standardisierter Nutzungshäufigkeiten werden pro Jahr rund 123 Mio. Fahrten mit den Verkehrsmitteln des RVF unternommen. Seit Einführung der RegioKarte im Jahr 1991 hat sich die Zahl der Fahrgäste um fast 80% erhöht.

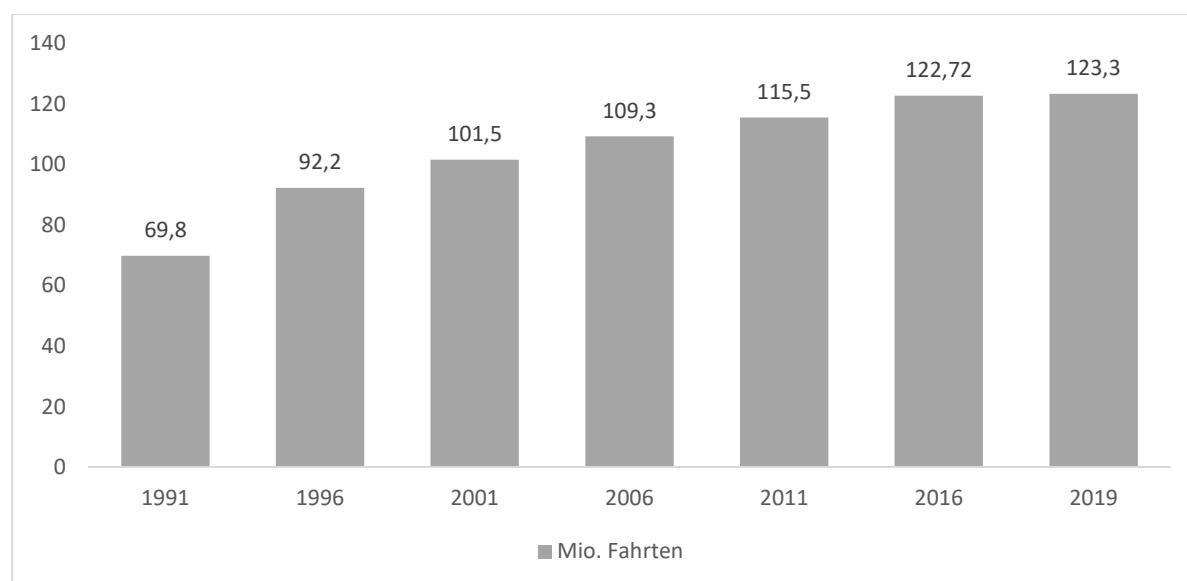


Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RVF in Mio. Fahrten

Am stärksten nachgefragt von allen RVF-Tarifen ist die RegioKarte Erwachsene, von der im Jahr 2019 insgesamt 892.359 Stück verkauft wurden. Hinzu kommen noch 481.646 verkaufte RegioKarten Schüler und die 197.578 Semesterticktes. Mittlerweile nutzen über 90% aller Fahrgäste eine RegioKarte. Setzt man die Gesamtzahl der verkauften Zeitkarten in Relation zur Einwohnerzahl in der Region, ergibt sich, dass ein Anteil von rund 20% der Bevölkerung die Zeitkartenangebote (RegioKarte und Semesterticket) nutzt. Das ist ein bundesweit sehr hoher Wert. Zusätzlich werden pro Jahr ca. 5,3 Mio. Einzelfahrscheine über alle drei Preisstufen im Verbundgebiet verkauft. Hinzu kommen noch 24h-Karten und sonstige Fahrscheine (u.a. Kombi-Tickets, KONUS-Fahrscheine und Baden-Württemberg-Tickets), so dass sich etwa 8,7 Mio. verkaufte Fahrscheine pro Jahr ergeben.

Eine stetig steigende Bedeutung hat seit einigen Jahren der Verkauf von MobilTickets. Das sind RVF-Tarife, die über die Apps von RVF und VAG per Smartphone erworben werden können. Die jährlichen Zuwachsraten liegen bei über 40%. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 225.000 Fahrscheine über das Handy erworben.

Neu eingeführt wurde im Jahr 2021 auch ein eTarif als sogenannter „Luftlinientarif“. Hierbei handelt es sich um ein neues Angebot, bei dem der Fahrpreis nach der Luftlinien-Entfernung ermittelt wird. Fahrgäste müssen lediglich vor dem Einsteigen in Bus, Stadtbahn oder Zug per Smartphone einchecken und nach dem Ausstieg wieder auschecken. Kundinnen und Kunden brauchen keine Tarifkenntnisse und können spontan losfahren. Der maximale Fahrpreis ist pro Tag bzw. pro Monat unabhängig von den tatsächlich zurückgelegten Strecken begrenzt, im Monat zum Beispiel etwa auf den Preis einer RegioKarte.

2. Bestandsanalyse

2.1 Raum- und Verkehrsstruktur

Die zwischen den Städten, Gemeinden und Teilregionen sehr unterschiedliche und ausgesprochen stark differenzierte Struktur des Verbandsgebietes stellt eine Herausforderung für die Entwicklung eines bedarfsgerechten, zukunftsorientierten Systems für den Öffentlichen Personennahverkehr dar.

Das Verbandsgebiet ist gekennzeichnet durch stark gegliederte Natur- und Landschaftsräume. In west-östlicher Richtung sind dies folgende:

- Oberrheingraben mit dem Kaiserstuhl-Tuniberg-Gebiet
- Vorbergzone einschließlich der großen von der Rheinebene ausgehenden Nebentäler der Rheinzuflüsse Elz und Dreisam
- Schwarzwald

2.1.1 Zentralörtliche Funktionen und Entwicklungsachsen

Insgesamt setzt sich das Verbandsgebiet aus 74 Gemeinden und Städten in den beiden Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen und aus der Stadt Freiburg zusammen. Diese gehören nach den Raumkategorien des Landesentwicklungsplans sowohl zum Verdichtungsraum Freiburg oder zu dessen Randzone als auch zum ländlichen Raum im engeren Sinn.

Den Gemeinden werden im Rahmen des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans unterschiedliche Funktionen zugeordnet. Neben dem Oberzentrum Freiburg sind im Landesentwicklungsplan die Mittelzentren Bad Krozingen/Staufen, Breisach, Emmendingen, Müllheim, Titisee-Neustadt und Waldkirch definiert.

Unterzentren sind nach den Festsetzungen des Regionalplans Denzlingen, Elzach, Endingen, Herbolzheim/Kenzingen, Kirchzarten und Neuenburg.

Kleinzentren sind Bötzingen, Gundelfingen, Heitersheim, Hinterzarten, Lenzkirch, Löffingen, Merzhausen, Schluchsee, Teningen und Vogtsburg.

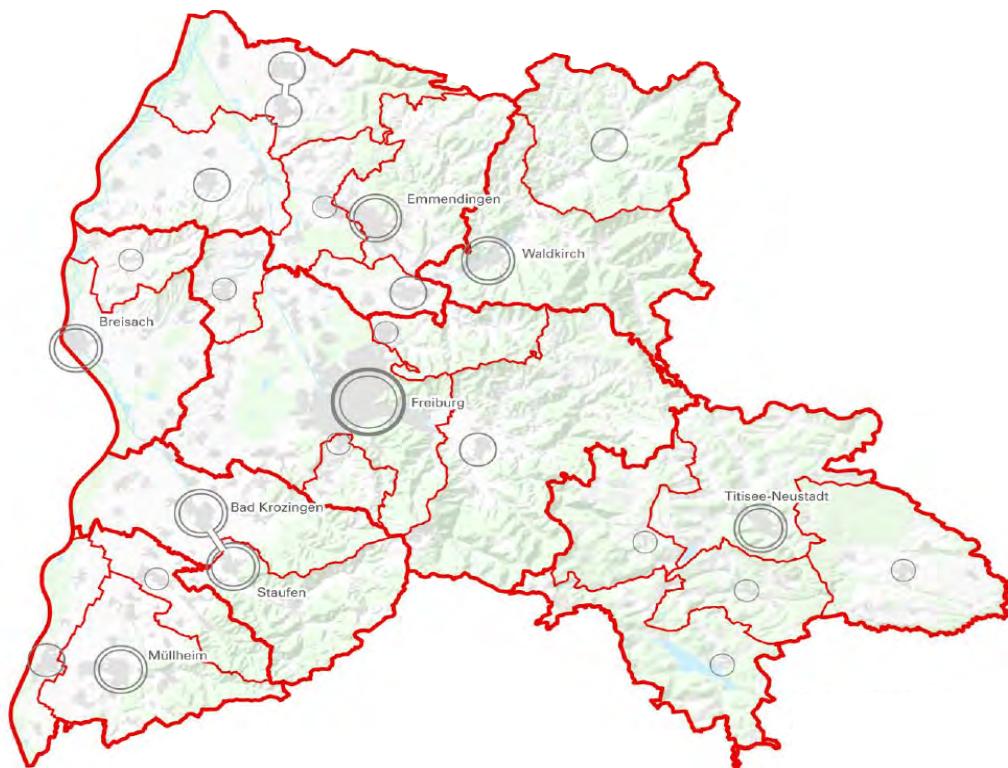


Abbildung 2: Verflechtungsbereiche der Mittel-, Unter- und Kleinzentren

Die Mittelzentren Bad Krozingen/Staufen, Breisach und Müllheim sowie Emmendingen (mit Teningen und Endingen) weisen besondere Verflechtungen mit dem Elsass auf und erfüllen teilweise Versorgungsfunktionen für die benachbarten Teilläume jenseits des Rheins. Gleiches gilt für das Unterzentrum Neuenburg.

Die Gemeinden Bad Bellingen und Schliengen (beide Landkreis Lörrach) weisen ausgeprägte Verflechtungen mit dem Mittelzentrum Müllheim auf.

Folgende Landesentwicklungsachsen sind in der Landesentwicklungsplanung und nachfolgend im Regionalplan des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein definiert:

- Freiburg - Gundelfingen - Denzlingen - Emmendingen - Teningen - Kenzingen - Herbolzheim (- Ettenheim - Lahr - Offenburg)
- Freiburg - Gundelfingen - Denzlingen - Waldkirch - Elzach (- Haslach/Hausach/Wolfach - Freudenstadt)
- Freiburg - Kirchzarten - Hinterzarten - Titisee-Neustadt - Löffingen (- Donaueschingen)
- Freiburg - Bad Krozingen/Staufen - Heitersheim - Müllheim (- Lörrach/Weil am Rhein)

- Freiburg - Bötzingen - Breisach (- Colmar)

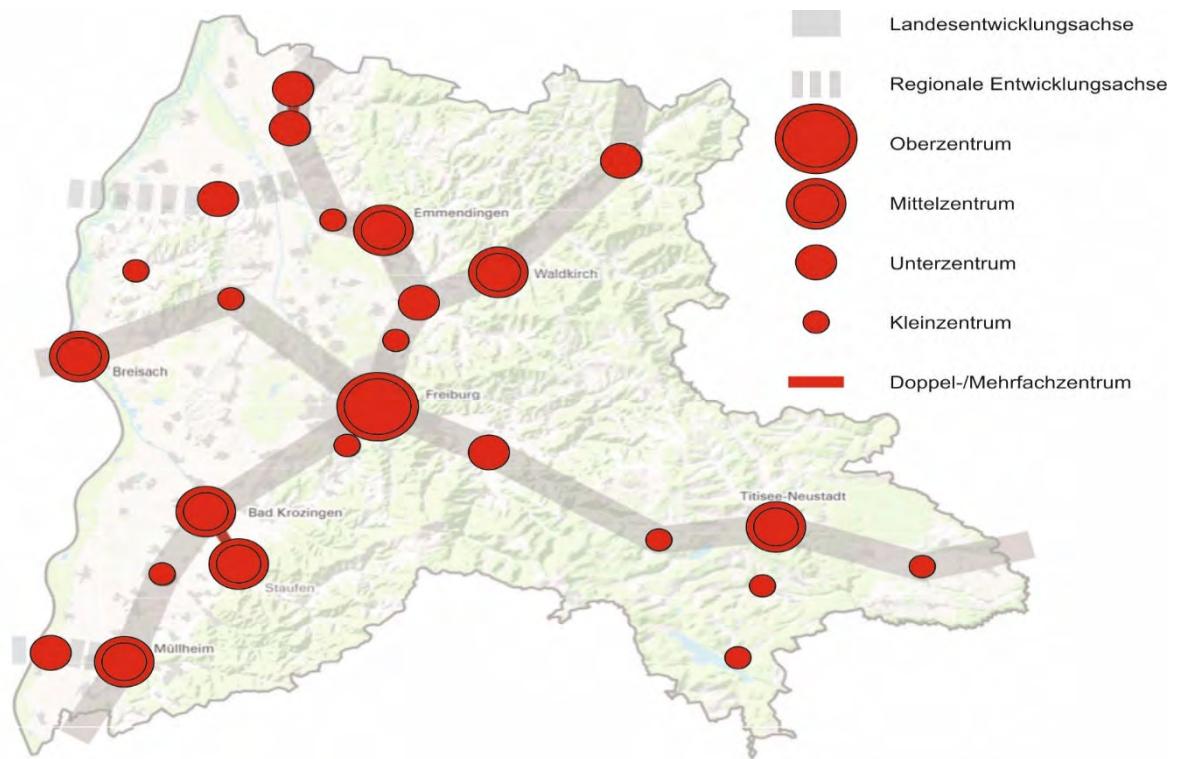


Abbildung 3: Entwicklungsachsen und Zentrale Orte im Verbandsgebiet des ZRF

In Ergänzung zu diesen Landesentwicklungsachsen definiert der Regionalplan folgende regionale Entwicklungsachsen:

- Emmendingen - Teningen - Endingen - Sasbach (- Sélestat)
- Müllheim - Neuenburg (- Mulhouse)

Die Entwicklungsachsen orientieren sich an der gewachsenen Siedlungs- und Verkehrsstruktur der Region und bieten wichtige Entwicklungspotentiale für

- den grenzübergreifenden Leistungsaustausch (insbesondere in Ost-West-Richtung über den Rhein nach Frankreich und über den Schwarzwald) und
- die innere Erschließung der Region und den Anschluss ländlicher Teilläume an die großen Verkehrsinfrastrukturen im Rheintal sowie für eine integrierte Siedlungs- und Nahverkehrsplanung.

Die regionalen Entwicklungsachsen sind zudem mit den Achsen in den Nachbarräumen abgestimmt.

2.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Verkehrswege

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur folgt im Wesentlichen den dargestellten Entwicklungsachsen. Dabei ist die Region bisher vor allem durch die Hauptverkehrsachsen Rheintalbahn und Autobahn A 5 bestimmt. Das Verbandsgebiet ist dank der Lage an diesen wichtigen europäischen Verkehrswegen in Nord-Süd-Richtung gut zu erreichen. Ost-West-Verbindungen, z.B. über die B 31 und die B 294 bzw. die Höllentalbahn, und grenzüberschreitende Verbindungen sind dem gegenüber deutlich schlechter entwickelt.

Die starke Gliederung des Landschaftsprofils in den Seitentälern der Rheinebene und im Hochschwarzwald erschwert zusätzlich die Erschließung für den Schienen- und Straßenverkehr und damit auch für den straßengebundenen ÖPNV (z.B. Einschränkungen für den Buseinsatz, fehlende Wende- und Umfahrungsmöglichkeiten u.ä.).

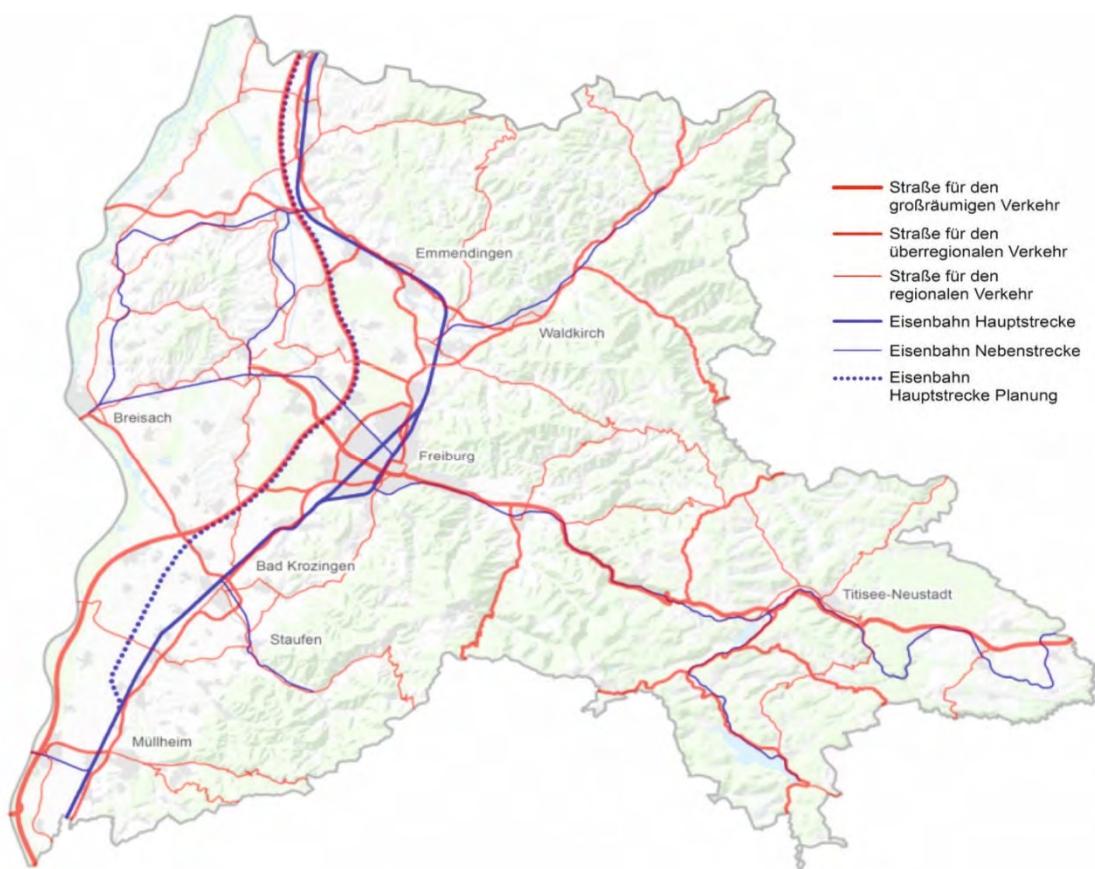


Abbildung 4: Funktionales Straßen- und Schienennetz im Verbandsgebiet des ZRF

Eisenbahnnetz

Von besonderer Bedeutung für die Verkehrserschließung der Region ist der Schienenverkehr. Im Verbandsgebiet verlaufen 9 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) genutzte Schienenstrecken mit einer Gesamtstreckenlänge von mehr als 220 km. Nicht vom Personenverkehr befahren wird derzeit die ca. 10 km lange Güterumgehungsbahn in Freiburg zwischen Gundelfingen und dem Abzw. Leutersberg/Schallstadt. Abgebaut sind die Strecken Breisach - Volgelsheim (- Colmar), Kappel-Gutachbrücke - Lenzkirch (- Bonndorf), Staufen - Sulzburg und Müllheim - Badenweiler.

Die Rheintalbahn gehört zu den am stärksten befahrenen Strecken der Deutschen Bahn. Sie ist im Bereich des Verbandsgebiets derzeit nur zweigleisig ausgebaut und nimmt neben dem Regionalverkehr vor allem nationale und internationale Fernverkehrszüge (ICE, IC, ECE, EC, NJ und TGV) sowie eine Vielzahl an Güterzügen auf. Der Mischverkehr führt zu Angebotslücken und Abweichungen von Takten beim Regionalverkehr und neigt im täglichen Ablauf zu Verspätungen, was die Qualität der Anschluss sicherung erheblich beeinträchtigt. Aus diesem Grund laufen Planungen, den Korridor zwischen Karlsruhe und Basel grundsätzlich viergleisig auszubauen. Erste Abschnitte sind bereits fertiggestellt. Diese liegen jedoch außerhalb des Verbandsgebiets, so dass sie nicht die notwendige Entlastung für den Bereich des ZRF bringen.

Seit Inkrafttreten des letzten Nahverkehrsplans konnten im Rahmen des Projektes BREISGAU-S-BAHN 2020, Ausbaustufe 2018-neu, folgende Eisenbahnstrecken ausgebaut und - wo noch notwendig - elektrifiziert und barrierefrei gestaltet werden:

- Drei-Seen-Bahn (Titisee - Seebbrugg) und Müllheim - Neuenburg (Grenze) im Jahr 2016
- Höllentalbahn West (Freiburg Hbf - Titisee) und Kaiserstuhlbahn Ost (Gottenheim – Riegel Ort) im Jahr 2018
- Höllentalbahn Ost (Neustadt - Donaueschingen), Kaiserstuhlbahn West (Breisach - Riegel-Malterdingen) im Jahr 2019
- Breisacher Bahn (Freiburg Hbf – Breisach) im Jahr 2019 bzw. 2020
- Elztalbahn (Freiburg Hbf – Elzach) im Jahr 2021

Eine zweite Ausbaustufe des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 umfasst im Bereich S-Bahn insbesondere solche Maßnahmen, die aus technischen oder betrieblichen Gründen abhängig

sind vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn und daher nicht bis 2020 fertig gestellt werden konnten oder die aus finanziellen Gründen vorerst zurückgestellt werden mussten.

Bahnhöfe und Haltepunkte im Eisenbahnnetz/Haltestellen

Im Zuge der Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN konnten bereits die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte an den Schienenstrecken in der Region barrierefrei ausgebaut werden. Den Anfang machten 1998 bzw. 2002 die sogenannten Pilotstrecken Breisacher Bahn und Elztalbahn gefolgt von der Kaiserstuhlbahn. Weitere Maßnahmen waren die Münstertalbahn (2013), sowie die weiteren Strecken im Rahmen des oben dargestellten Ausbaus.

Nur entlang der Rheintalstrecke ist die vollständige Barrierefreiheit - abgesehen von wenigen Ausnahmen, z.B. in Emmendingen - bislang nicht hergestellt. Erst mit dem Umbau der Bahnhöfe und Haltepunkte im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn bzw. der Ertüchtigung der Altstrecke in der Freiburger Bucht ist damit zu rechnen, dass diese Defizite behoben werden. Dies gilt insbesondere auch für den Hauptbahnhof in Freiburg als zentraler Verknüpfungspunkt für die Angebote des Fern- und Nahverkehrs im Verbandsgebiet. Hier besteht allerdings Konsens, dass eine barrierefreie Gestaltung vorgezogen werden soll. Eine Erschwernis bei der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit stellen auch unterschiedliche Vorgaben von Bund und Land zu der Bahnsteighöhe dar, was bei Bahnsteigen, die auch dem Fernverkehr dienen, zu abweichenden Bahnsteighöhen führt. Eine Übersicht über den Ausbauzustand und die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbandsgebiet enthält die Stationsdatenbank der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unter www.nvbw.de/aufgaben/stationsdatenbank/.

Haltestellen der Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz der VAG umfasst aktuell 75 Haltestellen Ende 2021 entsprachen 70 Haltestellen entweder direkt oder mittels Klapprampen den definierten Standards zur Barrierefreiheit gemäß Behindertengleichstellungsgesetz. Zwei weitere Haltestellen werden gemäß Sanierungsprogramm 2022 und 2023 durch die VAG mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Der Anhang zu Anlage 3 enthält einen Netzbericht zu barrierefreien Stadtbahnhaltestellen.

Haltestellenkataster Busverkehr

Bezüglich der Bushaltestellen wurde beginnend ab Mai 2015 gemeinsam mit dem RVF und mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen ein Haltestellenkataster erstellt. Dabei wurden alle 1.465 Haltestellen im Verbandsgebiet erfasst und auf bestehende oder fehlende Barrierefreiheit hin überprüft. Aufbauend auf diesen Analysen wurden die Bushaltestellen kategorisiert und daraus Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit entwickelt. Die Verkehrsunternehmen haben sich verpflichtet, die Angaben jeweils bei Bedarf zu aktualisieren, d.h. wenn sich Änderungen ergeben haben. Das Kataster kann online auf der Homepage des ZRF eingesehen werden unter www.zrf.de Im zweiten Halbjahr 2021 werden alle Haltestellen neu erfasst und das Kataster um die Bahnhöfe und Haltepunkte im Eisenbahnnetz sowie um die Stadtbahnhaltestellen ergänzt.

2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Das Verbandsgebiet des ZRF weist eine Fläche von 2.210 km² mit 663.990 Einwohnern (Stand 30. Juni 2021) auf. Davon entfallen die nachfolgenden Anteile auf die drei Verbandsmitglieder:

Gebiet	Einwohner	Fläche	Bevölkerungsdichte*
		km ²	Einwohner/km ²
LK Breisgau-Hochschwarzwald	266.344	1.378	193
LK Emmendingen	167.382	679	246
Stadt Freiburg	230.264	153	1.504
Verbandsgebiet des ZRF	663.990	2.210	300*

Tabelle 1: Fläche, Einwohner und Bevölkerungsdichte je Verbandsmitglied des ZRF (Stand 30. Juni 2021)

* Landeswert: 311 Einwohner/km²

Die Bevölkerungszahl im Verbandsgebiet hat in den letzten Jahrzehnten von 461.000 Einwohner im Jahr 1970 auf mehr als 663.000 Einwohner im Jahr 2021 kontinuierlich zugenommen. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat Prognosen erstellt, wie sich die Bevölkerung in den Städten und Gemeinden voraussichtlich entwickeln wird. Dabei ergibt sich auch für die mittelfristige Zukunft ein kontinuierliches Wachstum auf mehr als 674.000 Einwohner im Jahr 2035, was einer weiteren Steigerung von insgesamt rund 2,5% entspricht. Aus regionaler Sicht kann aber auch ein deutlich stärkeres Wachstum nicht ausgeschlossen werden, weil die Prognosen nach den Erfahrungen in den letzten Jahren

regelmäßig übertroffen wurden. Dabei ergeben sich aber deutliche regionale Unterschiede. Während die Bevölkerungszunahme etwa in der Stadt Freiburg im fraglichen Zeitraum bei mehr als 4% liegen soll, geht das Statistische Landesamt für einzelne Gemeinden in ländlichen Bereichen von einer im Wesentlichen gleichbleibenden oder nur schwach steigenden Einwohnerzahl aus.

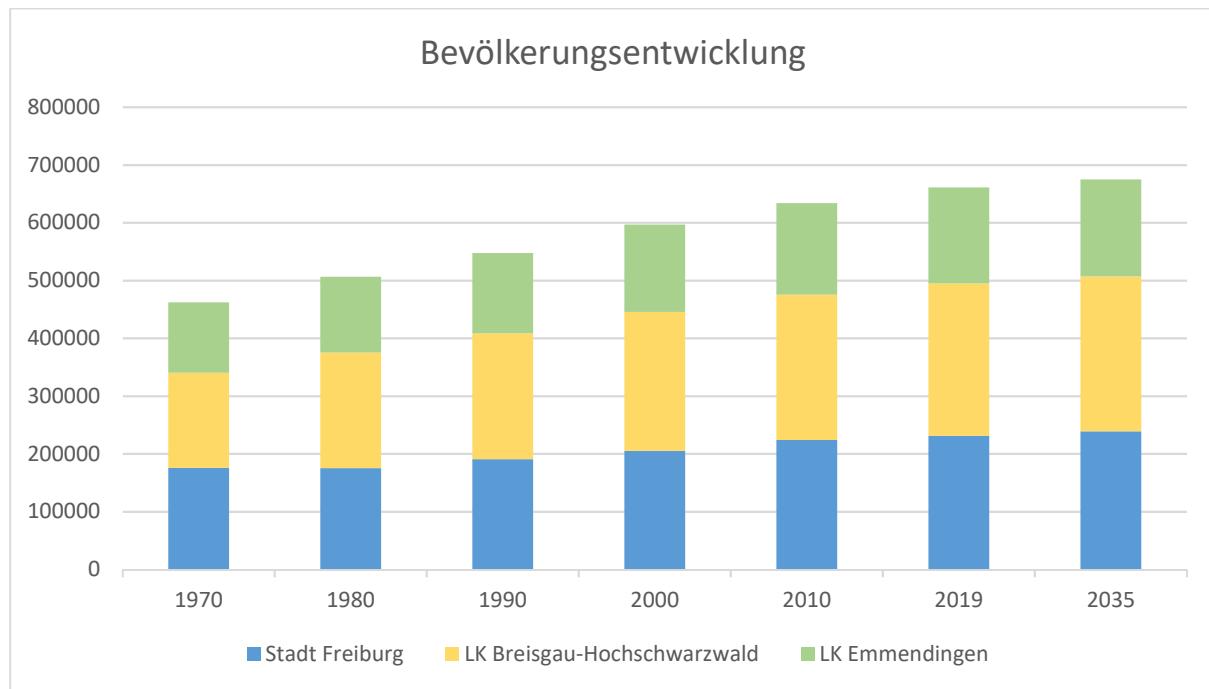


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Verbandsgebiet des ZRF

Auch wenn diese Prognosen naturgemäß mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind, zeigen sie doch für die Region nicht nur eine weitere kontinuierliche Zunahme der Gesamtbevölkerung, sondern auch einen fortschreitenden Wandel in der Bevölkerungs- und Altersstruktur.

Die Altersstruktur der Bevölkerung hat sich dabei bereits in der Vergangenheit erheblich geändert. Dieser Wandel wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen und beschleunigen. Die auf Daten des Statistischen Landesamtes basierende Prognose in der nachfolgenden Tabelle 3 zeigt, dass sich zwar der Anteil (und die absolute Zahl) der Kinder und Jugendlichen nicht wesentlich verringern wird. Allerdings wird es eine Zunahme älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen geben, vor allem von Hochbetagten.

	im Jahr	sind ... % der Bevölkerung im Alter von				Gesamt
		unter 18	18–45	45–65	über 65	
		%	%	%	%	%
LK Breisgau-Hochschwarzwald	2017	17,4	30,8	30,4	21,4	100
	2035	16,9	29,5	24,8	28,8	100
LK Emmendingen	2017	17,3	30,9	31,2	20,6	100
	2035	16,7	29,1	25,0	29,2	100
Stadt Freiburg	2017	15,9	43,4	24,4	16,3	100
	2035	15,2	42,5	21,2	21,1	100
Verbandsgebiet des ZRF	2017	16,8	35,2	28,5	19,5	100
	2035	16,3	34,0	23,6	26,1	100

Tabelle 2: Entwicklung der Altersstruktur im Verbandsgebiet des ZRF - demographischer Wandel

Der demographische Wandel ist deshalb ein zentrales gesellschaftspolitisches Thema und Handlungsfeld besonders in vielen ländlichen Teilläufen des Verbandsgebiets. Dabei kommt der Sicherung und Erreichbarkeit und einer zukunftsähigen Gestaltung der Standorte der privaten und öffentlichen Daseinsvorsorge eine besondere Bedeutung zu. Die Versorgungsinfrastruktur gerade in ländlichen Bereichen des Verbandsgebiets unterliegt in den letzten Jahren erheblichen Änderungen. Es ist zu beobachten, dass wichtige Versorgungs- und Dienstleistungsangebote zunehmend nur noch in den Mittelzentren oder an wenigen zentralen Standorten zur Verfügung stehen. Gerade auch für junge Menschen und junge Familien kann ein gutes ÖPNV-Angebot die Attraktivität des ländlichen Raumes stärken und der zu beobachtenden zunehmenden „Überalterung“ ausserhalb der Verdichtungsräume entgegenwirken. Auch aus diesem Grund ist ein leistungsfähiger ÖPNV, der auch in der Fläche zumindest ein Grundangebot sicherstellt, eine Notwendigkeit.

2.1.4 Arbeitsplätze und Pendlerverhalten

Die wirtschaftliche Entwicklung im Verbandsgebiet insgesamt war in den Jahren 2010 bis 2019 durch eine starke Zunahme der Erwerbstätigenzahlen gekennzeichnet.

Gebiet	Erwerbstätige		Veränderung	
	2010	2019	absolut	in %
LK Breisgau-Hochschwarzwald	106.000	121.900	15.900	15,0
LK Emmendingen	67.100	77.400	10.300	15,4
Stadt Freiburg	139.700	180.100	40.400	28,9
Verbandsgebiet des ZRF	312.800	374.400	66.600	21,3

Tabelle 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im Verbandsgebiet des ZRF

Im Oberzentrum Freiburg hat die Zahl der Erwerbstätigen sowohl absolut als auch prozentual am stärksten zugenommen. Diese starke Zunahme hat auch dazu beigetragen, dass die Zahl der Pendler im Verbandsgebiet im gleichen Zeitraum noch stärker zugenommen hat als die Zahl der Erwerbstätigen. Im Schnitt arbeiten etwa 27 % der Beschäftigten im Verbandsgebiet ausserhalb ihres jeweiligen Wohnort-Stadt- oder -Landkreises. So gehört die Stadt Freiburg z.B. nach einer Untersuchung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2019 zu den 15 stärksten Arbeitsmarktzentren des Landes.

Die Beschäftigten- und Pendlerentwicklung zeigt im Betrachtungszeitraum seit 2010 eine sehr dynamische Entwicklung, die auch in Zukunft anhalten wird und somit für das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel von erheblicher Relevanz ist. Die Region ist daher auch wirtschaftlich auf ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot angewiesen.

Einen guten Eindruck von den regionalen Verkehrsverflechtungen gibt die nachfolgende Abbildung, die aus den Daten der Verkehrserhebung 2016 für einen durchschnittlichen Werktag ermittelt wurde.

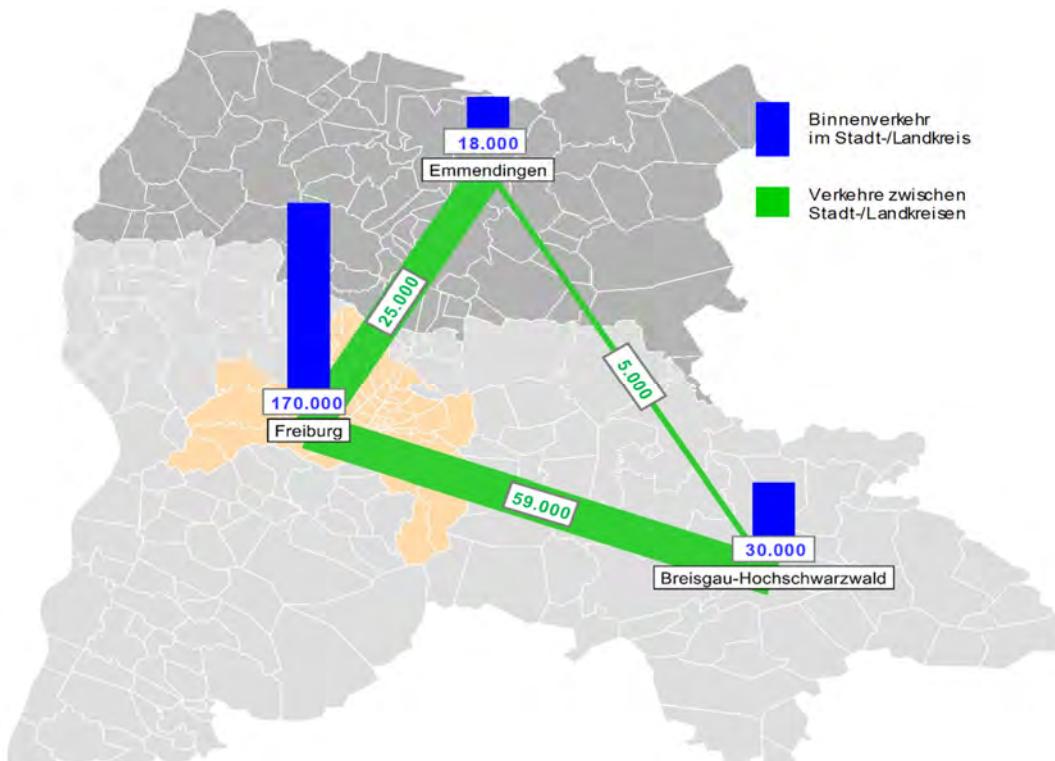


Abbildung 6: Verkehrsverflechtungen im Quell-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften (Tageswert Montag – Freitag)

2.1.5 Schulstandorte und Schülerzahlen

Ein wesentlicher Teil der Fahrgäste mit rund 35% sind Schüler, Auszubildende und Studierende. Mit rund 25.000 Studentinnen und Studenten ist die Albert-Ludwigs-Universität Freiburg die mit Abstand größte Bildungseinrichtung im Verbandsgebiet. Zugleich ist sie - zusammen mit den Universitätskliniken - auch der größte Arbeitgeber mit über 17.000 Beschäftigten.

Die Entwicklung der Schulstruktur war in den letzten Jahren dadurch gekennzeichnet, dass vor allem im Bereich der weiterführenden Schulen eine zunehmende Konzentration auf eine reduzierte Anzahl von Standorten erfolgt ist. Diese Entwicklung wird weiter anhalten. Damit aber legen in diesem Bereich immer mehr Kinder und Jugendliche den Schulweg mit dem ÖPNV zurück. Dem muss auch die ÖPNV-Planung Rechnung tragen. So ist die Entwicklung der Schülerzahlen an den einzelnen Standorten, besonders die der weiterführenden Schulen, bei der Planung eines bedarfsgerechten ÖPNV ein wichtiger Faktor. Allerdings gilt auch umgekehrt, dass bei den künftigen Schulentwicklungsplanungen der Schulträger für die Schulstandorte die

Belange und Möglichkeiten des ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden müssen. Es ist deshalb vermehrt erforderlich, abgestimmte Schulzeitenkonzepte (Schulbeginn, Schulende) zwischen Schulen, Schulträgern und den Aufgabenträgern im ÖPNV auch regional in den Blick zu nehmen.

Eine Übersicht zu den Schulstandorten im Verbandsgebiet bietet die nachfolgende Abbildung.

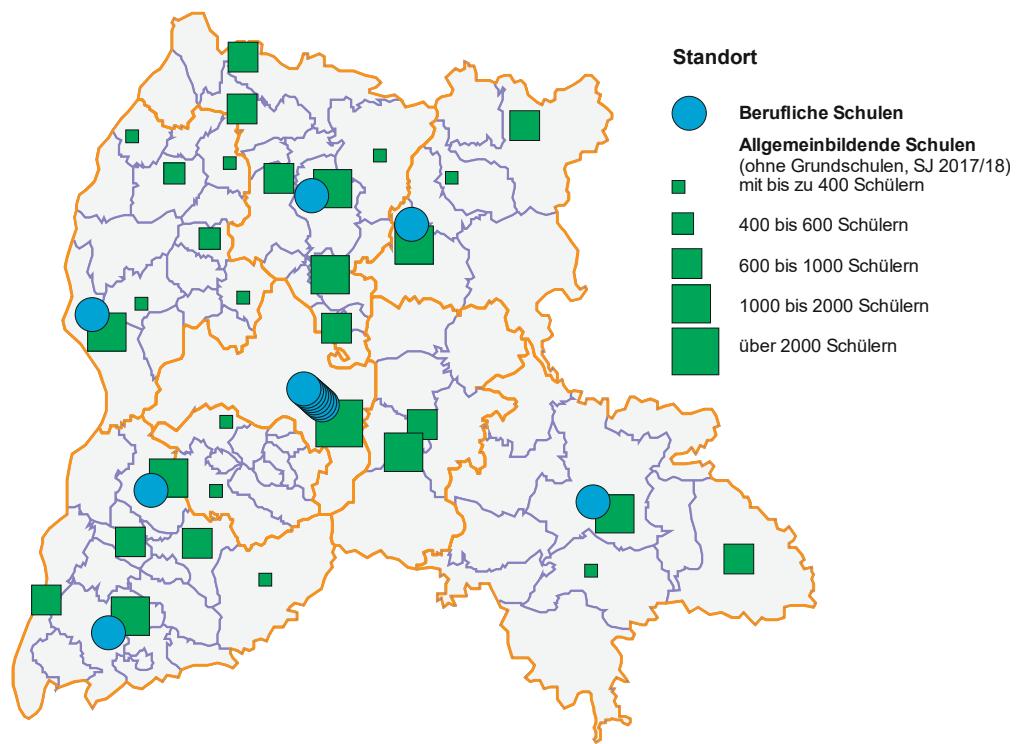


Abbildung 7: Schulstandorte im Verbandsgebiet des ZRF

2.1.6 Tourismus

Das Verbandsgebiet gehört zu den beliebtesten touristischen Zielen in der Bundesrepublik Deutschland. Insgesamt gab es im Jahr 2019 nach Angaben des Statistischen Landesamts im Verbandsgebiet rund 7,5 Mio. Übernachtungen. Davon entfielen 66% auf das Gebiet des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald, 9% auf den Landkreis Emmendingen und 25% auf die Stadt Freiburg. Bezogen auf die Einwohnerzahl liegt der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit 18,6 Übernachtungen pro Einwohner und Jahr an der Spitze in Baden-Württemberg. In der Stadt Freiburg liegt der Wert bei 7,4 Übernachtungen pro Einwohner und Jahr und im Landkreis Emmendingen bei 4,0. Eine wichtige Rolle für den ÖPNV spielt hierbei

auch das umlagefinanzierte KONUS-System. Die Gäste der teilnehmenden Gemeinden und Beherbergungsbetriebe dürfen mit ihrer Gästekarte die ÖPNV-Angebote in der Ferienregion Schwarzwald kostenfrei nutzen. Der Geltungsbereich erstreckt sich von Pforzheim bis Basel und von Karlsruhe bis Waldshut.

Neben den reinen touristischen Reisen spielen auch Kur- und Reha-Angebote sowie Geschäftsreisen eine große Rolle. Von großer Bedeutung ist auch die Naherholung. So ist beispielsweise die Fahrgastnachfrage auf der Höllentalbahn und der Drei-Seen-Bahn an Wochenenden deutlich höher als unter der Woche. Zudem besteht bereits heute ein Angebot an saisonal angebotenen ÖPNV-Leistungen, z.B. Rad- und Wanderbussen oder Skibusse im Winter.

2.2 Bestehendes ÖPNV-Verkehrsangebot

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPCV bildet mit einer Streckenlänge von rund 220 km das Rückgrat des Angebotes im regionalen Verkehr. Über die vorhandenen 77 Stationen an den Schienenstrecken werden 39 von 75 Städten und Gemeinden direkt erschlossen. Bezieht man die Anzahl der Stationen auf die Streckenlänge ergibt sich ein durchschnittlicher Haltestellenabstand von etwa 2,9 Kilometern.

Seit Inkrafttreten des letzten Nahverkehrsplans zum 01. Januar 2014 konnten durch den gezielten Infrastruktusausbau der Schienenstrecken im Rahmen des Konzepts BREISGAU-SPNV 2020 und durch die Ausschreibung und Neuvergabe der Betriebsleitungen im SPCV durch das Land Baden-Württemberg umfangreiche Verbesserungen der Infrastruktur aber auch des Angebots und damit für den Umwelt- und Klimaschutz erreicht werden:

- besseres Bedienungsangebot durch Taktausweitung, insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende sowie auch in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags,
- Bedienung aller Stationen in der Region mindestens im Stundentakt,
- Ermöglichung von zusätzlichen Direktverbindungen ohne Umsteigen durch das Kuppeln und Flügeln der Züge in Gottenheim und Titisee bzw. die Durchbindung von Zügen in Neustadt und Freiburg; dabei ist festzustellen, dass zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans das Kuppeln und Flügeln wie auch das Durchbinden der Züge in

Freiburg Hauptbahnhof noch nicht im geplanten Umfang erfolgt (siehe Darstellung unter Ost-West-Achse),

- barrierefreier Ausbau von Stationen,
- Einsatz neuer elektrischer Fahrzeuge mit Verbesserungen bei der Barrierefreiheit und zur Erhöhung von Kapazitäten,
- Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes zur Optimierung des Betriebs und - damit einhergehend - einer Verbesserung der Ökobilanz.

Auf den Schienenstrecken im Verbandsgebiet stellt sich das Fahrplanangebot Ende 2020 wie folgt dar¹:

Strecke Offenburg - Basel (Rheintalbahn)

Das SPNV-Angebot auf der Rheintalbahn umfasst zwei Linien, die

- Regionalexpress-Linie (RE) Offenburg - Freiburg - Müllheim - Basel Bad Bf und die
- S-Bahn-Linie S4 Offenburg - Freiburg - Müllheim - Basel Bad Bf / Neuenburg.

Beide Linien verkehren zwischen Offenburg und Basel an allen Tagen stündlich. Eine durchgängige Taktung besteht dabei nicht. Der RE verkehrt im Verbandsgebiet in der geraden Stunde etwas 20 Minuten zeitversetzt zu dem RE in der ungeraden Stunde. Die Haltesystematik der RE-Züge wechselt stündlich. In jeder zweiten Stunde verkehren die Züge als „Sprinter“ mit Unterwegshalten nur in Lahr, Herbolzheim, Kenzingen, Riegel-Malterdingen, Emmendingen, Denzlingen, Freiburg Hbf, Bad Krozingen, Heitersheim, Müllheim und Weil am Rhein. In der anderen Stunde werden zusätzlich die Stationen Orschweier, Ringsheim, Schallstadt, Schliengen, Bad Bellingen, Efringen-Kirchen und Haltingen bedient. Dreimal am Tag in jede Richtung übernehmen RE-Züge zwischen Müllheim und Basel Bad Bf die Funktion der S-Bahn, die in diesen Stunden hier nicht fahren kann, und hält an allen Stationen. Darüber hinaus gibt es im RE-Verkehr vereinzelt weitere Abweichungen von der Haltesystematik, insbesondere z.B. im Berufsverkehr.

Eine Anbindung der Busverkehre wird dadurch deutlich erschwert oder ist nur mit erheblichen zusätzlichen Finanzmitteln möglich.

¹ beschrieben ist jeweils die Gesamtstrecke, auch wenn diese teilweise außerhalb des Verbandsgebiets liegt.

Die RE-Züge werden im Freiburger Hauptbahnhof durchgebunden, das heißt sie haben in der Regel nur kurze Aufenthaltszeiten. Auf dem Abschnitt zwischen Freiburg und Basel Bad Bf übernehmen die RE-Züge die Abbringerfunktion von den Fernverkehrszügen aus Norden und stellen auch in der Gegenrichtung die Anschlüsse her. Durch den stündlichen Wechsel im RE-Konzept bestehen dabei nur alle zwei Stunden vergleichsweise kurze Übergangszeiten. Teilweise bestehen weitere Anschlussverbindungen mit Zügen der Linie S4.

Die Züge der S4 bedienen in der Regel alle Stationen zwischen Offenburg und Basel Badischer Bahnhof. Ausgenommen hiervon sind die Stationen Freiburg-Herdern und Freiburg-Zähringen, die von den Zügen der Elztalbahn (S-Bahn-Linie S2) zwischen Freiburg, Denzlingen, Waldkirch und Elzach im Halbstundentakt angefahren werden. Weitere Ausnahmen von der Haltesystematik bestehen beispielsweise bei Zusatzfahrten der S4 in den Hauptverkehrszeiten oder bei Fahrplankonflikten mit den zweimal am Tag verkehrenden EC-Zügen des Fernverkehrs.

Die S-Bahn-Linie S4 wird im Freiburger Hauptbahnhof gebrochen, das heißt die Züge fahren hier nicht nach kurzer Wartezeit direkt weiter. Auf dem Abschnitt zwischen Offenburg und Freiburg übernimmt die S4 die Zubringerfunktion zu den Fernverkehrszügen Richtung Süden. In der Gegenrichtung kann vom Fernverkehr aus Richtung Süden mit kurzer Übergangszeit auf die S4 umgestiegen werden.

Im Berufsverkehr werden einzelne Züge der beiden Linien bis Basel SBB verlängert.

Bezogen auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof in Freiburg verkehren die S-Bahnen und die Regionalexprese montags bis freitags zwischen der 5. und der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn - von einzelnen Fahrten abgesehen - auf die 7. Stunde. Gleichzeitig werden an diesen Tagen in den frühen Morgenstunden zusätzliche Fahrten im Nachtverkehr angeboten.

Strecke Müllheim – Neuenburg – Mulhouse

Der Streckenabschnitt zwischen Müllheim und Neuenburg wird durch Züge der S-Bahn-Linie S4 im Stundentakt bedient. In der Regel pendeln diese Züge zwischen den beiden Stationen und stellen in Müllheim Übergänge von und zu den Zügen der Rheintalbahn aus bzw. in Richtung Freiburg her. Von montags bis freitags werden die Pendelzüge in den

Hauptverkehrszeiten am Morgen sowie am späten Nachmittag bis bzw. ab Freiburg durchgebunden.

Bezogen auf die Abfahrtszeit in Neuenburg verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn um eine auf die 7. Stunde. In der Gegenrichtung liegt die erste Fahrt an allen Tagen in der 7. Stunde, die letzte Fahrt startet in der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es eine zusätzliche Nachtverbindung ab Freiburg, die Neuenburg am frühen Morgen in der 2. Stunde erreicht.

Ergänzt wird das S-Bahn-Angebot durch RB-/TER-Züge, die zwischen Müllheim und Mulhouse Ville im 2-Stunden-Takt pendeln und dabei die Zwischenhalte Neuenburg und Bantzenheim bedienen. In Müllheim besteht Anschluss von und auf Züge der Rheintalbahn aus bzw. in Richtung Freiburg.

Bezogen auf die Abfahrtszeit in Mulhouse Ville verkehren die Züge von montags bis freitags zwischen der 7. und der 21. Stunde und fahren jeweils nach kurzem Aufenthalt in Müllheim wieder zurück. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 9. Stunde. An allen Tagen wird der Zug auf der letzten Fahrt von Mulhouse nach Müllheim und zurück durch einen Bus ersetzt, der wegen der längeren Fahrzeit etwas früher in Mulhouse startet.

Ost-West-Achse

Die Ost-West-Achse der BREISGAU-S-BAHN 2020 umfasst die folgenden Strecken bzw. Abschnitte:

- Breisacher Bahn (Freiburg Hbf - Gottenheim - Breisach),
- Kaiserstuhlbahn Ost (Gottenheim - Riegel Ort - Endingen),
- Höllentalbahn (Freiburg Hbf - Titisee - Neustadt - Donaueschingen),
- Schwarzwaldbahn (Donaueschingen - Villingen) und
- Drei-Seen-Bahn (Titisee - Seebrugg).

Die gesamte Ost-West-Achse wird ausschließlich durch Züge der S-Bahn-Linie S1² Breisach / Endingen - Freiburg - Titisee - Seebrugg / Neustadt - Villingen bedient. Ausgenommen hiervon ist nur der Abschnitt Hüfingen - Donaueschingen - Villingen, auf dem zusätzlich Züge des Ringzugs und der RE-Linie Karlsruhe - Offenburg - Konstanz (nur Donaueschingen - Villingen) verkehren.

Zielkonzept für das Angebot auf der Ost-West-Achse

Die Züge der S1 fahren an allen Tagen zwischen Breisach / Endingen, Gottenheim, Freiburg Hbf, Titisee und Neustadt im Halbstundentakt, der am späteren Abend sowie teilweise auch am Morgen zum Stundentakt reduziert wird. Die Abschnitte Neustadt - Villingen und Titisee - Seebrugg werden durchgängig im Stundentakt bedient. Dabei werden die Züge sowohl in Gottenheim als auch in Titisee geflügelt und gekuppelt. Bezogen auf Gottenheim bedeutet dies, dass ein langer Zug aus Freiburg kommend in Gottenheim geteilt wird. Anschließend fährt ein Teil weiter nach Breisach, der andere nach Endingen. In der Gegenrichtung erfolgt die Kupplung entsprechend, das heißt ein Teil aus Endingen und ein Teil aus Breisach werden in Gottenheim verbunden und fahren dann gemeinsam weiter in Richtung Freiburg. Das gleiche System findet auch in Titisee Anwendung. Hier wird einmal pro Stunde ein Zug aus Freiburg geteilt. Danach fahren die beiden Teile weiter nach Seebrugg bzw. Neustadt. Der zweite Zug pro Stunde verkehrt durchgängig bis Villingen. Durch das Kuppeln und Flügeln entfallen Umsteigevorgänge und es werden zusätzliche Direktfahrmöglichkeiten für die Fahrgäste angeboten. Gleichermaßen wird auch durch das Verknüpfen der früher als Einzelstrecken betriebenen Abschnitte zu einer durchgängigen S-Bahn-Linie erreicht. Hier entfallen insbesondere die Umsteigevorgänge in Freiburg Hbf und in Neustadt.

Von Montag bis Freitag werden ergänzend zu dem oben beschriebenen Konzept Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Freiburg und Kirchzarten angeboten. Diese Fahrten sind ausgerichtet auf die Lastrichtung, das heißt morgens werden vier zusätzliche Züge von Kirchzarten nach Freiburg angeboten, in der Gegenrichtung nur einer. Am Nachmittag bis zum frühen Abend pendelt der Zusatzzug sechsmal im Stundentakt zwischen Freiburg und Kirchzarten. Allerdings werden nur in Richtung Kirchzarten alle Zwischenstationen bedient. Auf der Rückfahrt verkehren die Züge ohne Halt bis Freiburg Hbf.

² Zur Kennzeichnung der verschiedenen Fahrziele finden sich im Fahrplan für die Ost-West-Achse auch andere Linienbezeichnungen wie S10 und S11. Für die Darstellung im Nahverkehrsplan wird ausschließlich die übergeordnete Bezeichnung S1 verwendet.

Eine weitere Verstärkerfahrt gibt es an Schultagen zwischen Nimburg, Gottenheim und Freiburg. Dieser Schülerzug bedient dabei nur die Zwischenhalte Eichstetten, Bötzingen und Gottenheim.

An Sonn- und Feiertagen wird das Angebot zwischen Freiburg Hbf und Titisee von etwa 8:30 Uhr bis etwa 18:30 Uhr wegen der hohen Nachfrage im Freizeitverkehr auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Zweimal pro Stunde werden die Züge nach Seebrugg weitergeführt, jeweils mit einem Zugteil nach Villingen bzw. Neustadt (Flügeln und Kuppeln). Der dritte Zug pro Stunde verkehrt bis Neustadt. Der Abschnitt Breisach / Endingen – Freiburg wird an diesen Tagen weiterhin im 30-Minuten-Takt bedient. Wegen der unterschiedlichen Taktung und weil sämtliche Fahrzeuge der Ost-West-Achse für den 20-Minuten-Takt auf der Höllentalbahn benötigt werden, wird die Durchbindung in Freiburg Hbf aufgehoben. Auf dem Westteil kommen dann S-Bahn-Fahrzeuge von der Rheintalbahn zum Einsatz.

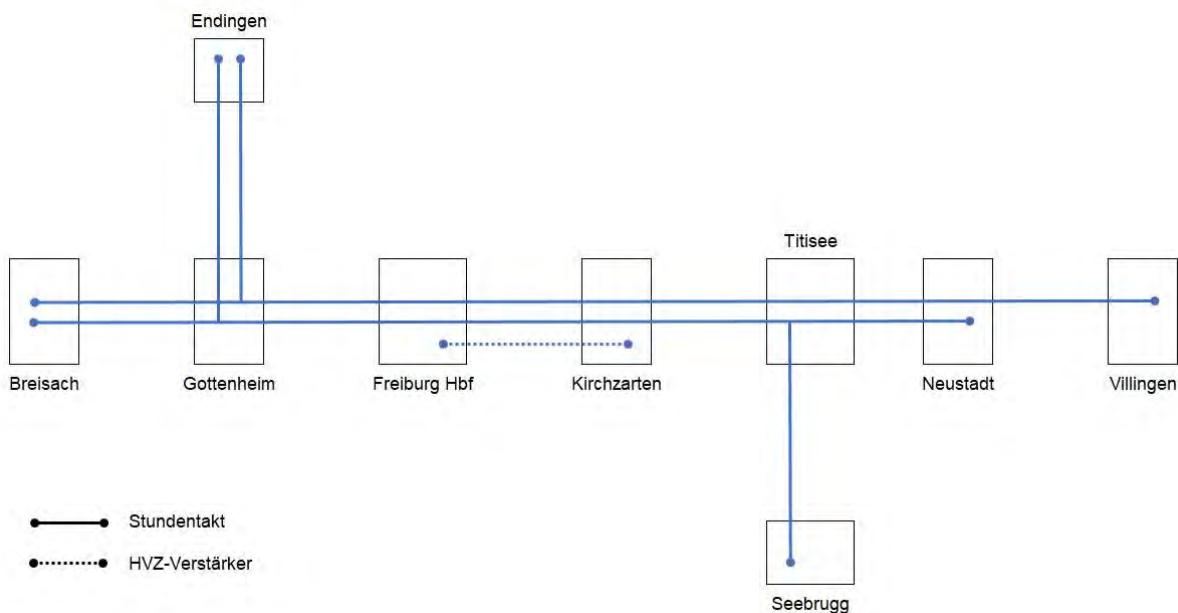


Abbildung 8: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag

Bezogen auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof in Freiburg verkehren die S-Bahnen der Linie S1 montags bis freitags zwischen der 6. und der 21. Stunde im Halbstundentakt bzw. im Stundentakt auf den Abschnitten Neustadt - Villingen und Titisee - Seebrugg. Anschließend bis zur 24. Stunde werden alle Abschnitte im Stundentakt bedient, wobei die Züge auf der Drei-Seen-Bahn im Abendverkehr ab der 21. Stunde durch Busse

ersetzt werden. Ergänzt wird das Angebot montags bis freitags durch die oben beschriebenen Verstärkerfahrten zwischen Freiburg und Kirchzarten bzw. durch den Schülerzug Nimburg - Freiburg. An Samstagen ist das Angebot im Wesentlichen identisch, es entfallen lediglich einzelne Verdichterfahrten zum Halbstundentakt am Morgen. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Betrieb erst in der 7. Stunde und zunächst mit einem Stundentakt, der dann gegen 8:30 Uhr direkt in den 20-Minuten-Takt auf der Höllentalbahn und den 30-Minuten-Takt auf dem Westabschnitt der Ost-West-Achse übergeht. Nach Ende des 20-Minuten-Taktes entspricht das Angebot demjenigen von montags bis samstags. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden in den frühen Morgenstunden zudem zusätzliche Fahrten im Nachtverkehr angeboten.

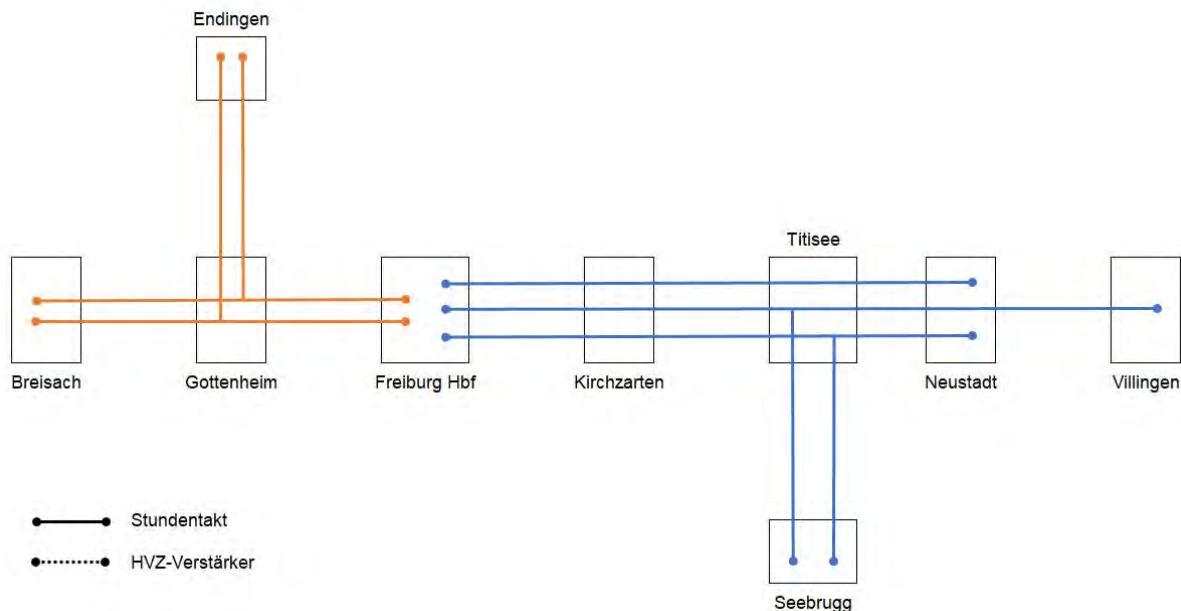


Abbildung 9: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Sonn- und Feiertage

Mit Ausnahme der Verstärkerfahrten und des Abschnittes Hüfingen Mitte - Villingen bedienen die Züge der S1 alle Stationen entlang der Strecken.

Übergangsfahrplan und Interimskonzept (ab Dezember 2020)

Unmittelbar nach Aufnahme des Betriebs auf der Ost-West-Achse nach dem oben beschriebenen Angebotskonzept - im Weiteren als Zielkonzept bezeichnet - im Dezember 2019 kam es zu massiven Problemen in der Betriebsabwicklung, die mit erheblichen Verspätungen und zahlreichen Ausfällen von Zugfahrten verbunden waren. Der Betreiber reagierte hierauf zunächst mit einer Reduzierung der Angebote auf Teilstrecken und einem Verzicht auf das

Flügeln und Kuppeln in Gottenheim. Anfang 2020 wurden Teile der Angebotsreduzierungen zurückgenommen. Trotz der Maßnahmen verbessert sich die Betriebsqualität insgesamt nur wenig. Mitte Februar 2020 erfolgte mit Einführung des sogenannten Übergangsfahrplans eine weitere Anpassung des Betriebskonzeptes, bei dem konsequent auf das Flügeln und Kuppeln verzichtet wurde und die Züge nur einmal pro Stunde in Freiburg Hbf durchgebunden wurden.

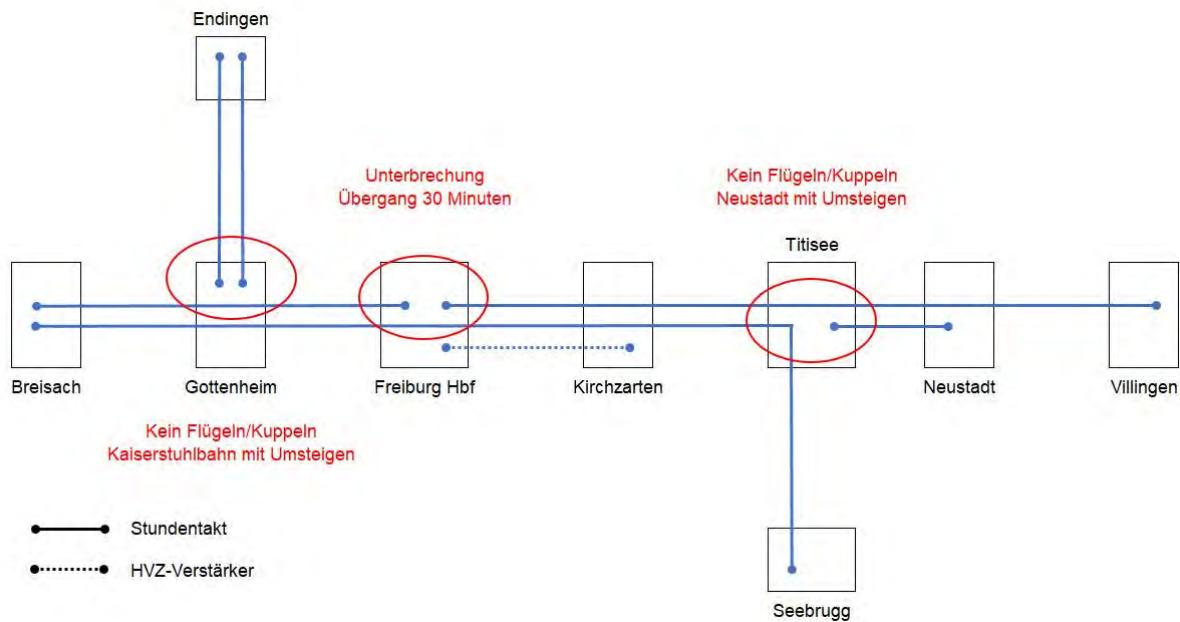


Abbildung 10: Ost-West-Achse - Übergangsfahrplan S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Februar 2020)

Mit Auslieferung von zwei weiteren Fahrzeugen für die Ost-West-Achse im Juni 2020 wurde das Flügeln und Kuppeln - beginnend in Gottenheim - schrittweise wieder eingeführt.

Parallel dazu wurde in Abstimmung zwischen dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger, dem Betreiber und dem ZRF das in Abbildung 10 dargestellte Interimskonzept entwickelt, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eingeführt wurde. An diesem Interimskonzept wurde das im folgenden dargestellte Regionalbuskonzept orientiert (Abschnitt 4).

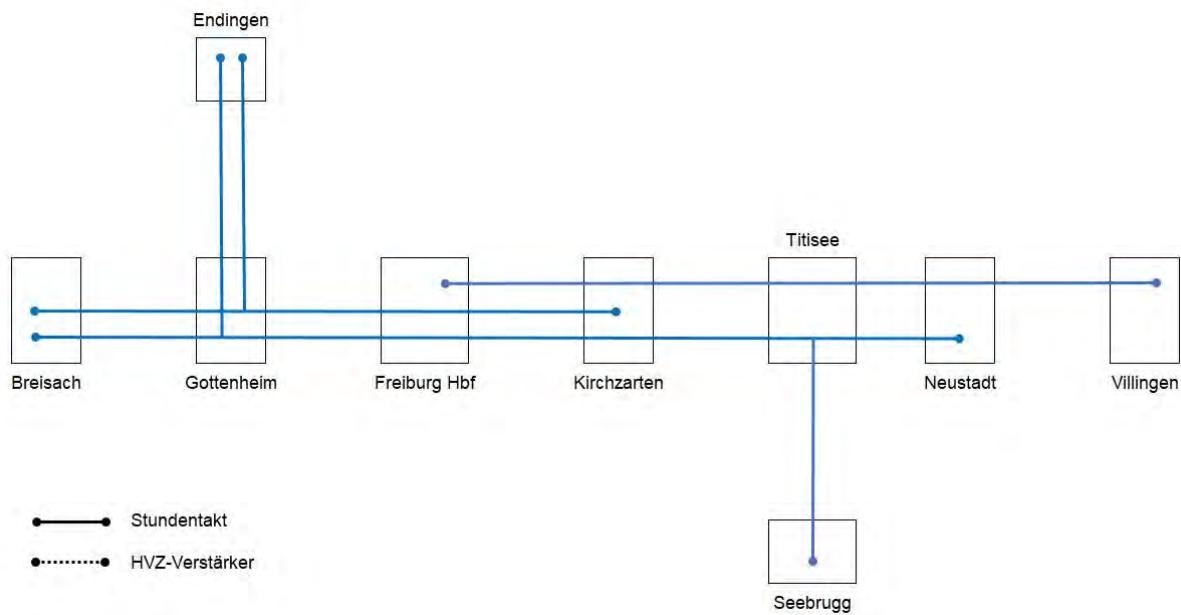


Abbildung 11: Ost-West-Achse - Interimskonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Dezember 2020)

Ziel des ZRF bleibt aber weiterhin die Umsetzung des Zielkonzepts innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans.

Strecke Freiburg – Denzlingen – Waldkirch – Bleibach – Elzach (Elztalbahn)

Die Elztalbahn zwischen Freiburg, Denzlingen, Waldkirch und Elzach wird durch Züge der S-Bahn-Linie S2 bedient. Dabei verkehren die Züge zwischen Freiburg und Bleibach in der Regel im Halbstundentakt, der am späten Abend auf einen Stundentakt reduziert wird. Mindestens einmal pro Stunde wird ein Zug bis Elzach verlängert. Von montags bis freitags wird das Angebot zwischen Bleibach und Elzach in der Hauptverkehrszeit am Morgen sowie verteilt über den Nachmittag und den frühen Abend durch insgesamt 6 Züge je Richtung zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Bezogen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Freiburg Hbf verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 22. Stunde im Halbstundentakt, anschließend bis zur 24. Stunde noch stündlich. An Samstagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 7. Stunde, an Sonn- und Feiertagen auf die 8. Stunde. Zudem endet der Halbstundentakt an Sonn- und Feiertagen bereits in der 20. Stunde und geht in die stündliche Bedienung über.

Die S-Bahnen der Linie S2 bedienen auf ihren Fahrten im Wesentlichen alle Unterwegshalte. Eine Ausnahme bildet die Station Gundelfingen. Hier können die Züge der Elztalbahn wegen Konflikten mit dem sehr dichten Verkehr auf der Rheintalbahn nur einmal pro Stunde halten. Dieser Umstand führt auch an den anderen Stationen zwischen Freiburg und Denzlingen zu einzelnen Abweichungen von der Haltesystematik.

Strecke Bad Krozingen – Staufen – Münstertal (Münstertalbahn)

Die Münstertalbahn von Bad Krozingen über Staufen nach Münstertal wird durch Züge der S-Bahn-Linie S3 bedient. Diese verkehren von Montag bis Samstag auf dem Abschnitt zwischen Bad Krozingen und Staufen Süd im 30-Minuten Takt, der am frühen Morgen und am Abend auf eine stündliche Bedienung reduziert wird. Mindestens einmal pro Stunde wird ein Zug bis Münstertal verlängert. Von montags bis freitags wird das Angebot zwischen Staufen Süd und Münstertal in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am späten Nachmittag zu einem Halbstundentakt verdichtet. An Sonn- und Feiertagen wird die Münstertalbahn auf gesamter Länge durchgängig im Stundentakt bedient. An diesen Tagen sowie zusätzlich am Samstag verkehrt in den frühen Morgenstunden eine zusätzliche Fahrt von Münstertal nach Bad Krozingen und zurück im Nachtverkehr.

In Bad Krozingen bestehen Anschlüsse zu den Zügen der Rheintalbahn, insbesondere in der Relation Freiburg aber auch in Richtung Süden nach Müllheim und Basel.

Bezogen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Bad Krozingen verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 24. Stunde. An Samstagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 7. Stunde, an Sonn- und Feiertagen auf die 8. Stunde.

Die Züge der Linie S3 bedienen auf ihren Fahrten grundsätzlich alle Unterwegshalte. Ausnahmen bilden eine Fahrt am frühen Morgen, die zwischen Staufen Süd und Münstertal ohne Halt verkehrt, sowie die Nachtfahrt in Richtung Bad Krozingen, also entgegen der Lastrichtung, die nur in Staufen Süd und Staufen hält.

Strecke Riegel-Malterdingen – Endingen – Sasbach – Breisach (Kaiserstuhlbahn Nord-West)

Der nördliche und westliche Abschnitt der Kaiserstuhlbahn zwischen Riegel-Malterdingen, Endingen und Breisach wird durch Züge der S-Bahn-Linie S5 an allen Tagen im Stundentakt bedient. An Werktagen gibt es zusätzliche Fahrten im Berufs- und insbesondere im

Schülerverkehr, die zum Teil auf die Abschnitte Endingen - Riegel-Malterdingen und Breisach - Oberrotweil beschränkt sind. Zwischen Endingen und Riegel Ort verkehrt zusätzlich die Linie S1 im Halbstundentakt von und nach Gottenheim und weiter in Richtung Freiburg.

In Riegel-Malterdingen bestehen (im Interimskonzept der Ost-West-Achse – siehe oben - nur teilweise) Anschlüsse zu den Zügen der Rheintalbahn, in Breisach zu denjenigen der Ost-West-Achse (S-Bahn-Linie S1).

Bezogen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Endingen verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 7. Stunde.

Die Züge Linie S5 bedienen auf ihren Fahrten grundsätzlich alle Unterwegshalte.

2.2.2 Stadtverkehr Freiburg

Das Freiburger Liniennetz bildet ein abgestimmtes, konsequent vertaktetes und auf die Be lange der gesamten Stadt ausgerichtetes Gesamtnetz aus den Verkehrsträgern Stadtbahn und Bus. Die beigefügte Anlage 1 bietet eine grafische Übersicht des aktuellen Liniennetzes.

Stadtbahnnetz

Das Freiburger Stadtbahnnetz bildet das Rückgrat des gesamten Freiburger Liniennetzes. Fünf Linien sorgen für eine gute Anbindung. Das Gebiet der Kernstadt wird durch die fünf Linien fast vollständig erschlossen und mit der Innenstadt im Zentrum verbunden.

Im bestehenden Liniennetz führt die Linie 1 von Littenweiler mit der Endhaltestelle Laßbergstraße über die Haltestellen Bertoldsbrunnen, Hauptbahnhof, Rathaus im Stühlinger und Paduaallee bis zur Endhaltestelle Moosweiher in Landwasser. Die Linie 2 verläuft von Günterstal mit der Endhaltestelle Dorfstraße über die Haltestellen Johanneskirche, Bertoldsbrunnen, Rathaus im Stühlinger, Robert-Koch-Straße und Hauptfriedhof bis zur Endhaltestelle Hornusstraße. Die Linie 3 beginnt mit der Haltestelle Innsbrucker Straße im Stadtteil Vauban und führt über die Haltestellen Johanneskirche, Bertoldsbrunnen, Hauptbahnhof und Büssierstraße bis zur Endhaltestelle Munzinger Straße im Gewerbegebiet Haid. Die Linie 4 führt von der Endhaltestelle Messe über die Haltestellen Robert-Koch-Straße, Hauptbahnhof, Bertoldsbrunnen, Europaplatz

und Hornusstraße bis zur Endhaltestelle Gundelfinger Straße. Die Linie 5 bindet den die Stadtteile Rieselfeld und Haslach an das Netz an und verläuft von der Endhaltestelle Bollerstaudenstraße über die Haltestellen Am Lindenwäldle, Pressehaus sowie die neue Stadtbahnstrecke entlang des Rotteckrings bis zu Endhaltestelle Europaplatz.

Somit ist bereits zum heutigen Zeitpunkt ein Großteil der Stadtteile an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Weitere Erschließungen sind in Planung (siehe Abschnitt 3.3).

Stadtbusnetz

Im Freiburger Liniennetz fahren zurzeit Omnibusse auf 20 Linien in die verschiedenen Stadtgebiete. Die Omnibuslinien sind zum Großteil Zubringer und Abbringer zum und vom Stadtbahnnetz. Nur in wenigen Fällen erfüllen Omnibusse noch eine Hauptschließungsfunktion, da diese Funktion in der Regel durch das dichte Stadtbahnnetz übernommen wird. Aktuell sind als Hauptschließungslinien noch die Linien 10 (Mooswald), 11 (Bahnhofsachse und St. Georgen) und 14 (Stühlinger, Haslach und St. Georgen) zu betrachten. Längerfristig sind hier durch den Ausbau des Stadtbahnnetzes weitere Umstellungen zu erwarten.

Außerhalb des Stadtgebietes von Freiburg betreibt die Freiburger Verkehrs AG in Absprache mit dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald Verkehre in den kreisangehörigen Gemeinden Gundelfingen (Linien 15, 16 und 24), Umkirch (Linien 31 und 32), Merdingen (Linie 31), March (Ortsteil Hugstetten, Linie 25), Horben (Linie 21) und in den Stadtteilen Gündlingen sowie Nieder- und Oberrimsingen der Stadt Breisach (Linie 31).

Nachtverkehr – Safer Traffic

In der Stadt Freiburg besteht in den Nächten auf Samstag und Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen ein umfangreiches Nachtverkehrsangebot. Die Stadtbahnen fahren fast rund um die Uhr. Nach der letzten regulären Tagesfahrt verkehren die vier Nachtlinien ab 1:00 Uhr bis einschließlich 4:30 Uhr im 30-Minuten-Takt ab der Haltestelle Bertoldsbrunnen aus der Innenstadt. Die Nachtbusse N46 und N47 (Freiburg ZOB-Breisach und Freiburg ZOB-Ihringen) ergänzen den Nachtverkehr der Stadtbahnen. Einige entferntere Ziele auch in beteiligten Umlandgemeinden können stündlich mit Anschlusstaxis erreicht werden.

Die VAG ist mit der Gesamtkoordination und Organisation von Nachtstadtbahnen, Anschlusstaxen und Nachbussen in Richtung Tuniberg beauftragt.

Linie 10	Paduaallee - Elsässer Straße - Bissierstraße
Linie 11	Munzinger Str. - Innsbrucker Str. - H.-v.-Stephan-Str. - Hauptbahnhof
Linie 14	Hauptbahnhof - Eschholzstraße - Scherrerplatz - Munzinger Str.
Linie 15	Gundelfinger Str. - Gewerbestr. - Rathaus - Wildtal/Obermatten - Berggasse
Linie 16	Gundelfinger Str. - Gundelfingen Bahnhof
Linie 17	Molzhofsiedlung - Am Bannwald - Löwen - Römerstraße - Laßbergstraße
Linie 18	Langmatten - Ebnet-Rathaus - Laßbergstraße
Linie 19	Paduaallee - Lehen Ziegelei - Mundenhof Wirtschaftsgebäude
Linie 21	Horben Rathaus - Schauinslandbahn-Talstation - Freiburg Kyburg - Dorfstraße
Linie 22	Gundelfinger Str. - Max-Planck-Institut - IKEA - Tech. Fakultät - Elsässer Str. - Bissierstraße
Linie 23	Hauptbahnhof - Rennweg - Engesser Straße - Hans-Bunte-Straße - Gundelfinger Straße
Linie 24	Munzinger Str. - (Rieselfeld) - Paduaallee - Max-Planck-Institut - Gundelfinger Str. - Gundelfingen Bf.
Linie 25	Hugstetten Bf. - Hochdorf Dorfplatz - Hans-Bunte-Straße - Mooswaldallee - Gundelfinger Str.
Linie 27	Europaplatz - Herdern-Kirche - Richard-Strauss-Straße
Linie 31	Paduaallee - Umkirch Adler - Waltershofen - Merdingen - Gündlingen - (Breisach Bf.)
Linie 32	Munzinger Str. - Opf. Rathaus - Waltershofen - Umkirch Adler - Paduaallee
Linie 33	Munzinger Str. - Maria-v.-Rudloff-Platz - Opfingen Rathaus - Windhäusergasse
Linie 34	Munzinger Str. - Riegeler Straße - Burkheimer Straße - Tiengen - Munzingen
Linie 35	Munzinger Str. - St. Georgen Kirche - Eugen-Keidel-Bad
Linie 36	St.-Agatha Weg - Hochdorf Dorfplatz - Moosweiher - Elsässer Str. - Bissierstraße

Tabelle 4 Linienverlauf der VAG-Stadtbuslinien - Stand Fahrplanwechsel Dezember 2019

Flexible Angebote

Die Angebote im städtischen Linienverkehr werden durch weitere Fahrtangebote ergänzt. Hierzu gehören die Anruf-Sammel-Taxis (AST) zur Feinerschließung einzelner Quartiere. Insgesamt steht der AST-Service zurzeit für sieben Stadtteile, die nicht unmittelbar von einer Stadtbahn- oder Stadtbuslinie erschlossen sind, und in bestimmten Zeitfenstern - meist von

montags bis samstags zwischen 7:45 Uhr und 23:00 Uhr - zur Verfügung. Die AST-Verkehre orientieren sich dabei jeweils am Fahrplan der Linien, zu deren Haltestellen sie fahren und bieten Anschluss an die jeweilige Abbringerlinie. Die Abholung erfolgt direkt an der Haustüre, die Rückfahrt verläuft von festgelegten Haltestellen bis zur Haustür. AST-Gebiete sind in den Stadtteilen Bifänge, Herdern, Littenweiler, Lorettoberg, Oberau, Wiehre und Zähringen sowie auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs Nord eingerichtet.

Betriebszeiten

Das Freiburger Stadtbahn- und Omnibusnetz verfügt über einheitliche Betriebszeiten. An den Betriebstagen Montag bis Sonntag wird jeweils von 05:30 Uhr mit dem ersten Vollanschluss an der Haltestelle Bertoldsbrunnen der Betrieb aufgenommen. Die letzte Fahrtmöglichkeit ab Stadtmitte mit Anschlussverbindungen von den am Stadtrand liegenden Umsteigeknoten in das Umland fährt um 00:30 Uhr von der Haltestelle Bertoldsbrunnen ab. Hieran schließen sich in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen die Betriebszeiten des Nachtverkehrs Safer Traffic an. Dabei fahren die Stadtbahnen im 30-Minuten-Takt.

Bedarfs- und nachfrageorientierte Betriebszeiten gibt es in den Industriegebieten, beispielsweise auf den Linien 23 und 25. Diese Linien werden überwiegend zu Uhrzeiten nachgefragt und angeboten, zu welchen viele Erwerbstätige Dienstbeginn oder -ende haben.

Direkter Anschluss

In Zeiten schwächerer Netzauslastung ist das Stadtbahn- und Busnetz auf den direkten Anschluss an der Haltestelle Bertoldsbrunnen ausgelegt. Geringere Auslastung besteht montags bis freitags morgens von Betriebsbeginn bis etwa 06:30 Uhr und abends ab 21:00 Uhr bis Betriebsschluss. Der direkte Anschluss ermöglicht allen Fahrgästen ein Umsteigen in der Innenstadt an den Knotenpunkten Bertoldsbrunnen bzw. Stadttheater.

Am Betriebstag Samstag erfolgt der direkte Anschluss der Linien 1, 2, 3 und 4 an der Haltestelle Bertoldsbrunnen und der Linie 5 am Stadttheater von Betriebsbeginn um 05:30 Uhr bis morgens um 08:30 Uhr sowie ebenfalls ab 21:00 Uhr bis 04:30 Uhr.

An Sonn- und Feiertagen wird der direkte Anschluss der Linien 1, 2, 3 und 4 an der Haltestelle Bertoldsbrunnen und der Linie 5 am Stadttheater von Betriebsbeginn um 06:00 Uhr bis morgens um 08:30 Uhr sowie ab 21:00 Uhr bis Betriebsschluss angeboten.

Taktfolge Stadtbahn

An den Betriebstagen Montag bis Freitag wird von Betriebsbeginn bis 06:30 Uhr ein 15-Minuten-Takt angeboten. In der Frühspitze zwischen 06:30 Uhr und 08:00 Uhr verkehren die Stadtbahnlinien in Takten, die zwischen 4, 6, und 10 Minuten liegen.

Der Tagesverkehr beginnt um 08:00 Uhr und endet um 20:00 Uhr. Während dieser Zeiten wird an den Betriebstagen Montag bis Freitag auf der hochfrequentierten Stadtbahnlinie 1 ganzjährig ein 6-Minuten-Takt angeboten. Auf den Linien 3, 4 und 5 wird ein 7,5-Minuten-Takt, auf der Linie 2 ein 10-Minuten-Takt angeboten. Einige Streckenabschnitte werden parallel von mehreren Linien angedient, so dass ein noch dichterer Takt zustande kommt, etwa im Bereich der Achse Bertoldsbrunnen – Rathaus im Stühlinger, auf dem sich die Linien 1, 2, 3 und 4 überlagern.

Zwischen 20:00 Uhr und 21:00 Uhr verkehrt die Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt; die Linien 3, 4 und 5 verkehren im 10-Minuten-Takt. Bei der Linie 2 besteht der 10-Minuten-Takt bis 20:00 Uhr danach folgt ein 15-Minuten-Takt. Ab 21:00 Uhr folgt bei allen Linien bis nach Mitternacht um 00:30 Uhr der direkte Anschluss mit einer Taktung von 15 Minuten bis 22:30 Uhr und von 30 Minuten bis 00:30 Uhr.

An dem Betriebstag Samstag wird auf den Stadtbahnlinien 1, 3, 4 und 5 ein 7,5-Minuten-Betrieb sowie auf der Linie 2 ein 10-Minuten-Takt angeboten. An Sonn- und Feiertagen beträgt die Taktfolge zwischen 07:30 Uhr und 13:00 Uhr 15 Minuten, im sonntäglichen Ausflugsverkehr wird nachmittags zwischen 13:00 Uhr und 19:00 Uhr auf einen dichten 10-Minuten-Takt erhöht. In den Randzeiten fahren alle Bahnen im 30-Minuten-Takt.

Taktfolge Omnibus

Montags bis freitags besteht im innerstädtischen Bereich, in dem einwohnerstarke Gebiete ohne unmittelbare Stadtbahnbindung erschlossen werden, wie beispielsweise auf den Linien 11 und 14, im Tagesverkehr ein 15-Minuten-Betrieb. Gezielte Verstärkungen werden stellenweise in der Hauptverkehrszeit zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr gefahren. Darüber hinaus

gibt es Verstärkerfahrten, die insbesondere in der 13. Stunde von vielen Schülerinnen und Schülern nach Schulschluss genutzt werden. Die äußenen Ortsteile der Stadt Freiburg werden überwiegend im 30-Minuten-Betrieb angefahren, mit gezielten Taktverstärkungen in den Hauptverkehrszeiten von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr sowie zwischen 15:30 Uhr und 18:30 Uhr. Im Frühverkehr gilt die Taktfolge des direkten Anschlusses, woraus sich für die meisten Buslinien eine Taktung von 15 bzw. 20 Minuten ergibt. Im Abendverkehr ab 21:00 Uhr wird dann ein 30-Minuten-Takt angeboten. An Samstagen beträgt die Taktfolge im Tagesverkehr im Innenstadtbereich 15-20 Minuten sowie in den zeitlichen Randlagen 20-30 Minuten. Für die äußenen Ortsteile wird mindestens ein Stundentakt, überwiegend jedoch ein 30-Minuten-Takt angeboten. An Sonn- und Feiertagen wird in den Früh-, Vormittags- und Abendstunden ein 30-Minuten-Takt gefahren, in den Nachmittagsstunden mit etwas höherer Nachfrage wird das Angebot wie an Samstagen gefahren, was für den Innenstadtbereich einen 15- bis 20-Minuten-Takt bedeutet. Für die äußenen Stadtteile kann sich die Taktfolge je nach Nachfrage auf 30 oder 60 Minuten erhöhen.

Fahrzeuge und barrierefreier Ein- und Umstieg

Die Fahrzeuge im städtischen ÖPNV-Netz sind auf die Ansprüche der Kunden ausgerichtet. Dank moderner Niederflurtechnik und mechanischer Klapprampen können Fahrgäste im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen bequem ein- und aussteigen.

Der Fuhrpark der Stadtbahnen besteht aus 69 Fahrzeugen (Stand 2. Halbjahr 2020). Mit Ausnahme von einzelnen Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, kann fast durchgehend Barrierefreiheit gewährleistet werden.

Darüber hinaus kommen insgesamt 65 Busse zum Einsatz. Der Fuhrpark besteht aus 25 Solo-bussen und 40 Gelenkbussen (Stand 2. Halbjahr 2020). Alle Omnibusse sind mit einer Absenkmechanik, dem sogenannten „Kneeling“, ausgestattet, welche den Einstieg erleichtert. Seit Februar 2020 sind im städtischen Netz auch zwei Elektrobusse im Einsatz. Diese sind auf der Pilotlinie 27 vom Europaplatz nach Herdern unterwegs. Neben Lademöglichkeiten im Betriebshof verwendet die VAG ein System mit Ladestationen im Netz. Die erste von mehreren Ladestationen befindet sich an der Haltestelle Europaplatz. In den nächsten Jahren wird die Busflotte sukzessive auf E-Busse umgestellt und damit ein wichtiger Beitrag zu emissionsfreier Mobilität geleistet. Konkret wird dieser Plan mit der Beschaffung von 15 weiteren E-Bussen zum Jahr 2022 weitergeführt.

Die Stadtbahnen können beinahe durchgängig Haltestellen anfahren, die im Zusammenspiel mit der verwendeten Niederflurtechnik der Fahrzeuge einen reibungslosen, zügigen und komfortablen Fahrgastwechsel ermöglichen. Mit sogenannten Kombihaltestellen wie etwa an der Haltestelle Maria-von-Rudloff-Platz oder an der Haltestelle Elsässer Straße wird der barrierefreie und einfache Fahrgastwechsel weiter forciert. Das Prinzip einer Kombihaltestelle beinhaltet einen verlängerten Bahnsteig an dem sowohl Straßenbahnen als auch Busse am gleichen Bahnsteig halten können.

Verknüpfungspunkte Stadtbahn- und Regionalbusnetz

Im Freiburger Stadtbahnnetz gibt es mehrere wichtige Verknüpfungspunkte zwischen dem Stadtbahnnetz der Freiburger Verkehrs AG und den Regionalbussen, die das Freiburger Umland bedienen. Zum einen gibt es am Freiburger Hauptbahnhof/ZOB einen zentralen Verknüpfungspunkt zwischen den Regionalbussen und den vier Stadtbahnlinien 1, 2, 3 und 4. Zum anderen bestehen an vielen Stadtbahnendhaltestellen Umsteigemöglichkeiten von der Stadtbahn und den Regionalbussen.

An der Endhaltestelle Munzinger Straße der Linie 3 besteht eine Verknüpfung zu den Regionalbuslinien 241 und 7240 in Richtung Markgräfler Land. An der Stadtbahnhaltestelle Paula-Modersohn-Platz gibt es einen Umstieg von und zur Regionalbuslinie 7208 in Richtung Hexental.

Im Osten von Freiburg kann von der Stadtbahnlinie 1 an der Endhaltestelle Laßbergstraße auf die Buslinien 221 und 271 von und in Richtung Dreisamtal umgestiegen werden.

Im Norden von Freiburg befindet sich an der Stadtbahnendhaltestelle Gundelfinger Straße ein wichtiger Umsteigeknoten zwischen der VAG-Linie 4 und den Regionalbussen 201, 7200, 7206 und 7209, die alle ins nördliche Freiburger Umland nach Nimburg und Denzlingen sowie bis nach Emmendingen und ins Elztal führen.

Im Nordwesten bestehen Umsteigemöglichkeiten in Freiburg-Landwasser zwischen der Stadtbahnlinie 1 und den Linien 297 und 7212 sowie an der neuen Endhaltestelle Messe Freiburg zwischen der Stadtbahnlinie 4 und der Linie 7206.

Fahrgastinformation

Zu den Standards im städtischen Verkehr gehört, dass zunehmend mehr digitale Kommunikationswege zu den Kunden genutzt werden. Die VAG hat den Auftrag, das jeweilige Fahrplanaangebot in diversen technischen Medien für die stationäre und mobile Nutzung technisch umzusetzen und eine Smartphone-App anzubieten. Die App VAG mobil beinhaltet auch eine Ticketfunktion (MobilTicket) und wird im Zug der Umsetzung des Green City Masterplans der Stadt Freiburg um weitere multimodale Angebote erweitert. Ein verbundweit einheitlicher Standard wird dadurch erreicht, dass der RVF eine Unterlizenz der VAG nutzt, bei der auch die Weiterentwicklungen im regionalen Gleichschritt vollzogen werden.

Mit rund 150 Anzeigern des Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) im städtischen Netz werden die Kunden punktgenau an den Haltestellen über ihre Fahrtmöglichkeiten, die voraussichtliche Abfahrtszeit ihres Verkehrsmittels und mögliche Beeinträchtigungen im Linien- netz informiert. Minutenaktuelle Informationen können direkt von der Betriebsleitstelle auf die Fahrgastanzeiger übertragen werden.

In den Fahrzeugen der VAG werden Multifunktionsdisplays eingesetzt, über die in umfassende Informationen über Fahrtstrecke, Anschlüsse und Fahrplanabweichungen zu den Fahrgästen kommuniziert werden.

2.2.3 Regionalbusverkehr

Mit Stand Jahresfahrplan 2019/2020 wird das Verbandsgebiet des ZRF von 47 Regionalbuslinien der SBG, 15 Regionalbuslinien der SWEG und weiteren 18 Regionalbuslinien privater Verkehrsunternehmen bedient. Hinzu kommen 3 Nachtlinien der SBG. Eine detaillierte Linienübersicht ist in der Anlage 2 enthalten.

Zwanzig dieser Regionalbuslinien verkehren über das Verbandsgebiet hinaus nach Frankreich (1 Linie), in den Ortenaukreis (4 Linien), in den Schwarzwald-Baar-Kreis (4 Linien), in den Landkreis Waldshut (4 Linien) und in den Landkreis Lörrach (7 Linien).

Das Busliniennetz weist im Verbandsgebiet insgesamt 1.465 Bushaltestellen auf, davon 761 im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, 478 im Landkreis Emmendingen und 226 im Stadtgebiet von Freiburg.

Die Leistungen im regionalen Linienbusverkehr werden heute bis auf die Regiobuslinie Breisach - Bad Krozingen weitgehend eigenwirtschaftlich erbracht. Einzelne Ergänzungsleistungen auf bestehenden Linien, z.B. zusätzliche Stadt- und Innerortsverkehre, Taktverdichtungen, Verkehre in den Abendstunden u.ä., werden im geringem Umfang durch Betriebszuschüsse öffentlicher Stellen ermöglicht.

Insgesamt sind bereits heute die Buslinien weitgehend mit dem Schienenverkehr an Umsteigebahnhöfen verknüpft. Bei etlichen Linien erfolgt eine Verknüpfung auch an den Stadtbahnendhaltestellen der VAG. Nur bei einigen wenigen Buslinien spielt die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr keine Rolle, weil es sich z.B. um Linienverkehre handelt, die auf Schulen ausgerichtet sind.

Regionalbusangebot im Bestand

Der besseren Übersichtlichkeit wegen wurde das Verbandsgebiet des ZRF in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen in 8 sogenannte Verkehrslandschaften eingeteilt. Verkehrslandschaften sind Bereiche, in denen die einzelnen Verkehrsangebote betrieblich eng zusammenhängen. Diese Einteilung wurde für die nachfolgende Bestandsanalyse als Ordnungssystem beibehalten.

Die Abgrenzung der Verkehrslandschaften ist Abbildung 12 zu entnehmen. Hier sind zusätzlich zu den Grenzen zwischen den Verkehrslandschaften (orange) auch die Gemeindegrenzen (blau) dargestellt. Das in den Verkehrslandschaften in den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen im Jahresfahrplan 2019/2020 bestehende Regionalbusangebot ist in der Anlage 2 detailliert dargestellt. Dabei werden auch der Bedienungsumfang differenziert nach den Tagesklassen Montag-Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag sowie der tageszeitliche Gang des Taktangebots der einzelnen Linien angegeben. Daraus lässt sich ablesen, auf welchen Linien, an welchen Tagen und zu welchen Tageszeiten bereits jetzt zumindest ein Stundentakt besteht und wo darüberhinausgehende Fahrleistungen angeboten werden.

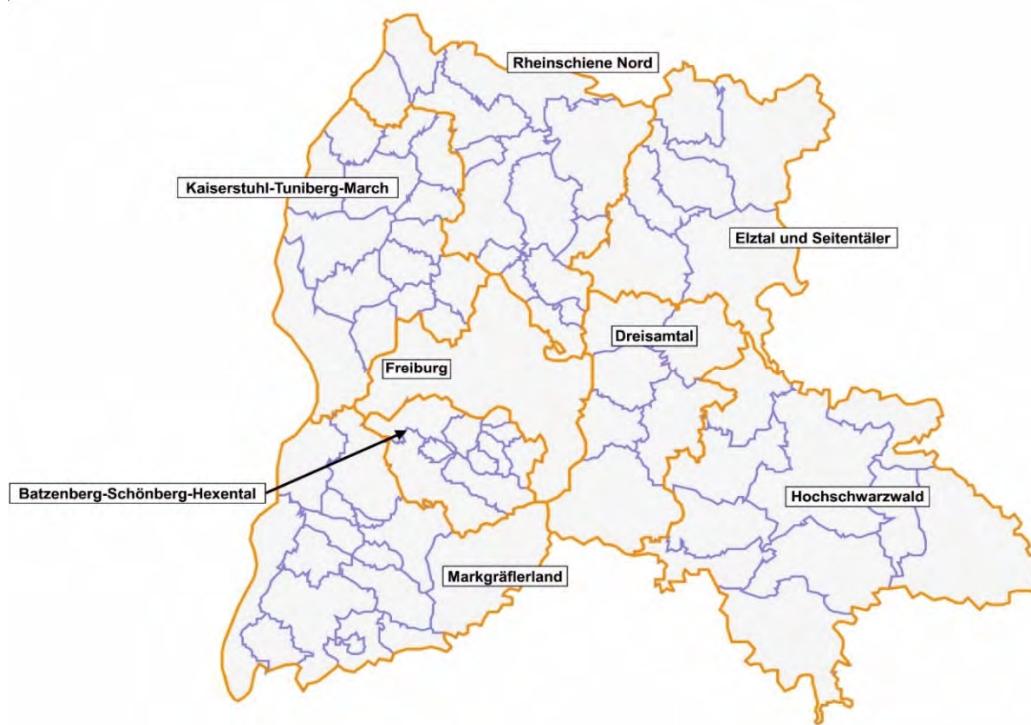


Abbildung 12: Verkehrslandschaften im Verbandsgebiet des ZRF

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass

- während der Hauptverkehrszeiten und auf den Hauptrelationen, insbesondere im Verdichtungsraum um das Stadtgebiet Freiburg, bereits jetzt ein gutes bis sehr gutes Angebot im Regionalbusverkehr vorhanden ist,
- in den Nebenverkehrszeiten, abends und an Samstagen und Sonn- und Feiertagen, gerade in sehr ländlich geprägten Bereichen des Verbandsgebietes noch erhebliche Bedienungslücken bestehen und
- eine durchgängige und stringente Vertaktung nicht auf allen Linien gegeben ist.

Auf das Angebot im Verkehrsgebiet der VAG (Verkehrslandschaft Freiburg mit Gemeinden Horben und Gundelfingen) sowie auf den Linien 31 und 32 zwischen Breisach und Freiburg und im Gemeindegebiet von Umkirch wurde bereits unter Abschnitt 2.2.2 im einzelnen eingegangen.

2.2.4 Stadt- und Ortsbusverkehre

Zusätzlich zu den Regionalbuslinien werden über einzelne Kommunen im Verbandsgebiet Stadt- und Ortsverkehrslinien betrieben bzw. finanziert. Dies ist der Fall in Bad Krozingen,

Breisach am Rhein, Emmendingen, Endingen am Kaiserstuhl, Kirchzarten, Merzhausen, Neuenburg am Rhein, Teningen und Waldkirch.

In Bad Krozingen erschließen 3 Bürgerbuslinien auf Rundkursen vom Bahnhof aus die gesamte Kernstadt. Die Linien verkehren von Montag bis Freitag tagsüber sowie an Samstagen am Vormittag im Stundentakt, teilweise auch halbstündlich.

Das Stadtbus-Angebot in Breisach umfasst 3 Linien, von denen eine mit Standardfahrzeugen und zwei als Bürgerbuslinien mit Kleinbussen bedient werden. Letztere Verkehren nur montags bis freitags tagsüber sowie an Samstagen mit einzelnen Fahrten. Die täglich verkehrende Linie erschließt im Halbstundentakt - abends im Stundentakt - weite Teile des Stadtgebiets und stellt am Bahnhof die Verknüpfung zur S-Bahn her.

Den umfangreichsten Stadtbusverkehr in der Region betreiben die Stadtwerke Emmendingen in der Großen Kreisstadt Emmendingen. Gefahren wird auf 10 Linien, wobei 7 Linien klassische Stadtbuslinien sind, von denen allerdings eine nur im Schülerverkehr bedient wird. 3 Linien werden als reine AST-Linien betrieben. Auch die übrigen Linien werden am Abend sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zum Teil auch tagsüber auf AST-Betrieb umgestellt. Betrieben werden die Linien je nach Nachfrage im Stunden- bzw. Halbstundentakt.

In Endingen am Kaiserstuhl erschließt der „Städtlibus“ an Dienstagen, Donnerstagen und Freitagen jeweils viermal auf einem Rundkurs die Kernstadt und verknüpft diese mit den Stadtteilen Amoltern, Königschaffhausen und Kiechlinsbergen. Zum Einsatz kommen Kleinbusse.

In Merzhausen stellt ein Bürgerbus an Sonntagen zwischen Mittag und dem frühen Abend den Anschluss zwischen der Ortsmitte und der Haltestelle Paula-Modersohn-Platz an der Stadtbahn Vauban her. Gefahren wird im 20-Minuten-Takt mit Kleinbussen.

Die Regionalbuslinie 110 der SWEG verknüpft den Bahnhof in Müllheim mit der Kernstadt Neuenburg und den Neuenburger Stadtteilen Gräßheim, Zienken und Steinenstadt. Sie weist dabei in Teilen Stadtverkehrsfunktionen auf und wird von der Stadt Neuenburg mit erheblichen Mitteln bezuschusst.

In Teningen erschließt die Linie City 8 den Kernort und den Ortsteil Nimburg und stellt die Verknüpfung zum Bahnhof Emmendingen her. Gefahren wird montags bis freitags tagsüber

sowie am Samstagvormittag im Stundentakt, der punktuell verdichtet wird. Zum Einsatz kommen Midibusse. Ergänzt wird das Angebot durch drei AST-Linien, die am Abend und an Samstagen und Sonntagen den Kernort und die Ortsteile Nimbburg, Heimbach und Köndringen etwa stündlich an den Bahnhof Emmendingen anschließen.

Der StadtBus Waldkirch erschließt von montags bis freitags auf einer Linie vom Bahnhof aus Teile der östlichen Kernstadt und verkehrt dann weiter bis in den Stadtteil Siensbach. Fahrten werden insbesondere im Berufs- und im Schülerverkehr angeboten. Teilweise kommen Kleinbusse zum Einsatz. Zum Redaktionsschluss stand die Bedienungsqualität noch nicht fest.

Weitere Gemeinden bieten genehmigungsfreie Bürgerauto-Verkehre in unterschiedlichen Ausprägungen an. 2021 wird auch in der Stadt Waldkirch ein genehmigungsfreier Bürgerbus eingerichtet. Da diese Angebote nicht genehmigungspflichtig sind, kann an dieser Stelle keine Gesamtübersicht über Umfang und Bedienungsqualität gegeben werden.

Die folgende Abbildung 13 gibt einen Überblick über die bestehenden Angebote der Stadt- und Ortsbusverkehre.

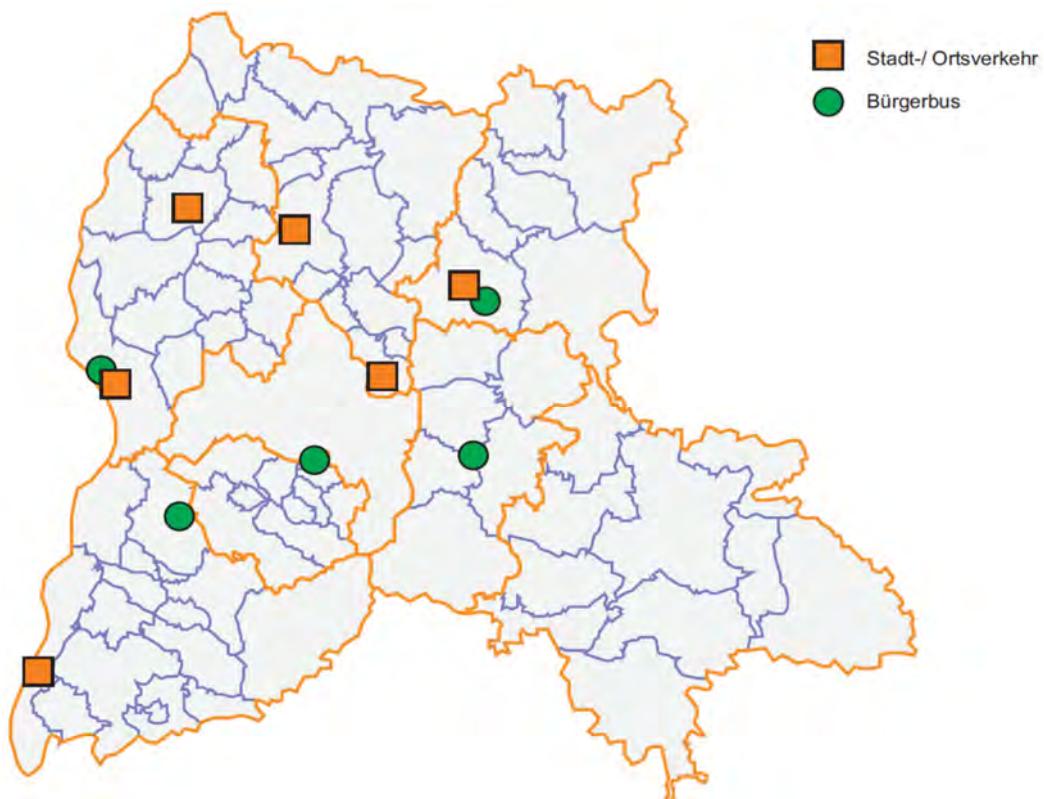


Abbildung 13: Stadt- und Ortsverkehre im Verbandsgebiet des ZRF

Darüberhinaus finanzieren die genannten und eine Vielzahl weiterer Kommunen Ergänzungsbiete im regionalen Linienverkehr, z.B. als Nachtbusverbindungen und als Anrufsammeltaxis.

2.2.5 Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und Verkehrsangeboten

Im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist die Vernetzung und Kooperation der einzelnen Verkehrsträger zu fördern, um das Verkehrssystem als Ganzes nach den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer weiterzuentwickeln. Im Rahmen der Bestandsanalyse sind daher auch die anderen relevanten Verkehrsträger und Verkehrsangebote in den Blick zu nehmen.

Schienenfernverkehr

Zentraler Umsteigepunkt vom und zum Schienenfernverkehr im Verbandsgebiet ist der Hauptbahnhof in Freiburg. Über drei Linien

- Basel - Mannheim - Frankfurt Flughafen – Köln
- Basel - Mannheim - Frankfurt Hbf - Berlin und
- Basel - Mannheim - Frankfurt Hbf - Hamburg

ist die Region an das deutsche ICE-Netz angeschlossen. Teilweise verkehren die Züge ab Basel weiter nach Zürich, Chur oder Interlaken bzw. werden ab Köln verlängert nach Dortmund oder Münster. Die Linien Basel - Köln und Basel - Berlin wechseln sich im Zweistundentakt ab, wobei in Mannheim Anschluss besteht zu einer korrespondierenden Linie aus bzw. in Richtung München, die jeweils das andere Ziel anfährt. Die Linie Basel - Hamburg ergänzt dieses Angebot ebenfalls im Zweistundentakt.

Weitere Fernverkehrsverbindungen bestehen über einzelne Fahrten im IC-Verkehr (Baden-Kurier: Freiburg - Karlsruhe - Stuttgart - München) bzw. im EC/ECE-Verkehr (Schweiz - Mannheim - Köln - Ruhrgebiet - Hamburg sowie Frankfurt - Mailand).

Die SNCF bietet ab Freiburg mit Halt in Emmendingen täglich ein TGV-Fahrtenpaar von und nach Paris an. Weitere Ziele des SNCF-Fernverkehrs sind über die Bahnverbindung Müllheim-Mühlhouse in Mühlhouse bzw. über die Rheintalbahn mit Umstieg in Basel zu erreichen.

Insbesondere über die S-Bahn-Angebote sind die Fernverkehrszüge auch aus der Region gut zu erreichen. Weitere Fernverkehrshalte - neben den bereits erwähnten - gibt es in Müllheim und Bad Krozingen (IC Baden-Kurier).

Fernbusnetz

Seit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2013 werden in Deutschland durch private Betreiber verstärkt Fernbusverkehre eingerichtet. Freiburg ist über eine Reihe von stark frequentierten Fernbuslinien sowohl entlang der Rheinschiene als auch in Ost-West-Richtung mit nationalen und internationalen Destinationen verbunden. Darüber hinaus sind einzelne touristische Destinationen im Verbandsgebiet (Kaiserstuhl und Hochschwarzwald) an das Fernbusnetz angeschlossen. Für den regionalen ÖPNV spielen diese Verbindungen - abgesehen von der stündlichen Verbindung zum Flughafen Basel/Mulhouse - keine Rolle, sehr wohl jedoch im Freizeit- und Reiseverkehr zu attraktiven Zielen in der Region. Die Mehrheit der Angebote verfügt über den Halt am Zentralen Omnibusbahnhof neben dem Freiburger Hauptbahnhof über eine sehr gute Verknüpfung zu allen Nahverkehrsangeboten der Region.

Grenzüberschreitende Verkehrsangebote

Über die Rheintalbahn und das Fernstraßennetz ist die Region sowohl im Bereich der schienen- als auch der straßengebundenen Angebote (Fernbus) an das grenzüberschreitende Fernverkehrsnetz angeschlossen. Im Bereich des grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebotes existieren trotz der engen wirtschaftlichen Verflechtungen mit den französischen Nachbarn bisher nur die Schienenverbindung Müllheim-Neuenburg-Mulhouse und die Busverbindungen Breisach-Colmar und Freiburg – Flughafen Basel/Mulhouse (Fernbus).

Motorisierte Individualverkehr (MIV)

Der Bau von Park&Ride-Anlagen an Bahnhöfen, Haltepunkten und Stadtbahnhaltestellen kann dazu beitragen, den ÖPNV-Anteil am täglichen Verkehrsaufkommen in der Region zu erhöhen, weil Reisenden, die z.B. an ihrem Startpunkt als Zubringer zum ÖPNV auf das Auto angewiesen sind, die Möglichkeit gegeben wird, an der nächstgelegenen Station des ÖPNV umzusteigen. In der Vergangenheit haben die Gemeinden im Verbandsgebiet bereits viele P&R-Parkplätze als flankierende Maßnahmen der BREISGAU-S-BAHN geschaffen, die in vielen Fällen auch rege genutzt werden. Dieses System soll vervollständigt und strukturiert werden. Näheres dazu wird in Abschnitt 3.9 beschrieben.

Multimodalität

Ein großer Teil der täglichen Verkehrsbewegungen entfällt auf kurze Wege. Diese können überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Fuß- und Radverkehre sollen besonders berücksichtigt und gefördert werden, weil sie umwelt- und anwohnerfreundliche Verkehrsmittel sind, zur Belebung der Innenstädte und Ortskerne sowie zur Sicherung kleinteiliger Versorgungsstrukturen beitragen, Mobilität nahezu alters- und einkommensunabhängig ermöglichen und unverzichtbare Bestandteile im Zu- und Nachlauf zu den liniengebundenen ÖPNV-Angeboten sind. Bereits heute sind an vielen Bahnstationen und Haltestellen des Stadtbahn- und Busverkehrs Bike&Ride-Anlagen vorhanden. Eine aktuelle Übersicht ist im Haltestellenkataster unter www.zrf.de zu finden (siehe Abschnitt 3.9).

Im Mai 2019 wurde das Mobilitätsangebot im Netz der Stadt Freiburg um einen zusätzlichen Baustein, das „Freiburger Fahrradverleihsystem Frelo“, erweitert. Die VAG ist mit der Organisation und der Vermarktung des Fahrradverleihsystems beauftragt. Mit aktuell 57 Verleihstationen (Stand 1. Quartal 2020), die gut mit den ÖPNV-Haltestellen verknüpft sind, wird bereits ein Großteil der Freiburger Kernstadt abgedeckt. Es ist geplant, ein einheitliches Fahrradverleihsystem im gesamten Verbandsgebiet anzubieten (siehe Abschnitt 3.9)

In der Stadt Freiburg sowie an verschiedenen Stationen in der Region bestehen Carsharing-Angebote, die im Sinne einer vernetzten Mobilität einen wichtigen Baustein darstellen. Auch hier ist das Bestreben, das zu vereinheitlichen und auf die gesamte Region auszuweiten (siehe Abschnitt 3.9)

2.3 Folgerungen aus der Bestandsanalyse für die künftige ÖPNV-Planung

Eisenbahnnetz

Trotz des Ausbaus und der Elektrifizierung aller Bahnstrecken im Verbandsgebiet des ZRF im Zuge des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 - Ausbaustufe 2018-neu bestehen auch weiterhin infrastrukturelle Mängel besonders im Bereich der Rheintalstrecke.

So ist die zweite Ausbaustufe des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 noch nicht umgesetzt. Dieses Zielkonzept umfasst neben weiteren regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken und Verknüpfungspunkten zwischen Stadtbahn und S-Bahn, insbesondere solche S-Bahn-Maßnahmen, die aus technischen oder betrieblichen Gründen abhängig sind vom viergleisigen

Ausbau der Rheintalbahn und daher bis heute nicht fertiggestellt werden konnten oder die aus finanziellen Gründen vorerst zurückgestellt werden mussten. Hierzu gehören beispielsweise:

- die Querverbindung Riegel zur direkten Verknüpfung der nördlichen Kaiserstuhlbahn mit der Rheintalbahn in Richtung Süden im Bahnhof Riegel-Malterdingen (Riegeler Kurve),
- die Einbindung der Güterbahn in Freiburg in das S-Bahn-Netz mit dem Bau von zwei Verbindungskurven zur Breisacher Bahn in Richtung Freiburg Hbf (Güterbahnkurven Nord und Süd) oder
- der Ausbau der Breisacher Bahn und der Höllentalbahn im Dreisamtal, um Taktverdichtungen zwischen Himmelreich, Gottenheim und Breisach anbieten zu können.

Zu allen in diesem Sinne noch offenen Maßnahmen im Bereich des S-Bahn-Ausbaus liegen allenfalls erste Planungsüberlegungen vor, so dass mit Blick auf Planung, Genehmigung und Baudurchführung eine Realisierung innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ausgeschlossen ist, selbst wenn entsprechende Beschlüsse der zuständigen Gremien vorlägen und die Finanzierung gesichert wäre. Insofern sind diese Maßnahmen für den Nahverkehrsplan nicht relevant. Gleiches gilt auch für den Bau möglicher zusätzlicher Haltepunkte im S-Bahn-Netz entsprechend der im Nahverkehrsentwicklungsplan von 1997 bereits enthaltenen Überlegungen.

Während es bei Sasbach, Breisach, Bremgarten, Neuenburg am Rhein und mit dem Autobahngrenzübergang südlich von Neuenburg gleich fünf grenzüberschreitende Verbindungen für den Individualverkehr gibt, ist das Angebot im öffentlichen Verkehr über die Schienenstrecke Müllheim - Muhlhouse und die Busverbindung Breisach - Colmar trotz hoher Pendlerzahlen gering.

Die Reaktivierung der Schienenstrecke Breisach - Colmar, die im Jahr 2019 im Aachener Vertrag über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration ausdrücklich erwähnt wurde, könnte hier zu einer wesentlichen Verbesserung führen. Die laufenden Planungen werden im Kontext der deutsch-französischen staatlichen Zusammenarbeit nicht als regionales sondern als gesamtstaatliches Projekt mit den deutschen Projektpartnern Land Baden-Württemberg und Bundesrepublik Deutschland betrieben. Der ZRF und die Region sind ebenso wie die entsprechenden angrenzenden französischen regionalen Körperschaften in die Planungs-

überlegungen der Projektpartner eingebunden und unterstützen diese. Wesentlicher Bestandteil der Planungen ist die Erstellung einer neuen gemeinsamen Rheinbrücke bei Breisach. Eine Machbarkeitsstudie, die im Auftrag der DREAL Grand Est (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) im Rahmen des Interreg-Programms der Europäischen Union erstellt wurde, kommt zum Ergebnis, dass eine durchgehende Bahnverbindung zwischen Colmar und Breisach (und weiter nach Freiburg) pro Tag mit 3.500 bis 5.900 zusätzlichen Fahrgästen aus und nach Frankreich gut nachgefragt wäre und so den Straßenverkehr auf dieser Strecke um 11.000 bis 16.000 Fahrzeugkilometer pro Tag entlasten würde. Mit einer Inbetriebnahme des Verkehrs kann allerdings erst etwa im Jahr 2029 gerechnet werden. Als Zwischenlösung ist derzeit eine Schnellbusverbindung (Transport de haut niveau de service – THNS) Breisach – Colmar in der Planungs- und Umsetzungsphase, die 2022/2023 den Betrieb aufnehmen soll.

Bahnhöfe/Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau des Haltestellennetzes ist intensiv voranzutreiben, um flächendeckend Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Zugang zu Nahverkehrsleistungen zu ermöglichen. Besonders wichtig ist, dass der barrierefreie Ausbau des Freiburger Hbf zeitnah umgesetzt wird. Dies umfasst zum einen die Verlängerung der nördlichen Personenunterführung mit dem Einbau von Aufzügen zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige sowie den Neubau der Bahnsteige an den Gleisen 5 bis 8 auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm, die einen barrierefreien Einstieg in die Züge der S1 (Ost-West-Achse) und der S2 (Elztalbahn) ermöglicht. Nach dem aktuellen Zeitplan ist die Fertigstellung der beschriebenen Maßnahmen im Jahr 2025 vorgesehen. Darüber hinaus ist der Ausbau der Haltestellen im Bereich der S-Bahn bereits weit fortgeschritten. Mit Ausnahme der Mehrzahl der Stationen an der Rheintalbahn - hier sind nur der Bahnhof Emmendingen und der Haltepunkt Teningen-Mündingen bereits ausgebaut - erfüllen alle Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbandsgebiet die Kriterien für die Barrierefreiheit. Dabei werden weitere Maßnahmen an der Rheintalbahn allerdings erst dann umgesetzt werden können, wenn der viergleisige Ausbau in der Region weitgehend abgeschlossen ist und der Güterverkehr auf die neuen Gleise verlagert werden kann. Vor diesem Zeitpunkt führt die hohe Belastung auf der Strecke dazu, dass Baumaßnahmen an den Bahnsteigen nur mit hohem Zeit- und technischem Aufwand und daher zu unverhältnismäßig hohen Kosten umgesetzt werden können.

Ein zur S-Bahn vergleichbarer Stand hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen wurde auch im Stadtbahnnetz in Freiburg bereits erreicht.

Der größte Handlungsbedarf besteht bei den Haltestellen der Regional- und Stadtbusverkehre, was insbesondere an der hohen Anzahl von 1.465 Bushaltestellen im gesamten Verbandsgebiet liegt. Einzelheiten zum weiteren Vorgehen bei den Bushaltestellen finden sich unter Abschnitt 3.2.

Regionalbusangebot

Trotz gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgeföhrten Anpassungsmaßnahmen in den letzten Jahren mangelt es dem historisch gewachsenen Angebot im Regionalbusnetz in Teilbereichen noch an einer durchgehenden Vertaktung oder der erforderlichen Übersichtlichkeit und Verlässlichkeit. Ebenso verlaufen viele Regionalbuslinien nicht gleichmäßig, sondern weisen unterschiedliche Linienwege und verschiedene Haltestellenabfolgen auf. Dies beeinträchtigt die kundenfreundliche, transparent angelegte einfache Nutzung des insgesamt guten Angebotes und erschwert den aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes gebotenen Ausbau und die Verbesserung des Angebots. Letzteres gilt insbesondere in den Nebenverkehrszeiten, abends und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen, gerade in sehr ländlich geprägten Bereichen des Verbandsgebietes, in denen noch erhebliche Bedienungslücken bestehen. In diesen Bereichen sind daher in einem nächsten Schritt Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Darüber hinaus wurde in einem ersten Treffen mit der französischen Seite vereinbart, weitere Gespräche über die Ausweitung des grenzüberschreitenden Busverkehrs zu führen. Die grundsätzliche Idee ist, alle Brückenverbindungen über den Rhein zu nutzen, um den Nahverkehr zwischen den beiden Ländern auszubauen. Dies kann insbesondere den Ausbildungsmarkt stärken, da gerade Jugendlichen auf ein gutes ÖPNV-Angebot zu Schule und Ausbildung angewiesen sind. Aber auch Berufspendler und der Tourismus-/Freizeitverkehr sollen angesprochen werden.

Vernetzung

Um dem sich ändernden Mobilitätsverhalten Rechnung zu tragen, ist die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zukünftig noch stärker in den Blick zu nehmen (Intermodalität).

Der konsequenten Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel kommt eine immer höhere Bedeutung zu. Ziel muss es sein, den Bürgerinnen und Bürgern in der Region durchgängige Wegeketten von Haus zu Haus mit einem möglichst hohen Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsarten anbieten zu können.

Den Bahnhöfen und Haltepunkten kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. An den Umsteigepunkten ist auf eine enge räumliche und zeitliche Verknüpfung der Leistungsangebote zwischen Fern- und Nahverkehr, insbesondere aber innerhalb des Nahverkehrs (z.B. Umsteigeanlagen Bus-Schiene) und mit dem Individualverkehr zu achten. Zu den auszubauenden Schnittstellen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr zählen insbesondere Anlagen für „Park&Ride“ (P&R) sowie „Bike&“ (B&R), die bei Bedarf zu Mobilitätsdrehscheiben erweitert werden können, indem z.B. Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge, Verleihstationen für Fahrzeuge des Individualverkehrs, Informations- und Serviceeinrichtungen oder auch Sanitäranlagen ergänzt werden. Die Herstellung dieser Anlagen ist Aufgabe der jeweiligen Standortgemeinde. Allerdings erfordert ein sinnvolles und wirksames Konzept die enge Zusammenarbeit und Abstimmung aller Akteure im Nahverkehr. Der ZRF soll sich daher zu einer zentralen Anlaufstelle für die Koordination und Zusammenarbeit in diesem Bereich entwickeln. Gleichermaßen gilt auch für die Integration der vorhandenen oder künftigen verfügbaren Mobilitätsangebote öffentlicher und privater Anbieter und die verstärkte Nutzung digitaler Techniken, z.B. zur Förderung flexibler Mobilitätsangebote im Bereich der On-Demand-Verkehre.

ZRF und RVF sollen sich daher gemeinsam zu einer zentralen Anlaufstelle für die Koordination und Zusammenarbeit in diesem Bereich mit klar abgestimmten Aufgabenfeldern weiterentwickeln.

3. Vorgaben für das künftige Nahverkehrsangebot

3.1 Grundsätze

Die dringend erforderliche verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs setzt vor allem eine Verlässlichkeit der Verkehrsangebote von Bahn und Bus sowie verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Angeboten und auch eine Steigerung der Angebotsqualität voraus.

Auf die bestehenden bzw. künftigen Angebote im Schienenpersonennahverkehr sind die sonstigen Verkehre, insbesondere aber die Regionalbusverkehre, auszurichten, um damit die Attraktivität des Gesamtnetzes zu erhöhen.

3.2 Zielkonzept Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Land Baden-Württemberg hat in seiner Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit seinem Zielkonzept 2025 für den S-PNV in Baden-Württemberg ([Anlage 4](#)) bereits 2014 Zielvorgaben für das Angebotskonzept und die Angebotsstandards für den S-PNV definiert.

Demzufolge soll landesweit auf allen Schienenstrecken ein vertaktes Mindestangebot umgesetzt werden, bei dem grundsätzlich jede Bahnstation mindestens im Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr bedient wird. Am Wochenende wird von einer Mindestbedienungszeit von 7:00 bis 24:00 Uhr ausgegangen. Auf Strecken mit sehr geringer Fahrgastnachfrage sind in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten auch geringere Taktdichten möglich. Auch in diesem Fall ist jedoch mindestens ein 2-Stunden-Takt vorgesehen, ggf. mit der Schließung von Taktlücken durch Busse. Auf der anderen Seite sind auch Angebotsverdichtungen in Abhängigkeit der zu erwartenden Fahrgastnachfrage vorgesehen.

Die Umsetzung der Zielvorgaben im Verbandsgebiet wurde mit dem Gesamtnetzausbauprogramm BREISGAU-S-BAHN 2020 gemeinsam mit dem Land als Aufgabenträger für den S-PNV konkretisiert. Auf einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitten geht der Angebotsumfang der BREISGAU-S-BAHN 2020 über den Standard des Zielkonzepts 2025 hinaus. In diesen Fällen hat sich die Region 2014 im S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag finanziell eingebracht, um das vom Land finanzierte Angebot bedarfsgerecht zu ergänzen.

Hingegen kann auf Abschnitten der Rheintalbahn und im Verdichtungsraum um Freiburg auf der Ost-West-Achse aufgrund der Überlastung der Rheintalbahn und dem fehlenden Infrastrukturausbau auf der Ost-West-Achse das von Land Baden-Württemberg vorgesehene Angebot noch nicht realisiert werden.

Mit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans 2021 sind die Ausbaumaßnahmen der ersten Stufe der BREISGAU-S-BAHN 2020, der Ausbaustufe 2018-neu, vollständig abgeschlossen. Das Land als Aufgabenträger hat die korrespondierenden Betriebsleistungen auf allen Strecken ausgeschrieben und neu vergeben. Die Betriebsaufnahmen sind im Dezember 2019, Juni 2020

und November 2021 erfolgt. Die Laufzeiten der Verkehrsverträge mit den beauftragten Eisenbahnverkehrunternehmen gehen bis 2032. Wesentliche Änderungen im Leitungsumfang des SPNV, die maßgeblich für die Planungen des Nahverkehrsplans 2021 wären, sind in dessen Laufzeit somit nicht zu erwarten, auch wenn auf zahlreichen Streckenabschnitten ein hoher Bedarf hierfür besteht.

Auf der gemeinsam durch die Région Grand Est und das Land Baden-Württemberg betriebenen Strecke zwischen Müllheim und Mulhouse ist mittelfristig beabsichtigt, ebenfalls einen Stundentakt anzubieten. Anzustreben wäre dabei mittel- bis langfristig auch eine Durchbindung der Leistungen von und nach Freiburg, um die beiden Oberzentren Mulhouse und Freiburg umsteigefrei und mit möglichst geringer Reisezeit miteinander zu verbinden.

Auch wenn in der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2021 nicht davon auszugehen ist, dass der Leitungsumfang weiter ausgebaut werden kann, bleibt es Ziel, das SPNV-Angebot im Rahmen der jährlichen Fahrplanänderungen weiter zu optimieren. Hierzu können zum Beispiel die Verbesserung der Anschluss situation besonders in den Nebenverkehrszeiten, die Abstimmung der Fahrpläne auf Schul- oder Schichtzeiten oder auch die Haltesystematik der SPNV-Linien, insbesondere auf der Rheintalbahn, dienen.

3.3 Verkehrskonzept für den Stadtverkehr Freiburg

Betriebskonzept

Im Stadtverkehr Freiburg sind durch den unter 2.2.2 beschriebenen Angebotsumfang im Bestand die Verkehrsbedürfnisse im Wesentlichen sehr gut abgedeckt.

Eine grundsätzliche Änderung oder Ausweitung des Bestandskonzeptes ist daher in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes nicht vorgesehen. Eine weitere Optimierung des Verkehrsangebotes und die Schließung von noch im geringen Umfang vorhandenen Bedienungslücken ist im Rahmen des laufenden Betriebs im Einzelfall und bei Änderungen der Infrastruktur zu prüfen.

Infrastruktur

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollen vier Verlängerungen beziehungsweise Ergänzungen im Stadtbahnnetz planerisch weiterentwickelt bzw. teilweise bereits umgesetzt werden:

- die Stadtbahnverlängerung nach Littenweiler als regional bedeutsame Stadtbahnlinie,
- die Verlängerung in den neuen Stadtteil Dietenbach,
- der Lückenschluss zwischen der Haltestelle Fahnenbergplatz und der Breisacher Straße mit dem zweiten Verknüpfungspunkt zum Freiburger Hauptbahnhof (2. Bauabschnitt Stadtbahn Messe) sowie
- der Stadtbahnanschluss für den Stadtteil St. Georgen.

Im Einzelnen werden diese Vorhaben wie folgt beschrieben:

Stadtbahnverlängerung Littenweiler

Die regional bedeutsame Maßnahme Stadtbahnverlängerung Littenweiler stellt die Fortführung der bestehenden Linie 1 ab der Haltestelle Laßbergstraße dar. Die Strecke soll am Bahnhof Littenweiler eine Verknüpfung zum S-Bahn-Verkehr herstellen und anschließend bis auf Höhe des Kappler Knotens geführt werden. Im Vorgriff auf die Bauarbeiten des Freiburger Stadttunnels soll am Endpunkt der Stadtbahnverlängerung am Kappler Knoten ein großer P&R-Platz entstehen. Somit kann bereits an der östlichen Stadtgrenze eine Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem ÖPNV geschaffen werden.

Stadtbahn Dietenbach

Der neu entstehende Stadtteil Dietenbach soll von Beginn an mit einer Stadtbahn erschlossen werden. Als Verlängerung der Linie 5 ab dem Rieselfeld würde das Baugebiet mit mehreren Haltestellen erschlossen werden. Um den Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Stadtteils von Anfang an grundsätzlich die Möglichkeit zu eröffnen, ohne Auto mobil zu sein, gehört der frühzeitige Bau einer Stadtbahnbindung zu den zentralen städtischen Erschließungsmaßnahmen für den neuen Stadtteil.

Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt

Der 2. Bauabschnitt der Stadtbahn Messe ist eine Verbindung zwischen den Haltestellen Fahnenbergplatz und Breisacher Straße. Die Schließung dieser Lücke im Netz stellt eine wichtige Ergänzung im Freiburger Stadtbahnnetz dar. Hierdurch wird eine Entlastungsachse für die stark belastete Brücke über den Hauptbahnhof zur Querung der DB-Hauptbahlinie geschaffen und im Bereich Hauptbahnhof auf der Nordseite ein zusätzlicher Verknüpfungspunkt zwischen Fern- und Regionalverkehr sowie dem Stadtbahnnetz hergestellt. Die heute bereits von vier

Linien teilweise im Minutentakt befahrene Hauptbahnhofachse würde somit deutlich entlastet und die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes würde deutlich erhöht. Dieser Streckenabschnitt zählt zu dem GVFG-Bundesvorhaben „Stadtbahn Vauban und Neue Messe“. Für die beschriebene Verbindung soll in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Stadtbahn St. Georgen

Der Stadtteil St. Georgen ist der bevölkerungsreichste Stadtteil in Freiburg ohne direkten Anschluss an das Stadtbahnnetz. Eine Machbarkeitsstudie soll klären, welche Trassenvarianten weiter planerisch vertiefend verfolgt werden sollen.

3.4 Verkehrskonzept für den Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)

Ein zentraler Baustein des „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts BREISGAU-S-BAHN 2020“ ist der Ausbau und die Anpassung des regionalen Buskonzepts an das neue Schienenverkehrskonzept. Bereits in der Machbarkeitsstudie vom 19. Dezember 1996, die nachfolgend am 19. Juni 1997 von der Verbandsversammlung des ZRF als Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) beschlossen wurde und damit auch die Grundlage für das Vorhaben BREISGAU-S-BAHN 2020 bildet, wird statuiert, dass die verbesserte Bedienung des SPNV in der Fläche, d.h. abseits der Schienenstrecken, weiterzuführen ist und somit im Rahmen des integrierten Programms im gesamten Verbandsgebiet Angebotsverbesserungen erfolgen sollen („Zug und Bus aus einem Guss“).

Mit Abschluss der Ausbaumaßnahmen an der Elztalbahn im Jahr 2021 wurde zwischenzeitlich auf allen Schienenverkehrsstrecken im Verbandsgebiet ein verbessertes Angebot nach den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger umgesetzt. Damit kommen die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden an den Schienenstrecken unmittelbar in den Genuss besserter Leistungen. Ziel einer Überplanung des vorhandenen Regionalbusnetzes ist es daher vorrangig, auch für alle jene Gemeinden und Städte im Verbandsgebiet, die nicht an einer Schienenstrecke liegen, eine dem SPNV-Angebot vergleichbare Anbindung zu gewährleisten und einen Anschluss an die vertakteten Schienenverkehre herzustellen. Gleichzeitig soll mit dem Regionalbusnetz auch eine möglichst große Flächenerschließungswirkung gerade auch in den ländlichen Räumen erzielt werden. Bestehende Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsbeziehungen sind insbesondere bei den Schülerverkehren zu berücksichtigen und in die Planungsüberlegungen mit einzubinden. Durch

Regionalbusangebote sollen darüber hinaus im notwendigen Umfang bestehende Lücken im SPNV-Netz oder im Schienenverkehrsangebot geschlossen werden. Dies alles soll mit einem möglichst wirtschaftlichem Ressourceneinsatz verbunden sein. Hierauf können dann ergänzende innergemeindliche Verkehrsangebote des Orts- oder Stadtverkehrs aufsetzen.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen ist das in Abschnitt 4 konzipierte Liniennetz als Vorgabe für einen künftigen, aufeinander abgestimmten Regionalbusverkehr entwickelt worden. Um eine auch nach außen hin erkennbare Marke ähnlich der BREISGAU-S-BAHN zu erreichen, werden die Linien unter der Bezeichnung „BREISGAU-BUS“ zusammengefasst. Dies soll nach Möglichkeit auch durch ein einheitliches Erscheinungsbild deutlich werden.

Nicht Gegenstand der Linienbildung des BREISGAU-BUS sind die gemeindlichen Stadt-, Orts- und Nachbarschaftsverkehre (siehe Abschnitt 3.5). Gleichwohl sind die zu diesen Verkehren bestehenden Verknüpfungen ein wichtiger Teil eines integrierten Gesamtkonzeptes und erschließen weitere Ziele wie Wohnbereiche, Gewerbestandorte oder Ausbildungsstätten für das regionale ÖPNV-Angebot auf Straße und Schiene, weshalb sie im Nahverkehrsplan dargestellt sind. Bei der konkreten Linienentwicklung im BREISGAU-BUS-Netz sind bestehende gemeindliche Konzepte zu berücksichtigen.

Gleiches gilt in noch stärkerem Umfang für das Bedienungsgebiet der VAG (Stadtverkehr Freiburg, siehe Abschnitt 3.3). Eine Reihe von Regionalbuslinien werden an den Endhaltestellen der Stadtbahnlinien an den Stadtverkehr Freiburg angeschlossen. Darüberhinaus umfasst das Regionalbusnetz auch Verkehrsleistungen, die aus der Region zu weiteren Zielen im Stadtgebiet fahren (Industriegebiet Nord, ZOB Freiburg), um dort besondere Verkehrsbedürfnisse abzudecken (einbrechende Regionalbusverkehre). Hier bestehen regelmäßige und enge Absprachen, um die jeweiligen Angebote aufeinander abzustimmen. Dies soll auch in Zukunft beibehalten und weiterentwickelt werden.

Die Linienbildung berührt als solche nicht die Frage der Finanzierung der Angebote bzw. das Recht der Aufgabenträger, auf diesen Linien gemeinsam oder mit anderen Trägern zusätzliche Leistungen zu finanzieren.

Eine detaillierte Darlegung der Grundsätze zur Linienbildung erfolgt in Abschnitt 4 dieses Nahverkehrsplans.

3.5 Verkehrskonzepte für Stadt- und Ortsverkehre

Durch die Vorgaben des Nahverkehrsplans wird die Befugnis der Gemeinden nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, nicht eingeschränkt. Ein Anspruch auf Weiterführung oder Übernahme solcher Leistungen durch die Aufgabenträger wird dadurch nicht begründet. Umgekehrt dürfen Angebote im Stadt- oder Ortsverkehr die Angebote der Aufgabenträger für den Regionalbusverkehr nicht konkurrenzieren oder in sonstiger Weise beeinträchtigen.

Ziel der Stadt- und Ortsverkehre ist es, aufbauend auf den Angeboten des Regionalbuses (gem. den in Abschnitt 4 beschriebenen Linienkategorien) und des SPNV als Innerorts- oder Nachbarschaftsverkehre solche Gebiete und Siedlungsbereiche zu erschließen, die durch den Regionalverkehr nicht oder jedenfalls nicht in ausreichendem Umfang erreicht werden können. Sie stellen damit eine wichtige Ergänzung des regionalen Angebots dar.

Es steht zu erwarten, dass in Zukunft der Stadt- und Ortsverkehr durch die Städte und Gemeinden auch als flächenhaftes Angebot, insbesondere als On-Demand-Verkehr, weiter ausgebaut werden wird. Deshalb wird angestrebt, die Angebote der Aufgabenträger aller Ebenen verstärkt im Rahmen einer integrierten Strategie und Planung miteinander abzustimmen und gleichzeitig vom Austausch der jeweiligen spezifischen Erfahrungen im Sinne eines Best-Practice-Prozesses zu profitieren. Dies ist auch im Hinblick auf den zukünftig angestrebten Ausbau intermodaler Angebote von großer Bedeutung.

3.6 Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr ist neben dem grundlegenden Fahrplanangebot (Linienverlauf, Fahrtenhäufigkeit, Taktung) und der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge auch die Betriebsqualität und Betriebssicherheit aus Kundensicht entscheidend. Die Sauberkeit der Fahrzeuge, der Vertrieb von Fahrscheinen, die ausreichende und rasche Information bei Betriebsstörungen und ein gutes, zeitnahe Beschwerdemanagement erleichtern den „Umstieg“ auf den ÖPNV und fördern die Attraktivität. Teil des Daseinsvorsorgeauftrags der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung auch die Sicherstellung eines Mindeststandards an Betriebsqualität und -sicherheit.

Die im Betrieb des Regionalbusnetzes durch das Verkehrsunternehmen zu garantierenden Anforderungen sind in der Anlage 5 und die an die Fahrzeuge zustellenden Anforderungen in Anlage 6 zusammengefasst und definiert. Die Vorgaben und Anforderungen der Anlagen 5 und 6 sind sowohl im Rahmen von eigen- als auch von gemeinwirtschaftlichen Verkehren einzuhalten. Soweit Aufgabenträger Verkehrsleistungen an eigene Verkehrsunternehmen in Form einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 (interner Betreiber) vergeben, gehen diese Bestimmungen den Festlegungen dieses Nahverkehrsplans zu Vorgaben zur Qualitätssicherung insoweit vor. Allerdings sollen auch im Rahmen dieser Direktvergaben die Einhaltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen Mindeststandards insbesondere für die Barrierefreiheit sichergestellt werden.

Anforderungen an die Fahrzeuge zum Schadstoffausstoss

Zunehmende Bedeutung erlangt bei den eingesetzten Fahrzeugen auch der Gesichtspunkt der Schadstoffreduzierung bzw. -freiheit. Im Rahmen der europäischen Klimaschutzinitiative wurde im Juni 2019 die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive - CVD) beschlossen. Die Vorgaben der CVD wurden zum 02. August 2021 durch das (Bundes-)Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) in nationales Recht umgesetzt. Allerdings steht ein entsprechendes baden-württembergisches Umsetzungsgesetz noch aus. Die Vorgaben der CVD bzw. der deutschen Umsetzungsregelungen binden sowohl Aufgabenträger bei der Vergabe von Verkehrsleistungen als auch öffentliche Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von im ÖPNV eingesetzten Straßenfahrzeugen. Sie werden deshalb auch während der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans bereits erheblichen Einfluss auf die Vergabe von Verkehrsleistungen haben.

Der Einsatz von sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugen im Sinn der CVD ist aufgrund der topographischen und fahrzeugtechnischen Rahmenbedingungen nicht in allen Verkehrsbereichen des Verbandsgebiets in gleicher Weise wirtschaftlich realisierbar und erfordert zum Teil erhebliche Investitionen in die Fahrzeug-, Werkstatt- und Ladeinfrastruktur. ZRF, Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen müssen deshalb zeitnah gemeinsam sinnvolle Konzepte entwickeln, wie die Vorgaben zur CVD in der Region gesamthaft umgesetzt werden können.

Die Stadt Freiburg hat in der aktuellen Fortschreibung der Klimaschutzstrategie unter dem Maßnahmenpunkt "CO2 - freie Mobilität" festgelegt, dass eine Umstellung des Busbestandes auf alternative Antriebe, vor allem auf batterieelektrische vorzunehmen ist. Die VAG betreibt

seit Anfang 2020 im Rahmen eines Pilotprojektes die innerstädtische Linie 27 mit zwei Solo-bussen auf Batteriebetrieb. In einem weiteren Umsetzungsschritt werden in 2021/2022 die Solobuslinien 19 und 24 sowie die Gelenkbuslinien 11 und 14 vollständig batterieelektrisch mit insgesamt 15 E-Bussen betrieben. Die dafür notwendige Ladeinfrastruktur wird entsprechend der Umsetzungsschritte auf dem Betriebshof sowie auf den Strecken errichtet, betrieben und ausgebaut.

Tariftreue und Mindestlohn

Landes- und bundesgesetzliche Regelungen zu Tariftreue und Mindestlohn, die den ÖPNV betreffen, sind maßgeblich für alle Leistungen im ÖPNV im Verbandsgebiet. Die Verpflichtung zur Einhaltung dieser Regelungen sind sowohl im Rahmen von eigen- als auch von gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu beachten und sollen Bestandteil der jeweiligen PBefG-Genehmigungen und vertraglicher Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen werden. Die Aufgabenträger dürfen gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten die Einhaltung der Vorgaben auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren unter Zuhilfenahme weiterer sachkundiger Behörden und Stellen prüfen. Gravierende Verstöße gegen diese Gesetze führen zum Ausschluss des Verkehrsunternehmens und deren Eigentümer bzw. Beteiligungsgesellschaften an künftigen Vergaben der Aufgabenträger Landkreis Emmendingen und Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald.

Ausgestaltung der Haltestellen

Die Haltestellen als Zugangsstellen zum öffentlichen Nahverkehr vermitteln dem Neu- und Gelegenheitskunden einen ersten Kontakt zum ÖPNV-Angebot. Diese sind deshalb, insbesondere hinsichtlich des Informationsangebots, aktuell, umfassend und ansprechend zu gestalten. Eine einheitliche, gute Ausstattung der Haltestellen für das gesamte Verbandsgebiet ist deshalb anzustreben. Die in Anlage 3 benannten Vorgaben und die Grundanforderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen sind zu beachten. Darüberhinaus kann der zuständige Aufgabenträger für Haltestellen weitergehende Vorgaben für Gestaltung und Ausstattung je nach Nutzung und Bedeutung der Haltestelle festlegen und diese gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und Baulastträgern (in der Regel die entsprechenden Standortgemeinden) gebündelt umsetzen. An wichtigen Umsteige- und Verknüpfungs-haltestellen sollen dynamische Fahrgastinformationssysteme eingerichtet werden, die die Fahrgäste über alle Verkehrsangebote in Echtzeit unterrichten. Die Verkehrsunternehmen sind

verpflichtet, an eine vom Aufgabenträger benannte Stelle zu diesem Zweck Fahrplandaten und Echtzeitdaten in einem durch den Aufgabenträger entsprechend der Mobilitätsdatenverordnung des Bundes festgelegten Datenformat zu übergeben.

Diese Vorgaben sollen für das gesamte Verkehrsgebiet einheitlich sein. Die Aufgabenträger entwickeln deshalb gemeinsam mit den Trägern der Baulast, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen im Jahr 2022 ein Umsetzungskonzept zur Herstellung eines einheitlichen Austattungsstandards. Die aktuellen technischen Entwicklungen, z.B. zur Fahrgastinformation, sind dabei zu berücksichtigen. Bis zum Erlass eigener Vorgaben der Aufgabenträger sind die entsprechenden Vorgaben des RVF zu beachten.

Fahrplangestaltung

Der ÖPNV soll ein zuverlässiges öffentliches Verkehrsangebot sein, so dass an allen relevanten Punkten ausreichend Zeit einzuplanen ist, um die Fahrzeiten unter normalen Verkehrs- und Witterungsbedingungen einzuhalten und Anschlüsse zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Hinweise zur Fahrplangestaltung enthält Anlage 5 zum Nahverkehrsplan. Dabei sind auch die Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen zu berücksichtigen, die möglicherweise beim Ein-, Um- und Aussteigen einen erhöhten Zeitbedarf haben können. Die verbindlichen Vorgaben für die einzelnen Linien, Umsteigehaltestellen und Verknüpfungspunkte sind in den jeweiligen Liniensteckbriefen (siehe Abschnitt 4.1 und Anlage 8) enthalten.

3.7 Barrierefreiheit im Nahverkehr

Neben Angebotsverbesserungen ist ein wesentlicher Aspekt für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Angeboten für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Das Ziel ist eine vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 (§ 8 Abs. 3 PBefG). Im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit müssen dabei neben der Infrastruktur und den Fahrzeugen auch die Information und der Service im ÖPNV auf die Barrierefreiheit überprüft werden. Verbesserungen bei der Barri-

erefreiheit kommen aber nicht nur der eigentlichen Zielgruppe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, sondern auch einem weiteren Nutzerkreis zugute (z.B. Eltern mit Kinderwagen).

Der Nahverkehrsplan des ZRF für die Jahre 2014 ff enthielt einen Prüfauftrag mit dem Ziel, die Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV mit Behindertenvertretern, Verkehrsunternehmen sowie den jeweils zuständigen Baulastträgern zu klären. Hierzu wurde vom ZRF ab dem Jahr 2014 eine regionale Arbeitsgruppe „Barrierefreier ÖPNV“ (AG Barrierefreier ÖPNV) initiiert, die sich aus Behindertenvertretern, Straßenbaulastträgern (RP und Landkreise) sowie Verkehrsunternehmen zusammensetzt.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses erfolgte eine Verständigung auf folgende drei zentralen Arbeitsfelder:

- Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur
- Barrierefreie Fahrzeuge
- Barrierefreier Service und Information

Für diese drei Arbeitsfelder wurden von der AG ÖPNV jeweils Rahmenkonzepte erarbeitet, die im Folgenden in die Fortschreibung des NVP eingeflossen sind.

Barrierefreie Haltestellen

Als notwendige Schritte zu einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur wurde im Rahmen des im Nahverkehrsplan 2014 ff enthaltenen Arbeitsauftrags die Kategorisierung der Haltestellen und die Definition von Standards zur Barrierefreiheit erarbeitet. Die Detailplanung, die stark von den örtlichen Gegebenheiten geprägt ist, muss durch die jeweils zuständigen Baulastträger erfolgen, die für die Umsetzungsplanung und die Finanzierung verantwortlich sind.

Die für die Kategorisierung erforderlichen Daten und Angaben zu jeder Haltestelle im Verbandsgebiet wurde im Rahmen der umfassenden Haltestellenerfassung erhoben und dokumentiert (vgl. auch Abschnitt 2.1.2). Um diese Bestandsaufnahme zu ergänzen und um einen regionalen Planungsrahmen zu schaffen, wurden Vorgaben für die künftige Umsetzung erarbeitet (Anlage 3 - Kategorisierung von Bushaltestellen und Festlegung von Ausbaustandards für den Bereich des ZRF).

Aus Sicht der AG Barrierefreier ÖPNV ist das Konzept in der vorgelegten Form vollständig und bietet eine zeitnah umsetzbare Planungsgrundlage für die Straßenbaulastträger, insbesondere für die Städte und Gemeinden, die ihre Haltestellen barrierefrei ausbauen wollen. Der umfassende Ansatz für barrierefreie Haltestellen der AG Barrierefreier ÖPNV wurde vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem ÖPNV-Innovationspreis 2019 ausgezeichnet.

Das in Anlage 3 dokumentierte Konzept ist Bestandteil dieses Nahverkehrsplans und von Straßenbaulastträgern bei ihren Baumaßnahmen zu beachten.

Die Straßenbaulastträger im Verbandsgebiet (Städte und Gemeinden, Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie das Regierungspräsidium Freiburg) wurden gebeten, für die Fortschreibung des NVP ihre Maßnahmen- und Umsetzungsplanung mitzuteilen und ggf. notwendige Ausnahmen und Abweichungen vom Rahmenplan darzustellen. Diese Rückmeldungen zeigen, dass, obwohl sich der ZRF über seine originäre Zuständigkeit hinaus seit dem letzten NVP aktiv bemüht hat, eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in der gesamten Region voranzubringen, weiter erheblicher Handlungsbedarf besteht. Der Prüfauftrag aus dem NVP 2014 ff wird daher fortgeführt mit Ziel, die Baulastträger weiter zu unterstützen.

Die Aufgabenträger sollen insbesondere für vom Regionalbusverkehr bediente Haltestellen darauf hinwirken, dass eine Umsetzung nach einheitlichen Konzepten erfolgt. Es ist zeitnah anzustreben, zumindest eine barrierefreie Haltestelle je Ortsteil anbieten zu können.

Barrierefreie Fahrzeuge

Von der AG Barrierefreier ÖPNV wurde ein Konzeptpapier mit Anforderungen und Hinweisen an barrierefreie Linienbusse erarbeitet. Diese haben in die Vorgaben für die im Regionalbusnetz eingesetzten Fahrzeuge (Anlage 6) Eingang gefunden.

Dabei ist zwischen den verpflichtenden Vorgaben der EU-Richtlinie 2001/85/EG und den weiteren Maßgaben und Hinweisen der Anlage 5 zu unterscheiden, deren Umsetzung erwünscht und in Zukunft bei Vergaben positiv gewichtet werden sollte. Ausnahmen im Schülerverkehr oder im Schienenersatzverkehr sind grundsätzlich möglich und jeweils mit dem zuständigen Aufgabenträger abzustimmen.

Barrierefreiheit im Fahrgastservice und bei der Fahrgastinformation

Der durch das PBefG vorgegebene Fokus auf mobilitätseingeschränkte Personen bei der Schaffung eines barrierefreien und attraktiven ÖPNV darf nicht dazu führen, dass die Belange von Menschen mit Wahrnehmungseinschränkungen - gerade im Bereich von Service und Information - nicht berücksichtigt werden. Die in Anlagen 5 und 6 genannten Hinweise und Anforderungen zur Fahrgastinformation sind deshalb bereits jetzt im Linienbetrieb zu beachten, soweit bei Bestandsfahrzeugen hierzu die entsprechenden technischen Möglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die Bereiche Service und Information sind regelmäßig an die rasch fortschreitende technische Entwicklung anzupassen. Die notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen sind in Absprache zwischen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Aufgabenträgern gemeinsam mit den Interessenvertretern der Betroffenen zu entwickeln und im jeweiligen Zuständigkeitsbereich umzusetzen.

3.8 Tarifvorgaben

Ein einheitliches, transparentes und flächendeckendes Tarifsystem ist ein wesentliches Element eines attraktiven ÖPNV-Angebots. Diese Voraussetzungen erfüllt das Tarifsystem des RVF. Der große Erfolg des landesweit vorbildlichen Angebots „RegioKarte“ als günstige Zeitkarte mit einem einheitlichen Preis für das gesamte Verbundnetz, zeigt dies exemplarisch. Mit nur einem Fahrschein können Regionalbusse, Züge (S-Bahn, RE, RB), Stadtbahnen oder Stadtbusse sowie ergänzende Verkehrsangebote (wie AST oder Nachtbusse) benutzt werden. Auf bestimmten Linien und für besondere Angebotsformen kann ein Komfortzuschlag erhoben werden. Dieses Tarifangebot gilt es, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im RVF, weiterzuentwickeln. Erste Schritte in Richtung auf ein solches zeitgemäßes Tarif- und Vertriebssystem wurden mit dem MobilTicket und dem Luftlinientarif (2021) bereits unternommen.

Mit der Satzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg zur Umsetzung der §§ 15 bis 18 ÖPNVG (ZRF-Ausgleichssatzung) vom 11.10.2017 wurde im Sinne einer Allgemeinen Vorschrift festgelegt, dass innerhalb des Verbandsgebietes Verkehrsleistungen im ÖPNV-Linienverkehr nur zum RVF-Tarif angeboten werden dürfen (§ 2 ZRF-Ausgleichssatzung). Diese Vorgabe ist ausdrücklich auch Bestandteil der Festlegungen dieses Nahverkehrsplans.

Ausgestaltung und Fortschreibung des Tarifs haben unter Beachtung der in § 16 ÖPNVG vorgeschriebenen Mindestrabattierung von 25 % für Karten des Auszubildenden- und Schülerverkehrs zu erfolgen. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Vereinbarung zwischen ZRF, RVF und den am Verbund beteiligten Verkehrunternehmen über die Grundlagen der Zusammenarbeit und die Gewährung von Zuschüssen (Grundlagen- und Zuschussvertrag - GZV) bzw. der jeweiligen Nachfolgeregelung zu beachten.

Regelungen und Vereinbarungen in der Verbundgesellschaft sind so zu gestalten, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrunternehmen, die Leistungen im ÖPNV-Linienverkehr im Verbundgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif gesichert ist.

3.9 Intermodalität verschiedener Verkehrsträger und neue Mobilitätsformen und -angebote

Neue Mobilitätsformen

Neue Mobilitätsformen, z.B. On-Demand-Angebote, Vermittlung von Mitfahrglegenheiten, Bürgerautos, E-Roller, Einrichtung von autonom fahrenden Verkehren, Fahrradverleihsysteme, Stärkung von Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖPNV u.ä., stellen ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Substitution privater PKW-Fahrten dar. Grundsätzlich sind solche Angebote aber so zu gestalten, dass bestehende ÖPNV-Angebote aller Aufgabenträger dadurch nicht beeinträchtigt, sondern ergänzt werden. Der konsequenten Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und der Einbindung von neuen Angebotsformen und Verkehrsarten kommt im Rahmen der Gestaltung der angestrebten Mobilitätswende eine immer höhere Bedeutung zu. Die Nutzung solcher Angebote kann auch dadurch gefördert werden, dass ein einheitliches System je Mobilitätsform im Verbundgebiet installiert wird, um für die Nutzerinnen und Nutzer eine einheitliche und attraktive Angebotsstruktur anbieten zu können. Dazu wird sich der ZRF innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans um Rahmenverträge mit entsprechenden Anbietern bemühen. Ein Fokus soll dabei zunächst auf das bereits in der Stadt Freiburg verfügbare Fahrradverleihsystem gelegt werden.

Aufbau eines integrierten Anschluss sicherungssystems

Die geplanten Angebotsausweitungen werden ihre Wirksamkeit nur dann voll entfalten können, wenn die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsträger an den Knotenpunkten bestmöglich aufeinander abgestimmt werden. Es muss zumindest eine „Verspätungsverständigung“

zwischen Zügen und Bussen sichergestellt werden. Zentrale Bedeutung hierfür hat der Aufbau eines integrierten Anschluss sicherungssystems. Auch wenn der ZRF selbst nicht Betreiber/Auftraggeber der SPNV- und Regionalbusangebote ist, kommt ihm in diesen Zusammenhang als regionale Bündelungsinstanz eine hohe Bedeutung zu. Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans sollen daher die technischen Voraussetzungen für die Umsetzung der Anschluss sicherung und der Fahrgastinformation geschaffen und ein Anschluss sicherungssystem etabliert werden.

Ausbau und Verknüpfung des ÖV-Angebots/Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen dienen dazu, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen und intermodal reisenden Menschen einen sicheren und komfortablen Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Dabei kann eine Mobilitätsstation – jeweils abhängig vom konkreten örtlichen Bedarf – folgende Komponenten aufweisen:

- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Stadtbahn, Bus), ggf. auch in Kombination (Umsteigeanlagen Bus-Schiene oder Bus-Bus),
- Abstellmöglichkeiten für Individualverkehrsmittel, insbesondere für Autos (P&R) und Fahrräder (B&R), wobei insbesondere beim Radverkehr Sicherheitsaspekte und der Schutz gegen Witterungseinflüsse zu berücksichtigen sind (Überdachung, Fahrradboxen oder –parkhäuser),
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge,
- Angebote für die Nutzung von Sharing-Mobility (Car-/Bike-Sharing, Pedelecs, E-Roller, E-Scooter) und entsprechender Verleihangebote,
- Einrichtungen zur Information für die Nutzerinnen und Nutzer (digital und analog),
- weitere Service-Einrichtungen (z.B. WC-Anlagen, Beratungs- und Verkaufseinrichtungen).

Für die Umsetzung solcher Anlagen wird primär die jeweilige Gemeinde zuständig sein. Doch liegt es im Interesse des ZRF und der beteiligten Gebietskörperschaften, den Bau von Mobilitätsstationen in der Region zu unterstützen mit dem Ziel, ein wiedererkennbares und damit nach einheitlichen Kriterien geplantes Gesamtkonzept zu entwickeln und die Gemeinden bei der Umsetzung zu beraten oder auch aktiv zu unterstützen. Auf dieser Grundlage könnten

dann Städte und Gemeinden entsprechende Einzelprojekte im kommunal jeweils gewünschten und zu finanzierenden Umfang umsetzen. Das Gesamtkonzept soll in der ersten Hälfte der Laufzeit des Nahverkehrsplans erarbeitet werden und wird dann Teil des Nahverkehrsplans.

3.10 Digitalisierung im ÖPNV

Sowohl in der Abwicklung der Angebote des öffentlichen Verkehrs als auch bei der Umsetzung von Konzepten zur Integration der vorhandenen oder künftig verfügbaren Mobilitätsangebote öffentlicher und privater Anbieter (s.o. Abschnitt 3.9) ist die verstärkte Nutzung digitaler Techniken als wichtiger Bestandteil eines zukunftsfähigen und attraktiven ÖPNV anzustreben. Dies ist allerdings auch von einer verstärkten digitalen Vernetzung und Erschließung ländlicher Räume im Verbandsgebiet abhängig. Daher ist in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ein Schwerpunkt auch auf die Prüfung und Entwicklung umfangreicher Digitalisierungsmaßnahmen zu legen, wobei erste Maßnahmen bereits in diesem Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden sollen. Zusätzlich beabsichtigt der Bund im Rahmen des Erlasses einer sog. Mobilitätsdatenverordnung noch im Jahr 2022 konkrete Vorgaben zur Art und Weise der Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und den anderen Akteuren im ÖPNV und der Datenbereitstellung festzulegen. Auf dieser Grundlage ist dann auch eine konkrete Umsetzung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung für Kundinnen und Kunden im ÖPNV möglich. Konkrete Schritte hierzu sind in folgenden Bereichen angedacht:

Anschluss sicherung und Fahrgastinformation

Alle Fahrzeuge sind künftig mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) auszustatten und die Daten sind in Echtzeit an eine Datendrehscheibe zu übermitteln, so dass Anschlüsse im Verspätungsfall besser hergestellt werden können (vgl. Abschnitt 3.9). Mit diesen Daten können dann auch Fahrgastinformationssysteme betrieben werden, insbesondere an Verknüpfungshaltestellen.

On-Demand-Verkehre

Ein verstärkter Einsatz von On-Demand-Verkehren zur Abdeckung von Verkehrsbedürfnissen z.B. in Schwachlastzeiten setzt ganzheitliche Softwareangebote voraus. Neben der Erfassung und Abrechnung des Fahrtenwunschs sind auch Aspekte der optimalen Routenplanung und

der Nachweisführung über die durchgeführten Fahrten digital aufzubereiten. Ob sich im Verbandsgebiet des ZRF eine Umstellung von Teilen des ÖPNV-Angebotes auf On-Demand-Verkehre als sinnvoll erweist, ist auch von dem Verkehrsangebot abhängig, das letztlich mit diesem Nahverkehrsplan zur Umsetzung beschlossen wird. Die weitere Entwicklung der in diesem Bereich vorhandenen technischen Lösungen ist deshalb zu beobachten und zu gegebener Zeit zu entscheiden, ob eine Umsetzung im Verbandsgebiet oder in Teilbereichen zur Ergänzung des NVP-Angebotes sinnvoll erscheint.

Weiterhin beobachtet werden soll, ob sich On-Demand-Verkehre in Zukunft auch auf autonom verkehrende Fahrzeuge umstellen lassen. Trotz mehrerer Pilotversuche, beispielsweise auf abgeschlossenen Firmengeländen oder der Landesgartenschau in Lahr, ist ein Einsatz unter Realbedingungen im ländlichen Raum derzeit noch nicht sinnvoll umsetzbar.

Mitfahrzentralen

Nachdem die Einrichtung einer Mitfahrzentrale im Elztal nur eine sehr geringe Nachfrage generiert hat, soll zunächst von einer Einführung eines solchen Systems für das gesamte ZRF-Verbandsgebiet abgesehen werden. Hier gilt grundsätzlich das oben zu den On-Demand-Verkehren gesagte. Sollten sich im Rahmen der Marktbeobachtung neue Erkenntnisse ergeben, die eine Einführung sinnvoll erscheinen lassen, wäre dies erneut zu prüfen.

eTicketing und eTarif

Bereits heute bietet der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) einzelne Fahrscheine digital als sogenanntes MobilTicket zum Kauf über ein Smartphone an.

Eine Weiterentwicklung dieses Modells ist die Einführung eines eTarifs, der insbesondere für den Gelegenheitsfahrer attraktive Lösungen bieten kann und somit zusätzliche Fahrten im ÖPNV generieren könnte. Der RVF startete im Oktober 2021 mit dem eTarif. Die Weiterentwicklung dieses eTarifs im RVF soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplans aus den gemachten Erfahrungen vorangetrieben werden.

Nahverkehrsplanung und Erfolgskontrolle

Mit einer Weiterentwicklung des eTarifs unter Einbindung von „be in/be out“- bzw. „check in/check out“-Systemen lassen sich wertvolle Erkenntnisse für die weitere Nahverkehrsplanung gewinnen. Die technische Entwicklung dieser Systeme schreitet schnell voran. Aufgrund der

zu gewinnenden Daten und deren vielfältige Einsatzmöglichkeiten im Nahverkehr sollte die Einführung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans intensiv geprüft und ggf. zeitnah umgesetzt werden. Hier plant auch das Land Baden-Württemberg im Rahmen von Verwaltungsvorschriften bis zum Jahr 2025 einheitliche Rahmenvorgaben, die bei der Umsetzung zu beachten sind.

Zusammenbindung unterschiedlicher Mobilitätsangebote

Verschiedene Mobilitätsangebote sollen im Interesse einer kundenfreundlichen, attraktiven Nutzung kompatibel und möglichst über eine Anwendung buchbar sein. Die Entwicklung wurde in der Stadt Freiburg bereits gestartet und soll in der Laufzeit des Nahverkehrsplans weiterentwickelt werden (siehe Abschnitt 3.9).

Der ZRF sieht sich hier in der Position, die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung verbandsweit zu schaffen.

Verbindung verkehrslenkender Maßnahmen mit dem ÖPNV

Einer weitergehenden Untersuchung bedarf es bei der Verknüpfung von verkehrslenkenden Maßnahmen mit dem ÖPNV. So könnte bereits weit vor einer Stadt oder einem wichtigen touristischen Ziel angekündigt werden, ob in der Innenstadt und auf P&R-Parkplätzen noch genügend Parkraum vorhanden ist oder bereits frühzeitig auf den ÖPNV umgestiegen werden sollte. Dazu sollten Informationen angegeben werden, wann die nächste Verbindung besteht und in welchem Takt gefahren wird. Hier sind in der Laufzeit des Nahverkehrsplans mit den Akteuren vor Ort entsprechende technische Umsetzungsmöglichkeiten zu prüfen.

Ein weiterer zu untersuchender Aspekt ist die Einführung von Tempo 30 auf den wichtigen ÖPNV-Routen in den Ortschaften. Dies führt zu längeren Fahrzeiten und in ungünstigen Fällen auch zu Sprungkosten durch zusätzliche Fahrzeuge, da die Umläufe nicht mehr erreicht werden können. In diesem Zusammenhang sind verkehrslenkende bzw. –beschleunigende Maßnahmen (dynamische Busspuren; separate Verkehrsführungen für den ÖPNV mit höheren zul. Geschwindigkeiten, Nutzung von Stadtbahntrassen für den Busverkehr u.dgl.) zu prüfen und ggf. umzusetzen.

4 Linienbildung und Festlegung von Verkehrsbereichen (Linienbündeln) im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)

4.1 Linien im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)

Auf der Grundlage der Vorgaben des Nahverkehrsplans, die insbesondere im Abschnitt 3.4 dargelegt sind, hat eine Neukonzeption des Regionalbusliniennetzes zu erfolgen.

In dessen konkreter Linienbildung sollen auch die von den Städten und Gemeinden den Aufgabenträgern mitgeteilten Zusatz- und Ergänzungsverkehre in gemeindlicher Finanzträgerschaft einfließen. Das Anhörungsverfahren und die nachfolgenden Gespräche mit Gemeinden und den Verkehrsunternehmen haben gezeigt, dass hier für einen Teil der Verkehrsleistungen noch eine Reihe von Detailfragen, z.B. zum konkreten Fahrweg, zu Haltestellenfolgen und zur Abstimmung von Verkehrsleistungen zu klären sind, die zeitlich bis zur vorgesehenen Beschlussfassung dieses Nahverkehrsplans nicht valide abzuschließen sind. Zur detaillierten Beschreibung der einzelnen Linien einschließlich des Linienwegs, des zu erbringenden Bedienstandards und der durch den Betreiber zu beachtenden Rahmenbedingungen werden derzeit Liniensteckbriefe erstellt. Deren Vorgaben sind dann stets bei der Erbringung der Verkehrsleistungen auf den definierten Linien einzuhalten. Sie stellen den Rahmen und die Grundlage der jeweiligen PBefG-Genehmigungen bzw. von Auftragsvergaben durch die Aufgabenträger dar. Beabsichtigt ist, die Liniensteckbriefe im Lauf des Jahres 2022 gesammelt der Verbandsversammlung zur abschließenden Beschlussfassung vorzulegen.

Mit Beschluss zur Aufnahme in diesen Nahverkehrsplan - als Anlage 8 – werden sie dessen integraler Bestandteil und sind als verbindlich geltend zu beachten. Bei der Linienbildung sind dabei folgende Grundsätze zwingend zu beachten:

Regelanbindung der Regionalbuslinien an SPNV-Verknüpfungspunkte

Regionalbuslinien, die insbesondere die Bereiche abseits der Schienenstrecken mit Nahverkehrsleistungen versorgen, sind an günstig gelegenen Endpunkten mit den vorhandenen SPNV-Angeboten oder der Stadtbahn Freiburg so zu verknüpfen, dass zuverlässige Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten zwischen Bus und Bahn bestehen. Die Vertaktung der Schienenverkehre induziert damit auch eine Vertaktung der Regionalbusse. Dabei sind Basislinien an den Grundtakt der Schiene auszurichten. Allerdings stellt die teilweise fehlende bzw. nicht

durchgängige Vertaktung des SPNV, z.B. auf der Rheintalbahn, die Planung der Regionalbusverkehre vor große Herausforderungen. Grundsätzlich sind die Regionalbuslinien nach den Vorgaben der Aufgabenträger wo möglich und geboten im Taktverkehr während der Bedienungszeiten des Schienenverkehrs zu betreiben. Für die Feinverteilung innerhalb der Stadt Freiburg, etwa zu den Industriegebieten, soll das Stadtbahn- und Stadtbusnetz der VAG genutzt werden, weshalb neben den Anbindungen an den SPNV auch denjenigen an die Stadtbahn wesentliche Bedeutung zukommt. Sinngemäß gilt diese Aussage entsprechend für Städte und Gemeinden mit Stadt- und Ortsbusverkehren, die ebenfalls die Feinverteilung der Fahrgäste übernehmen. Eine Linienführung parallel zu den Schienenstrecken ist zugunsten einer besseren Erschließung des ländlichen Raums grundsätzlich nicht angezeigt. Ausnahmen von diesen Grundsätzen sind nur zwecks Abdeckung besonderer Verkehrsbedürfnisse zuzulassen.

Betriebszeiten und Taktung

Die Regionalbuslinien erhalten durch die Verknüpfung mit und die Ausrichtung auf den Schienenverkehr eine einheitliche Struktur. Hierzu zählt ein einheitlicher Betriebsbeginn. Betriebszeiten und Takt sind für Basislinien so festzulegen, dass Anschlüsse aus der Region vor 6 Uhr an der Anschlussstelle auf die S-Bahnen Richtung Freiburg gewährleistet werden. Ebenso enden die abendlichen Leistungen so, dass der letzte Anschluss aus Freiburg nicht vor 23 Uhr an der Anschlussstelle erfolgt. Für Vernetzungslinien und Erschließungslinien (s.u.) gelten hiervon abweichende oder eingeschränkte Betriebszeiten, wobei regelmäßig ein Betriebsbeginn wochentags in der 6. Stunde, sowie eine Spätverbindung zu gewährleisten ist.

Einbindung der Schülerverkehre

Soweit von den Regionalbuslinien notwendige Leistungen im Schülerverkehr zu übernehmen sind, soll dies regelmäßig möglichst mit vertakteten Linienbussen durch zusätzliche Kapazitäten erfolgen. Werden zusätzliche Fahrplanangebote erforderlich, so verkehren diese nur an Schultagen, was eindeutig im Fahrplan kenntlich zu machen ist. In beiden Fällen sind Eingriffe in die Linienstruktur - einschließlich der Anbindung an den SPNV- zu vermeiden.

Linienfunktionen

Die einzelnen Regionalbuslinien sind folgenden Kategorien mit ihren daraus resultierenden Funktionen zugeordnet:

- **Basisangebote/-linien** dienen vorrangig der Anbindung der Gemeinden des Verbandsgebietes, die nicht direkt an einer Schienenstrecke liegen. Ziel ist, für diese Gemeinden eine dem SPNV-Angebot vergleichbare Erschließungsqualität herzustellen. Angeschlossen wird die politische Gemeinde als Ganzes, die Anbindung von Ortsteilen erfolgt nur, sofern diese auf dem Linienweg der Basislinie liegen.
- **Vernetzungsangebote/-linien** ergänzen die Verkehrsleistungen im SPNV, indem sie geographische Bedienungslücken des SPNV schließen oder das 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. Darüber hinaus dienen sie der Verbindung über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus. Hierzu zählen vor allem Linien, die regional bedeutsame Ziele vernetzen oder wichtige regionale Standorte von Industrie und Gewerbe ausserhalb der eigentlichen (Wohn-)Siedlungsfläche für Berufspendler erreichbar machen.
- **Erschließungsangebote/-linien** vervollständigen das Liniennetz im Regionalbusverkehr und haben vorrangig die Aufgabe, Teilorte in der Fläche mit ÖPNV-Leistungen zu versorgen und zugleich die notwendige Bedienung im Rahmen der Auszubildenden- und Schülerverkehre sicherzustellen.

Die genannten Funktionen können sich bei den konkret gebildeten Linien überlagern.

4.2 Mindestbedienangebot im BREISGAU-BUS-Netz

Grundsätzlich ist im Hinblick auf ein gut vernetztes Mobilitätsangebot gerade für den ländlichen Raum auf allen BREISGAU-BUS-Verbindungen ein vertaktetes Verkehrsangebot, anzustreben. Auf Strecken mit nachgewiesen hohem Verkehrsaufkommen sind verdichtete Fahrtmöglichkeiten auf den Verbindungen z.B. in Hauptverkehrszeiten anzubieten. Der Bedarf wurde dabei im Wesentlichen aus den Daten der letzten Verkehrserhebung 2016 ermittelt. Die Bedarfsdeckung für eine Verbindung kann auch durch Kombination von Angeboten mehrerer Linien erfolgen. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird deshalb für die Verbindungen jeweils ein Mindestbedienangebot festgelegt.

Dieses Mindestbedienangebot ist in den Tabellen der Anlage 7 angegeben und bei der konkreten Linienbildung mindestens umzusetzen.

Linien mit Basisangeboten sind mindestens in einem ggf. bedarfsgerecht verstärkten Stundentakt zu betreiben. Die Betriebszeiten sind so zu gestalten, dass die erste Ankunft an der Verknüpfungsstelle zum SPNV bzw. zur Stadtbahn Freiburg jeweils

- an Werktagen (Mo-Fr) vor 6 Uhr,
- an Samstagen vor 7 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen vor 8 Uhr

sichergestellt ist. Die letzte Abfahrt ist an allen Tagen jeweils nach 23 Uhr anzubieten.

Daraus ergibt sich ein Mindestangebot von 19 Fahrtenpaaren Mo-Fr, 18 Fahrtenpaaren an Samstagen und 17 Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen.

Abweichungen von diesen Vorgaben sind möglich, wenn zu den oben genannten Zeiten keine entsprechenden Anschlüsse im Schienen- bzw. Stadtbahnverkehr oder auch im ergänzenden Busverkehr bestehen. In diesem Fall können sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionalbuslinien entsprechend verschieben. Zudem sind zur besseren zeitlichen Bedienung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs, insbesondere morgens, einzelne Taktabweichungen möglich.

Für Linien mit Vernetzungs- und Erschließungsangeboten haben die beiden Landkreise als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV mit Kreistagsbeschlüssen am 19. Juli 2021 jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich ein an die örtlichen Gegebenheiten, Verkehrsnotwendigkeiten und die Nachfrage angepassten Mindestbedienangebot festgelegt. Dieses ist vom ZRF bei der konkreten Linienbildung jeweils zu berücksichtigen. Das Mindestbedienangebot nach jeweiliger Beschlusslage ist in den Tabellen der Anlage 7 bzw. den Liniensteckbriefen der künftigen Anlage 8 wiedergegeben bzw. im Einzelnen dargestellt. Bei Linien, die über das jeweilige Verkehrsgebiet hinausgehen, erfolgt die Festlegung in Abstimmung mit dem jeweils benachbarten Aufgabenträger.

4.3 Bildung von Linienbündeln und Verkehrsbereichen

Derzeit bestehen im Verbandsgebiet des ZRF für den Regionalbus Linienverkehrsge-nehmigungen nach PBefG, die im Regelfall nur jeweils eine einzelne Linie umfassen. Im Vorfeld der Erstellung dieses Nahverkehrsplans wurde grundsätzlich geprüft, ob eine künftige Bündelung von Linien gegenüber dem Fortbestehen der Einzelliengenehmigungen vorzugswürdig ist. Die dazu vorgenommene Alternativenprüfung stellte dabei die Erreichung der Planziele des NVP und der damit verbundenen öffentlichen Interessen den legitimen Unternehmensinteressen am Fortbestand eines niederschwelligen, da kleinteiligerem Marktzugangs gegenüber. Für eine Bündelung sprach, dass damit die – flächendeckende - Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans, vor allem die eines diskriminierungsfrei erbringbaren Mindestbedienstandards, erleichtert wird. Zudem wird durch eine Bündelung eine effizientere Produktion der Verkehrsleistungen und eine effektivere Nutzung von betrieblichen Synergien durch eine Mischung ertragsstärkerer mit ertragsschwächeren Linien ermöglicht. Durch eine Verhinderung von isoliert durch Unternehmen eigenwirtschaftlich (weiter-) beantragten Linien kann ein „Rosinenpicken“ unterbunden und somit das legitime fiskalische Interesse der Aufgabenträger an einer breiten Risikostreuung und der damit verbundenen Minderung des öffentlichen Zuschussbedarfs geschützt werden. Die Erhaltung der Eigenwirtschaftlichkeit zugunsten von mittleren und kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen könnte bei Fortbestand der Einzelgenehmigungen ebenfalls beeinträchtigt werden. Zugleich wäre ein Mindestmaß an wirtschaftlicher Aktivität des Angebots nicht herstellbar. (Höhere) Gewinne würden privatisiert, Verluste hingegen kommunalisiert. Zugleich gefährdete dieses die bessere Verknüpfung der Umläufe und Betriebsplanung „aus einer Hand“. Im Ergebnis drohte ein für die Aufgabenträger und die Allgemeinheit mit erheblich höheren Kosten verbundenes und zugleich wohl qualitativ schlechteres Nahverkehrsangebot.

Dem gegenüberzustellen waren die legitimen und grundrechtlich geschützten Interessen der Unternehmen, niederschwelligen Marktzugang zu erhalten. In der Abwägung dieser Interessen obsiegt das dargelegte öffentliche Interesse zugunsten der Bündelung, welche letztlich zudem in der gewählten Form der Umsetzung gerade mit den im Rahmen der Anhörung dargelegten Betriebsinteressen der im Markt tätigen Verkehrsunternehmen in Einklang gebracht werden können. Die Vorzüge einer Bündelung überwiegen in Summe gegenüber den Vorzügen einzelner genehmigter Linienstränge und überwiegen auch die damit verbundenen Nachteile

für die Unternehmen. In der Abwägung der Belange der verkehrlichen Sinnhaftigkeit, der Wirtschaftlichkeit (insbesondere unter Beachtung betrieblicher und produktionstechnischer Zusammenhänge) und der Mittelstandsfreundlichkeit, wurde jeweils die Optionen gewählt, welche sich als die vorteilhaftesten darstellte. Dies insbesondere auch dadurch, dass den Unternehmen keineswegs der Marktzugang verwehrt wird, sondern im Gegenteil (eigen-) wirtschaftlich vertretbare Bedingungen für einen nachhaltigen und ökonomisch fundierten Markteintritt durch die mit der Bündelung verbundene Schaffung marktgerechter Mindestgrößen erst gewährleistet werden.

Die Linienbündelung ist rechtskonform im Rahmen des PBefG umsetzbar. § 9 Abs. 2 PBefG eröffnet den Aufgabenträgern explizit die Möglichkeit, Linien zu bündeln. Von dieser Möglichkeit umfassend Gebrauch zu machen, ist ein wesentliches Ziel dieses Nahverkehrsplans. Konkret wird folglich jeweils ein gebündeltes Angebot je landschaftlich und verkehrlich zusammenhängendem Verkehrsbereich vorgegeben. Auf dieser Grundlage werden die Aufgabenträger das Recht auf unternehmerische, gerade auch mittelständischer, wirtschaftliche Betätigung fördern.

Andere, alternative Bündelungsoptionen, welche noch kleinteilige Bündelungen verfolgen, bieten demgegenüber nicht annähernd die dauerhaft angestrebten wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile. Die ebenfalls geprüfte Option zur Bildung größerer Bündel, wäre zwar geeignet gewesen, ähnliche wirtschaftliche und verkehrliche Vorteile zu erzielen, ist jedoch in Bezug auf die Mittelstandsfreundlichkeit als eindeutig nachteilig zu bewerten. Da die Aufgabenträger den „Pakt für den Mittelstand“ bei ihrer Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen haben, wurde die Größe der Bündel mithin so gewählt, dass mittelständischen Unternehmen weiterhin ein ungeschmälerter Marktzugang gewährt wird.

Im Ergebnis dieser umfassenden Alternativenprüfung werden mit diesem Nahverkehrsplan Teilbereiche (=Teillinienbündel) und Verkehrsbereiche als (größere) Gesamtlinienbündel gebildet werden.

Für die Ausgestaltung der Linienbündel (sowohl der Teilbereiche als auch der Verkehrsbereiche) sind konkrete verkehrliche Verflechtungen sowie betriebliche und produktionstechnische Zusammenhänge ausschlaggebend. Außerdem wurde dem Aspekt der Ermöglichung die Leistungen (weiterhin) eigenwirtschaftlich anbieten und erbringen zu können in punkto Größe und Zuschnitt der einzelnen Linienbündel Bedeutung beigemessen, nicht

zuletzt zugunsten o.g. Vorgabe des Landes Baden-Württemberg zu Berücksichtigung der Belange von kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen. Hierdurch soll zugleich einer Monopolisierung entgegengewirkt werden.

Die Verkehrsbereiche bilden die Teilbereiche des ZRF-Verbandsgebiets ab, in denen Verkehrsleistungen in enger Verzahnung und deutlicher Abhängigkeit zueinander erbracht werden. Die hierin zusammengefassten Teilbereiche sind in nennenswertem erheblichem Maß aufeinander bezogen, weshalb die Verkehrsleistungen im Zuge der Umsetzung dieses Nahverkehrsplans mehr und mehr miteinander abgestimmt erbracht werden müssen. Deshalb wird vorgegeben, künftig alle Verkehrsleistungen im jeweiligen Bündelungsbereich im Rahmen eines gemeinsamen Verfahrens über einen Genehmigungswettbewerb oder ein öffentliches Vergabeverfahren einheitlich an einen Betreiber oder eine Betreibergruppe beauftragen zu können. Dem dient insbesondere die Festlegung des einheitlichen Beginns der Zusammenfassung („Gesamtbündelung“) aller Teilbereiche eines Verkehrsbereichs. Deshalb wurde der Beginn der „Gesamtbündelung“ einheitlich für einen Verkehrsbereich auf das Datum des Fahrplanwechsels im Dezember desjenigen Jahres festgesetzt, in dem die letzte zum Zeitpunkt der Beschlussfassung dieses Nahverkehrsplans bestehende Bestandsgenehmigung in einem Teilbereich des Verkehrsbereichs endet und gleichzeitig eine Umsetzung unter vergabe- und wettbewerbsrechtlichen Voraussetzungen sinnvoll erscheint.

Im Ergebnis bezweckt die Bildung von Verkehrsbereichen (Gesamtlinienbündeln) und Teilbereichen somit – auf mittlere Sicht – eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten und bietet mithin Gewähr, künftig nicht mehr infolge unterschiedlicher Ablaufdaten einzelner Liniengenehmigungen an einer – weiteren – (betriebs-)wirtschaftliche Optimierung gehindert zu werden.

Die in Anlage 7 beschriebenen Teilbereiche, sind dabei bereits jetzt als Teilnetze im Sinne von § 9 Abs. 2 PBefG gebildet worden, welche mithin ein – künftiges – größeres Gesamtlinienbündel (Verkehrsbereich) formen. Dabei gilt:

Die innerhalb eines Teilbereichs liegenden Liniengenehmigungen von Bestandslinien dürfen – auch bei vorherigem Ablauf der PBefG-Genehmigung – längstens bis zu dem in Anlage 7 genannten Datum für den jeweiligen Verkehrsbereich unter Einhaltung der Vorgaben des Nahverkehrsplans, insbesondere der Vorgaben zum Mindestbedienangebot für diejenige Verbindung auf der die Linie verkehrt und zur Ausgestaltung der Verkehrsleistung, verlängert

werden. Es ist also genehmigungsrechtlich sicher zustellen, dass alle in einem Teilbereich umfassten Bestandslinien zum gleichen Zeitpunkt enden.

Für das Verbandsgebiet wird – gewollt - so eine gestufte Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans stattfinden. Auch dieses dient der Verhinderung einer Monopolisierung. In den einzelnen Linienbündel eines jeden Verkehrsbereichs werden so die Verkehrsleistungen und Genehmigungen Schritt-für-Schritt harmonisiert.

Unbeschadet bleibt das Recht der Aufgabenträger, für einzelne Linien oder Linienbündel eines Verkehrsbereichs die Vorgaben aus dem Verkehrskonzept BREISGAU-BUS bei Ablauf von Bestandsgenehmigungen umzusetzen und entsprechende vergaberechtliche Schritte einzuleiten, wenn und soweit hierdurch die Ausübung anderer Bestandsgenehmigungen nicht beeinträchtigt wird und den vorstehenden Vorgaben in punkto „Gesamtbündelung“ nicht entgegengewirkt wird. Auch in diesen Fällen ist sicherzustellen, dass zum Datum der spätesten Umsetzung des Verkehrskonzeptes eine gesamthafte Neuerteilung der PBefG-Genehmigung für alle Lineinbündel eines Verkehrsbereichs möglich ist.

4.4 Rechtliche Wirkung der Linienbildung und der Festlegung von Standards

Maßgeblich für den öffentlichen Personennahverkehr sind die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) und die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Diese Vorschriften regeln den Marktzugang zu Dienstleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung. Dabei sind sowohl im (eigenwirtschaftlichen) PBefG-Genehmigungsverfahren als auch bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die Vorgaben des jeweiligen Nahverkehrsplans zu beachten.

Konkret bedeutet dies, dass künftig Anträge zur Einrichtung von neuen Linienverkehren oder zur Weiterführung bestehender Angebote durch die Genehmigungsbehörde nur genehmigt werden dürfen, soweit sie mit den Linienbündelungs- und Angebotsvorgaben dieses Nahverkehrsplans - und damit auch des jeweiligen Zeitpunkts zu welchem eine Bündelung spätestens erfolgen muss - übereinstimmen.

Konkret:

1. Die Vorgaben dieses Nahverkehrsplans in den Abschnitten 3 und 4 (und nachfolgend der Anlagen 5 - 8) definieren für den Bereich der Regionalbusverkehre, welche Verbindungen mit welcher Bedienqualität (Taktung, Kapazität, Standard etc.) bei einer allfälligen Neuerteilung von PBefG-Genehmigungen oder der Ausschreibung von Verkehrsleistungen in diesem Bereich mindestens zu gewährleisten sind.
2. Konkurrierende Verkehre bzw. Anträge mit abweichender Bedienqualität werden ausgeschlossen (§ 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. a) und b) bzw. Abs. 2 Satz 1 PBefG).
3. Künftige Neuanträge bzw. Anträge auf Verlängerung einer bestehenden Genehmigung erfüllen die Vorgaben dieses Nahverkehrsplans nur, wenn sie dem folgenden Beurteilungsraster vollumfänglich entsprechen.
4. Gleiches gilt für den Fall, dass konkurrierende Anträge gestellt werden (Fall der Antragskonkurrenz) oder ein Antrag von den geforderten Anforderungen nur geringfügig abweicht (Anforderungsunterschreitung).

Folgende Priorisierung ist bei der Bewertung von PBefG-Anträgen zu beachten (die Reihenfolge entspricht der Rangfolge):

- Priorität 1 Das Mindestbedienangebot nach Nahverkehrsplan (Anlagen 7 und 8) und die sonstigen dort genannten verkehrlichen Anforderungen an die Verbindung werden eingehalten und der Betreiber sichert die Einhaltung der Anforderungen zur Qualitätssicherungen im Busverkehr (Anlagen 5 und 6) zu.
- Priorität 2 Der Genehmigungsfahrplan stellt die Einhaltung der SPNV- und Bus/Bus-Anbindungen zu andere Verkehrsangeboten im Rahmen der Vorgaben nach Anlage 5 an den in Anlagen 7 und 8 genannten Verbindungspunkten sicher.
- Priorität 3 Der Genehmigungsfahrplan stellt sicher, dass unter Berücksichtigung der zumutbaren Warte- und Fahrtzeiten der jeweiligen Satzung der Aufgabenträger zur Schülerbeförderung eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern der Schulen am Linienweg sichergestellt ist. Für alle weiterführenden Schulen am Linienweg ist jeweils zum Schulbeginn bzw. Schulende der 1., 6., 8. und 10. Schulstunde eine Beförderung zu gewährleisten, wobei auch Umsteigeverbindungen zu anderen Verkehrsangeboten berücksichtigt werden können.

Darüberhinaus ist bei konkurrierenden Anträgen derjenige Antrag zu genehmigen, bei dem

-
- Priorität 4 dem Genehmigungsfahrplan zusätzlich zum Mindestbedienangebot nach Priorität 1 der Umfang der Verkehrsleistung wesentlich ausweitet wird. Dabei ist vorrangig eine durchgängiger Taktverkehr von der 6. bis zur 24. Stunde, sodann eine Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten und nachrangig weitere, zusätzliche Verkehrsangebote (z.B. Spätverkehre nach 24:00 Uhr o.ä) zu bewerten.
- Priorität 5 der Linienweg so gestaltet ist, das im Rahmen der Einhaltung der Prioritäten 1-3 eine größtmögliche Flächenerschließung erfolgt, d.h. dass möglichst viele Einwohner entlang des Linienwegs die Möglichkeit zur Nutzung des Angebots haben. Dies gilt nicht soweit es sich um Expressbuslinien oder Linien zur Ergänzung des SPNV-Angebotes handelt. Hier ist der vorgeschriebenen Linienweg nach Liniensteckbrief (Anlage 8) zwingend einzuhalten.
- Priorität 6 der Genehmigungsfahrplan so gestaltet ist, dass im Rahmen der Einhaltung der Prioritäten 1-3 eine möglichst große Verknüpfung mit den anderen Verkehrsangeboten des Linienbündels, im Verkehrsbereich und zu anderen Verkehrsbe reichen erfolgt oder die zusätzliche Einhaltung von nicht zwingende Anforderungen zur zusätzlichen Fahrzeugqualität aus Anlage 6 zugesichert wird.

4.5 Finanzierung des Angebots

Der laufende Betrieb des Regionalbusverkehrs finanziert sich bei eigenwirtschaftlich betriebenen Linien aus den Fahrgeldeinnahmen zuzüglich der gesetzlich zustehenden Ausgleichsansprüche wie z.B. dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten oder dem Ausgleich für gewährte Rabatte im Ausbildungsverkehr. Im letzteren Fall sind die Aufgabenträger verpflichtet, den Verkehrsunternehmen mindestens die Differenz zwischen der preis günstigeren Zeitkarte des Ausbildungsverkehrs und der Zeitkarte für Jedermann zu erstatten. Das Verfahren hierzu regelt für das Verbandsgebiet die Satzung des ZRF zur Umsetzung der §§ 15 bis 18 ÖPNVG vom 11. Oktober 2017 (ZRF-Ausgleichssatzung). Diese wird auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2021 zeitnah angepasst werden. Sie sollte zugleich die derzeit laufende Neuordnung der Einnahmeverteilung in der RVF berücksichtigen, um jedwede rechtlich unzulässige Überkompensation auszuschließen.

Die Einnahmeaufteilung in der Verbundgesellschaft hat unter Berücksichtigung der gebildeten Linienbündel und Verkehrsbereiche (Abschnitt 4.3) entsprechend der Vorgaben der Rechtsverordnung des Landes Baden-Württemberg vom 5. März 2021 auf nachvollziehbare und transparente Weise eine diskriminierungsfreie Berücksichtigung aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen im ÖPNV-Liniенverkehr im Verbandsgebiet zu gewährleisten (vgl. Abschnitt 3.8).

4.6 Zeitplan zur Umsetzung

Im Hinblick auf eine dauerhafte Neuordnung der Regionalbusverkehre sind in diesem Nahverkehrsplan aufgrund der vorstehend erläuterten Erwägungen künftig Verkehrsbereiche („Gesamtlinienbündel“) definiert, die nach Ablauf der darin umfassten PBefG-Genehmigungen „aus einem Guss“ in Umsetzung gebracht werden sollen. Da jedoch die bestehenden Genehmigungen der Verkehrsunternehmen nicht zum Inkrafttreten des NVP auslaufen, soll die Umsetzung unter Beachtung der in Abschnitt 4.3 genannten rechtlichen Vorgaben - vorrangig in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen - mittels schrittweiser Anpassungen der bestehenden eigenwirtschaftlichen Verkehre und in den Teillinenbündeln realisiert werden. Aufgrund vergabe- und europarechtlicher Zeitvorgaben wird dieses einige Zeit in Anspruch nehmen und nur sukzessive erfolgen können.

Der ZRF strebt gemeinsam mit den Aufgabenträgern in seinem Verbandsgebiet an, bis zum Ablauf dieses Nahverkehrsplans Ende 2026 eine vollständige Umsetzung der Struktur des Nahverkehrsangebots in der in Abschnitt 4 vorgegebenen Form und Qualität zu erreichen, um das Ziel der vorliegenden Nahverkehrsplanung, ein Gesamtsystem von „Bahn und Bus aus einem Guss“ zu schaffen, Wirklichkeit werden zu lassen. Gleichzeitig werden in diesem Zeitraum die Zielvorgaben im Rahmen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiterzuentwickeln und an geänderte Verkehrsbedürfnisse und technische Möglichkeiten anzupassen sein.

Die angestrebten Umsetzungszeitpunkte zu anderen Themen wie Tarif, Digitalisierung, Mobilitätsstationen u.dgl. sind in den entsprechenden Abschnitten angegeben.

5. Strategische Umweltprüfung

Nach der EU-Richtlinie 2001/42 i.V.m. §§ 33 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind Planungen, die (negative) Umweltauswirkungen haben könnten, grundsätzlich einer strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen.

Mit dem verbesserten Verkehrsangebot in der Region sollen Anreize geschaffen werden, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) verstärkt auf Busse und Bahnen zu verlagern und damit die vom MIV verursachten Lärm- und Abgasemissionen zu reduzieren. Nach den vorliegenden Prognosen, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN erstellt wurden, ist davon auszugehen, dass durch das verbesserte Fahrtenangebot in verstärktem Maße besonders Berufspendler den öffentlichen Nahverkehr nutzen werden. Mit der Umsetzung der bis Mitte 2021 erfolgten Elektrifizierung aller Regionalverkehrsstrecken werden im ZRF-Gebiet über 2/3 aller Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs im elektrischen Betrieb erbracht. Im Busbereich ist ebenfalls eine schrittweise Umstellung der VAG-Stadtbusse auf elektrischen Antrieb geplant, so dass der öffentliche Verkehr im Verbandsgebiet in Sachen Schadstoffausstoß und Feinstaub dem Individualverkehr deutlich überlegen ist. Es steht zu erwarten, dass durch Umsetzung der Clean Vehicles Directive - CVD hier in den nächsten Jahren noch deutliche Verbesserungen erreicht werden können. Die schon vor über 20 Jahren begonnenen Planungen zur Stärkung und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs erweisen sich damit als vorausschauend und wegweisend.

Soweit Investitionsmaßnahmen, z.B. für die Neuerrichtung/Anpassung von Haltestellen oder zur Umsetzung der Barrierefreiheit erforderlich werden, können diese zwar in sehr geringem Umfang einen Flächenverbrauch erforderlich machen, allerdings tragen solche Investitionen dazu bei, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und damit ebenfalls den MIV zu vermindern. Für umfangreiche Ausbaumaßnahmen sind zudem eigene Verfahren zur baurechtlichen Sicherung durchzuführen, die jeweils eigene Umweltplanungen mit entsprechenden Eingriffs-Ausgleichsregelungen umfassen.

Vorliegend kann deshalb eine negative Auswirkung der Planungen auf die Umwelt verneint werden.

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1 Liniennetz der Freiburger Verkehrs AG (VAG)
- Anlage 2 Bestehende Regionalbusangebote in den Landkreisen
- Anlage 3 Kategorisierung von Bushaltestellen und Festlegung von Ausbaustandards für den Bereich des ZRF mit Anhang „Netzbericht barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“
- Anlage 4: Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg
- Anlage 5: Betrieb des Regionalbusnetzes - Vorgaben zur Qualitätssicherung und Barrierefreiheit
- Anlage 6: Fahrzeuge im Regionalbusnetz – Anforderungen an die technischen Fahrzeugmerkmale
- Anlage 7: Verkehrsbereiche (Linienbündel) im BREISGAU-BUS-Netz
- Anlage 8: Liniensteckbriefe BREISGAU-BUS-Netz – **Die Liniensteckbriefe werden zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt und werden nach Beschlussfassung Bestandteil des Nahverkehrsplans**

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

- Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RVF
- Abbildung 2: Verflechtungsbereiche der Mittel-, Unter- und Kleinzentren
- Abbildung 3: Entwicklungssachsen und Zentrale Orte im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 4: Funktionales Straßen- und Schienennetz im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 6: Verkehrsverflechtungen im Quell-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften
- Abbildung 7: Schulstandorte im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 8: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag
- Abbildung 9: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Sonn- und Feiertage
- Abbildung 10: Ost-West-Achse - Übergangsfahrplan S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag
(ab Februar 2020)
- Abbildung 11: Ost-West-Achse - Interimskonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Dezember 2020)
- Abbildung 12: Verkehrslandschaften im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 13: Stadt- und Ortsverkehre im Verbandsgebiet des ZRF
- Tabelle 1: Fläche, Einwohner und Bevölkerungsdichte je Verbandsmitglied der ZRF
- Tabelle 2: Entwicklung der Altersstruktur im Verbandsgebiet des ZRF - demographischer Wandel in den Jahren 2017-2035
- Tabelle 3: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Verbandsgebiet Arbeitsplätze und Verbandsgebiet des ZRF in den Jahren 2010-2018
- Tabelle 4: Linienverlauf der VAG-Stadtbuslinien

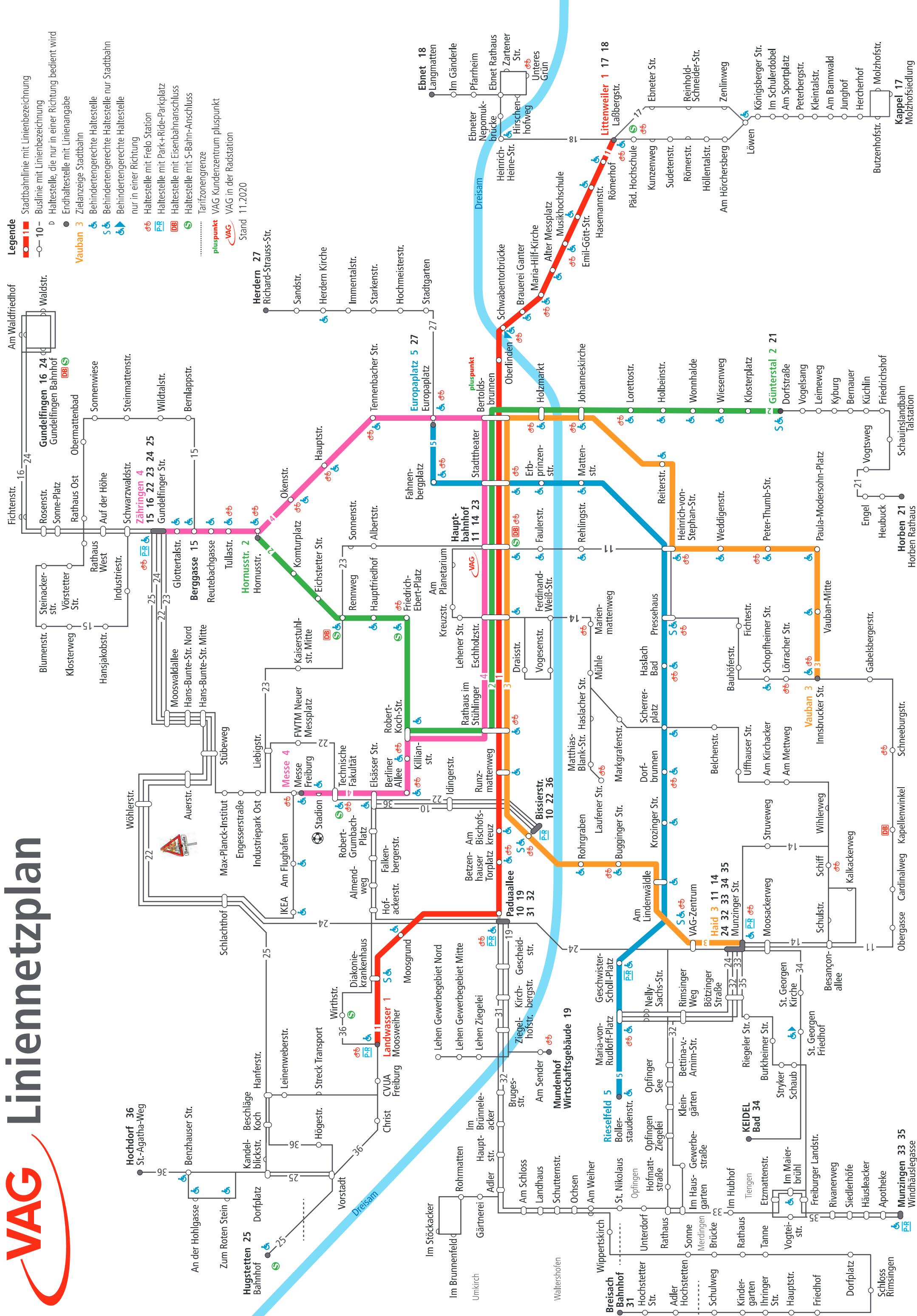
Quellenangaben

- Abbildung 1: REGIO-VERBUND GmbH, Datengrundlage: Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Verbundbericht 2019
- Abbildungen 2, 3 und 4: Regionalverband Südlicher Oberrhein, Regionalplan Südlicher Oberrhein, Juni 2019, bearbeitet durch die REGIO-VERBUND GmbH
- Abbildung 5, Tabelle 2: REGIO-VERBUND GmbH, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerungsfortschreibung: regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Basis 2017, Hauptvariante
- Tabellen 1 und 3: REGIO-VERBUND GmbH, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
- Tabelle 5 Freiburger Verkehrs AG (VAG)
- Abbildung 6: Bericht zur Verkehrserhebung 2016 im RVF/ZRF-Gebiet, PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe
- Abbildungen 7 bis 13: REGIO-VERBUND GmbH

Verzeichnis der Abkürzungen

AST	Anruf-Sammel-Taxi
Basel Bad Bf	Basel Badischer Bahnhof
BW	Baden-Württemberg
CVD	Clean Vehicles Directive
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EC	EuroCity
ECE	EuroCityExpress
EU	Europäische Union
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
KONUS	Kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schwarzwaldurlauber
LEP	Landesentwicklungsplan 2002
LK	Landkreis
MIV	motorisierter Individualverkehr
NJ	Nightjet (Nachzug)
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
PBefG	Personenbeförderungs-Gesetz
PS	Plansatz
RB	Regionalbahn
RE	RegionalExpress
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SBG	SüdbadenBus GmbH
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
TER	Transport express régional (Schienenregionalverkehr in Frankreich)
TGV	Train à Grande Vitesse (französischer Hochgeschwindigkeitszug)
VAG	Freiburger Verkehrs AG
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

VAG Linienetzplan



Anlage 1

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Liniennetz der Freiburger Verkehrs AG (VAG)

Anlage 2

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Bestehende Regionalbusangebote in den Landkreisen

A. Linienübersicht, einschließlich Linien des Freizeitverkehrs

Linien Südbadenbus GmbH

7200 N	Nachtbus Freiburg-Emmendingen-Kenzingen
7206 N	Nachtbus Freiburg-Waldkirch-Elzach
7208 N	Nachtbus Freiburg-Hexental-Ehrenkirchen
7216 N	Nachtbus Freiburg-Kirchzarten-St. Peter/Hofsgrund
1076	Breisach-Colmar
1076/7211	Freiburg-Breisach
7200.1	Freiburg-Emmendingen
7200.2	Emmendingen-Herbolzheim-Ettenheim
7200.3	Herbolzheim-Rheinhausen-Weisweil
7201	Emmendingen-Waldkirch(-Oberprechtal)
7206	Denzlingen-Glottental-St. Peter/Kandel
7206.1	Freiburg-Denzlingen-Waldkirch-Elzach
7206.4	Elzach-Oberspitzenbach-Winden-Elzach
7206.6	Elzach-Yach
7208.1	Freiburg-Hexental-Ehrenkirchen-Bad Krozingen
7208.2	St. Ulrich-Ehrenkirchen-Staufen

-
- 7209.1 Freiburg-Industriegebiet Nord-Denzlingen
- 7209.2 Denzlingen-Sexau
- 7209.3 Ringlinie Denzlingen ZOB-Heidach-ZOB
- 7212 Freiburg-March
- 7215 Freiburg-Kirchzarten(-Schauinsland Bergstation)-Todtnau
- 7216 Freiburg-Kirchzarten-St. Peter-St. Märgen-Hinterzarten
- 7231 Ringsheim-Rust EUROPA PARK
- 7236 Elzach-Heidburg-Haslach i.K.
- 7240.1 Freiburg-Ebringen/Schallstadt-Bad Krozingen/Staufen
- 7240.3 Bad Krozingen-Schlatt-Tunsel-Eschbach-Heitersheim
- 7240.4 Bad Krozingen-Schmidhofen-Gallenweiler-Heitersheim
- 7240.5 Heitersheim-Grißheim-Müllheim
- 7240.6 Heitersheim-Eschbach-Gewerbepark Breisgau(-Grißheim)-Hartheim
- 7243 AST Heitersheim-Ballrechten-Dottingen
- 7255 Menzenschwand-Fischbach/Schluchsee-Titisee-Neustadt
- 7257 Neustadt-Titisee-Lenzkirch-Seebrugg
- 7258 Neustadt-Lenzkirch-Bonndorf
- 7259.1 Neustadt-Löffingen-Donaueschingen
- 7259.2 Löffingen-Göschweiler-Reiselfingen-Löffingen
- 7259.3 Löffingen-Dittishausen-Löffingen
- 7259.4 Wanderbus Löffingen-Schattenmühle-Unadingen
- 7261 St. Peter-St. Märgen-Waldau/Jostal-Neustadt
- 7261/7268 Freizeit- & Panoramabus: Neustadt-Thurner-Furtwangen-Triberg
- 7262 Neustadt-Eisenbach-Neustadt
- 7272 Waldkirch-Simonswald-Furtwangen
- 7274 Elzach-Oberprechtal-Triberg

7300	Titisee-Feldberg-Todtnau-Zell-Schopfheim-Basel
7300	Liftbus Feldberg
7306	Schönau-Wiedener Eck-Belchen
7319	St. Blasien-Häusern-Seebrugg
7321	Todtmoos-Präg-Todtnau
7342	Bonndorf-Grafenhausen-Seebrugg
9007	FreizeitBus Falkau-Bärental-Feldberg
9051	FreizeitBus Menzenschwand-Äulemer Kreuz-Schluchsee

Linien SWEG

101	Endingen-Riegel-Gottenheim
102	Riegel-Endingen-Breisach
103	Riegel-Endingen-Forchheim-Wyhl-Königsschaffhausen-Sasbach
104	Breisach-Achkarren-Oberrotweil-Schelingen-Altvogtsburg
105	Sasbach-Endingen-Riegel-Bahlingen-Emmendingen
106	Endingen-Weisweil-Kenzingen
107	Endingen-Kiechlinsbergen-Leiselheim
116/281	Kenzingen-Bleichheim
110	Müllheim-Neuenburg und Gräßheim-Zienken-Neuenburg-Steinenstadt
110	Neuenburg-Gräßheim-Heitersheim (Gemeinschaftskonzession)
111	Müllheim-Badenweiler-Sehringen-Schweighof-Neuenweg Haldenhof
112	Badenweiler-Sehringen-Lipburg-Niederweiler-Schweighof-Badenweiler
113	Bad Krozingen-Staufen-Münstertal/Sulzburg-Heitersheim
113	AST Staufen
114	Ehrenkirchen-Staufen
295	Gottenheim-Bötzingen-Vogtsburg

Omnibus Binninger

- 200 Schnellbus Freiburg-Nimburg
201 Freiburg-Gundelfinger Straße-Vörstetten-Reute-Nimburg
202 Denzlingen-Vörstetten-Gundelfingen

Oestreicher Regiobus Freiamt

- 211/212 Freiamt-Emmendingen

Oestreicher Reisen

- 231 Freiamt-Emmendingen
232/233 Freiamt-Emmendingen

Auto Hummel

- 221 St. Märgen-Buchenbach-Kirchzarten-Freiburg
222 Kirchzarten-Ibental-Himmelreich-Falkensteig/Wagensteig

RAST-Reisen

- 241 Bremgarten-Mengen-Freiburg
242 Bremgarten-Bad Krozingen
243 Bremgarten-Breisach
244 Schülerverkehr Ehrenkirchen

Rist-Reisen

- 281 Herbolzheim-Kenzingen-Malterdingen

Will Markgräflerreisen

- | | |
|-----|---|
| 261 | Müllheim-Britzingen-Sulzburg |
| 261 | Sulzburg-Heitersheim-Müllheim |
| 264 | Schliengen-Müllheim |
| 264 | Müllheim-Obereggenen-Kandern-Schliengen |

Tuniberg-Express

- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 297 | Freiburg-March-Eichstetten-Bötzingen |
|-----|--------------------------------------|

Bustouristik Winterhalter

- | | |
|-----|---|
| 271 | Freiburg-Kirchzarten-Oberried-Hofsgrund |
|-----|---|

Sutter Reisen

- | | |
|-----|---------------------------------|
| 291 | Münstertal-Wiedener Eck-Belchen |
|-----|---------------------------------|

Regiobus Tuniberg-Express in Kooperation mit RAST-Reisen

- | | |
|-----|------------------------|
| 309 | Breisach-Bad Krozingen |
|-----|------------------------|

B. Übersicht zum Bedienungsumfang der Regionalbuslinien

Nachfolgend wird für die einzelnen Verkehrslandschaften der aktuelle Bedienungsumfang differenziert nach den Tagesklassen Montag-Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag und der tageszeitliche Gang des Taktangebots der einzelnen Linien auf der Basis des Jahresfahrplans 2019/2020 angegeben. Daraus lässt sich ablesen, auf welchen Linien an welchen Tagen und zu welchen Tageszeiten bereits jetzt zumindest ein Stundentakt besteht und wo darüberhinausgehende Fahrleistungen angeboten werden. Ergänzt werden die Linienangebote in den einzelnen Regionen und Gemeinden außerdem durch nachfragegesteuerte Angebote (z.B. Anrufsammeltaxi) und Nachtbusse bzw. Nachtaxis.

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Rheinschiene Nord		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
116/281	Bleichheim - Nordweil - Bombach - (Malterdingen - Hecklingen -) Kenzingen	xx	●	x	●	●	●	
211/231	Emmendingen - Landeck - Freiamt - Sexau - Emmendingen	●	●	●	●	●	●	
7200	Freiburg - Emmendingen - Kenzingen	-	-	-	-	●	●	1
7200.1	Freiburg - Denzlingen - Emmendingen	xx	x	x	x	x	x	
7200.2	Emmendingen - Teningen - Malterdingen - Kenzingen - Herbolzheim	xx	xx	xx	x	x	●	
7200.3	Weisweil/Herbolzheim - Rheinhausen - Herbolzheim/Rust	x	x	x	x	●	●	
7204.1	Emmendingen - Teningen	-	-	-	x	●	x	2
7204.2	Emmendingen - Nimburg - Bottingen	-	-	-	x	●	x	2
7204.3	Emmendingen - Köndringen - Heimbach	-	-	-	x	●	x	2
7204.4	Heimbach - Teningen - Nimburg - Bottingen	-	-	-	x	●	x	2
7205	Denzlingen - Glottertal - St. Peter - Kandel	x	x	x	x	x	x	
7209.1	Freiburg ZOB - Industriegebiet Nord - Denzlingen ZOB	x	x	x	x	x	●	
7209.2	Denzlingen - Sexau	x	x	x	●	●	●	
7209.3	Denzlingen ZOB - Sportbad - Kautreff - Heidach - Denzlingen ZOB	x	●	●	●	●	●	
7231.1	(Herbolzheim -) Ringsheim Bf - Rust Europa-Park	x	x	x	x	(x)	(x)	
7231.2	Ringsheim - Rust Rulantica - Rust Europa-Park-Hotels	-	x	x	●	x	x	

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 Nachtbus
- 2 Anrufsammler

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Elztal und Seitentäler		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
7201	Emmendingen - Sexau - (Buchholz/Suggental) - Waldkirch (- Elzach)	(x)	x	x	●	●	●	
7206	Freiburg - Emmendingen - Kenzingen	-	-	-	-	●	●	1
7206.1	Freiburg ZOB - Waldkirch - Elzach	(x)	x	x	●	(x)	(x)	
7206.4	Elzach - Katzenmoos - Oberspitzenbach - Elzach	●	-	●	-	-	-	2
7206.5	Elzach - Biederbach - Höhenhäuser	(x)	●	x	-	●	●	
7206.6	Elzach - Yach	(x)	x	x	-	●	●	
7207	Waldkirch - Siensbach	●	-	●	-	-	-	3
7236	Elzach - Mühlenbach - Haslach	●	●	●	●	●	●	
7272	Waldkirch - Simonswald - Gütenbach - Furtwangen	(x)	x	x	●	●	●	
7274	Elzach - Prechtal - (Triberg)	(x)	x	x	●	●	●	
-	Sexau - Buchholz - Denzlingen	●	●	●	-	-	-	2

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 Nachtbus
- 2 Schulverkehr
- 3 Stadtbus Waldkirch

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Kaiserstuhl-Tuniberg-March		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
102	Riegel-Malterdingen - Endingen a.K. - Breisach	●	-	●	-	●	●	
103	Riegel-Malterdingen - Endingen a.K. - Forchheim - Whyl - Königschaffhausen - Sasbach	●	x	x	●	●	●	
104	Vogtsburg - Schelingen - Oberrotweil - Achkarren - Breisach	(x)	●	x	●	-	-	
105	Sasbach - Whyl - Forchheim - Endingen - Riegel - Bahlingen - Eichstetten - Teningen - Emmendingen	xx	x	xx	-	●	●	1
106	Endingen a.K. - Whyl - Weisweil - Kenzingen	(x)	●	●	-	-	-	
107	Endingen a.K. - Amoltern - Königschaffhausen - Kiechlingsbergen - Leiselheim	(x)	●	(x)	-	-	-	
200	Nimburg - Freiburg	●	-	●	-	-	-	2
201	Freiburg - Vörstetten - Reute - Nimburg	x	x	x	●	-	-	
202	Denzlingen - Vörstetten - Reute - Emmendingen	(x)	x	x	●	●	●	
203	Denzlingen - Vörstetten - Reute - Nimburg	●	●	●	-	●	●	
204	Gundelfingen - Vörstetten - Reute - March - Umkirch	-	-	●	-	-	-	
295	Freiburg - March - Eichstetten - Bötzingen - Vogtsburg	●	-	●	●	●	●	
297	Freiburg - March - Eichstetten - Bötzingen	(x)	●	●	●	●	●	
309	Breisach - Bad Krozingen	x	x	x	x	x	x	3
1076	Breisach - Colmar	x	●	●	●	●	●	4
7212	Freiburg - March	xx	xx	xx	xx	x	x	

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 abschnittsweise
- 2 Schnellbus
- 3 Regiobus
- 4 überregional

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Dreisamtal		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
221	Freiburg - Stegen - Kirchzarten - Buchenbach - St. Märgen	•	•	•	-	•	-	1
222	Kirchzarten - Unteribental - Himmelreich - Falkensteig/Wagensteig	•	•	•	-	-	-	1
271	Freiburg Littenweiler - Kirchzarten - Oberried - Hofsgrund	(x)	(x)	(x)	-	-	-	
7215	Freiburg - Kirchzarten - Todtnau	x	x	x	•	x	x	
7216	Freiburg - Kirchzarten - St. Peter	-	-	-	-	•	•	2
7216	Kirchzarten - Buchenbach - Oberried - Hofsgrund	-	-	-	-	•	•	2

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 Schulverkehr
- 2 Nachtbus

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Hochschwarzwald		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
7216	(Freiburg) - St. Peter - St. Märgen - Hinterzarten	xx	xx	xx	xx	x	x	
7255	Menzenschwand - Fischbach/Schluchsee - Titisee-Neustadt	(x)	-	-	•	•	•	
7257	Seebrugg - Lenzkirch - Titisee-Neustadt	•	•	•	-	•	•	
7258	Neustadt - Lenzkirch - Bonndorf	x	x	x	-	•	•	1
7259.1	Neustadt - Löffingen	•	x	x	-	•	•	
7259.2	Löffingen - Göschweiler/Reiselfingen - Löffingen	(x)	•	(x)	-	•	•	
7259.3	Löffingen - Dittishausen/Schwarzwaldpark - Löffingen	x	•	•	-	•	-	
7259.4	Löffingen - Schattenmühle - Unadingen	-	•	•	-	•	•	2
7261	St. Peter - St. Märgen - Waldau/Jostal - Neustadt	(x)	•	•	-	•	•	
7261/7268	St. Peter - St. Märgen - Waldau/Jostal - Neustadt	-	-	-	-	•	•	3
7262	Neustadt - (Eisenbach-Bubenbach-Oberbränd) - Neustadt	xx	•	x	-	•	•	
7300	Titisee - Feldberg - Todtnau - (Zell - Schopfheim - Lörrach	-	x	x	-	xx	xx	1
7300	(Titisee) - Bärental - Feldberg	-	-	-	-	•	•	4
7319	St. Blasien - Häusern - Seebrugg	(x)	x	x	-	x	x	
7321	Todtmoos - Präg - Todtnau	(x)	-	•	-	•	•	
9007	Falkau - Bärental - Feldberg	-	•	•	-	•	•	3
9051	Menzenschwand - Äumeler Kreuz - Schluchsee	-	•	-	-	•	•	3

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 überregional
- 2 Wanderbus
- 3 Freizeit- und Panoramabus
- 4 Liftbus

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Batzenberg-Schönberg-Hexental		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
244	Ehrenkirchen	●	-	●	-	-	-	1
7240.1	Freiburg - Schallstadt - Bad Krozingen/Staufen	xx	xx	xx	x	x	x	
7208	Freiburg ZOB - Hexental - Ehrenkirchen	-	-	-	-	●	●	2
7208.1	Freiburg ZOB - Hexental - Ehrenkirchen - Bad Krozingen	xx	xx	xx	x	xx	x	
7208.2	St. Ulrich - Bollschweil - Ehrenkirchen - Staufen	(x)	-	(x)	-	-	-	

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 Schulbus
- 2 Nachtbus

Anlage Bestandsanalyse Regionalbusangebote

Stand: Fahrplan 2019/2020

Verkehrslandschaft Markgräflerland		Montag - Freitag				Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerkungen
Linie	Strecke	morgens 06-09	vormittags 9-12	nachmittags 12-18	abends 18-23			
110	Müllheim Bahnhof - Neuenburg - Müllheim Bahnhof	xx	xx	xx	●	●	●	1
111	Müllheim - Badenweiler - Schweighof - Badenweiler - Schweighof - Neuenweg Haldenhof	xx	xx	xx	●	xx	xx	
112	Badenweiler - Sehringen - Lipburg - Niederweiler - (Müllheim Bahnhof) - Schweighof - Badenweiler	●	●	●	●	-	-	
113	Bad Krozingen - Staufen - Münstertal/Sulzburg - Heitersheim	xx	x	x	●	●	●	2
113	Bad Krozingen - Staufen - Wettelbrunn - Grunern - Kropach	●	●	x	x	●	●	2
113	Kropach - Grunern - Wettelbrunn - Staufen	●	●	x	x	●	●	
114	Kirchhofen - Oberambringen - Staufen	●	●	●	●	●	●	
241	Freiburg - Mengen - Bremgarten	xx	xx	xx	●	●	●	
242	Bad Krozingen - Bremgarten	xx	xx	xx	●	●	●	
243	Breisach - Bremgarten	●	-	●	-	-	-	
261	Müllheim - Britzingen - Sulzburg	(x)	●	●	-	●	●	
261	Sulzburg - Heitersheim - Müllheim	(x)	●	●	-	●	●	
264	Müllheim - Schliengen	●	●	●	-	●	--	3
264	Müllheim - Oberegggen - Kandern - Schliengen	(x)	●	●	-	●	-	3
291	Münstertal - Wiedener Eck - Multen Belchenbahn	●	●	●	-	●	●	
7240.3	Bad Krozingen - Schlatt - Tunsel - Eschbach - Heitersheim	xx	x	x	(x)	x	x	
7240.4	Bad Krozingen - Schmidhofen - Gallenweiler - Heitersheim	(x)	x	(x)	(x)	●	●	
7240.5	Heitersheim - Grisheim - Müllheim	●	●	●	●	●	●	
7240.6	Heitersheim - Eschbach - Gewerbepark Breisgau (-Grisheim) - Hartheim	●	●	●	-	●	-	
7243	Ballrechten-Döttingen - Heitersheim	-	-	-	●	●	●	2
7306	Schönau - Multen/Wiedener Eck - Belchen	x	x	●	-	●	●	4

Legende

- xx Taktverkehr (mehr als Stundentakt)
- x Taktverkehr (Stundentakt)
- (x) Bedienungshäufigkeit entspricht einem Stundentakt, aber keine strenge Taktung
- Angebot vorhanden (keine Taktung oder/und kein durchgängiger Stundentakt)
- kein Angebot

Anmerkungen

- 1 einschl. Stadtverkehr Neuenburg
- 2 Anrufsammlertaxi
- 3 überregional
- 4 Freizeitbus

Anlage 3

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Kategorisierung von Bushaltestellen und Festlegung von Ausbaustandards für den Bereich des ZRF

Vorbemerkung

Zur Planung und zum Stand der Umsetzung für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für die Stadtbahnhaltestellen in Freiburg informiert der dieser Anlage als Anhang beigefügte Netzbericht barrierefreie Stadtbahnhaltestellen der VAG.

Für den Bereich der Bushaltestellen gelten folgende Vorgaben:

1. Allgemeine Hinweise zur Barrierefreiheit

Folgende technische Richtlinien und Zusammenfassungen liegen diesen Ausbaustandards zu grunde und sind bei jeder Planung von Neu- und Ausbauten grundsätzlich zu beachten:

- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- H BVA: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV, Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände

Neben der baulichen Gestaltung umfasst die Ausstattung von Haltestellen Elemente, die bei jeder Bushaltestelle auch unabhängig von gezielten Ausbaumaßnahmen barrierefrei gestaltet werden sollen:

- Aushangkasten/Vitrine: Höhe zwischen 1m (Unterkante) und 1,7m (Oberkante), mittlere Sichthöhe ca. 1,4m; Anordnung: nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten
- Anordnung von Plänen: ausreichende Beleuchtung und unmittelbar hinter Glas (<1cm), damit Lesehilfen eingesetzt werden können
- Beleuchtung: unmittelbare Nähe zu Lichtquellen oder eigene Lichtquelle installieren; zusätzliche Beleuchtungseinheiten mit Hilfe von Solarpanels und LED-Beleuchtung zur Unterstützung sehgeschädigter Fahrgäste möglich
- Fahrgastunterstand (FGU):
 - Erreichbarkeit: stufenlos
 - Lichte Höhe: mind. 2,25m
 - Größe: Vorhaltung einer einbaufreien Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer von mind. 1,5x 1,5m innerhalb des FGU
 - transparente Seitenwände mit geeigneten Warnmarkierungen für Sehbehinderte: Markierung von Glasflächen visuell kontrastierend: zwei mind. 8cm hohe Markierungen in Streifenform bzw. aus einzelnen Elementen (Flächenanteil mind. 50 %)
 - über gesamte Breite der Glasfläche jeweils helle und dunkle Anteile (Wechselkontrast), für wechselnde Lichtverhältnisse im Hintergrund; in einer Höhe von 40-70cm und 120-160cm.
 - Sitzgelegenheiten: Ausstattung: mit Arm- und Rückenlehnen, Sitzhöhe: zwischen 46 und 48cm

2. Festlegungen von Haltestellenkategorien

Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandserhebung wurde für alle Bushaltestellen im Verbandsgebiet eine Haltestellenkategorie festgelegt. Diese im Haltestellenkataster festgelegten Kategorien sind für den weiteren Ausbau zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit verbindlich, soweit sich aus den Umsetzungsplänen der Baulasträger nichts anderes ergibt.

Die Mindeststandards zur Ausstattung der Haltestellen (Haltestellenmast, Vitrine und Fahrgastunterstand) werden im Nahverkehrsplan definiert (Anlage 7 – Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr). Die Elemente, die der Barrierefreiheit dienen, sind darüber hinaus je nach

Bedeutung der Haltestelle unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit durch Bildung der Kategorien A, B und C festgelegt.

Die im Folgenden beschriebenen Kategorien und die jeweils diesen zugeordneten Ausbaustandards haben die Funktion, die baulichen Maßnahmen zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit in ein angemessenes Verhältnis zur Erschließungsfunktion und damit zur voraussichtlichen Nutzung der jeweiligen Haltestelle zu setzen.

Kategorie D:

Das PBefG sieht grundsätzlich die Möglichkeit vor, bestimmte Haltestellen im Nahverkehrsplan dauerhaft ganz oder teilweise von der Zielvorgabe „vollständige Barrierefreiheit“ auszuschließen. Das kann dann geschehen, wenn die betroffenen Haltestellen konkret benannt werden und ihr Ausschluss begründet ist. Diese Haltestellen sind im Konzept zum barrierefreien Ausbau als Kategorie D eingestuft (Mindeststandard, einfache Haltestelle ohne besondere Anforderungen).

Kategorie C:

Diese Kategorie erfasst einfache Ein- und Ausstiegshaltestellen mit relativ niedrigen Fahrgastzahlen und definiert einen grundlegenden Ausbaustandard unter Bezug auf die häufigsten Einschränkungsformen (Mobilität + Sensorik) bzw. solche, die ohne großen Zusatzaufwand realisiert werden können (Basisstandard).

Kategorie B:

Kategorie B umfasst Verknüpfungshaltestellen bzw. Haltestellen mit herausgehobener Bedeutung, insbesondere hoher oder mittlerer Fahrgastnachfrage. Hier ist grundsätzlich ein hoher Ausbaustandard erforderlich, allerdings - je nach Verhältnismäßigkeit - keine volle Optimierung insbesondere bei peripheren Elementen und der inneren Wegeleitung notwendig (gehobener Standard).

Kategorie A:

Zur Kategorie A gehören zentrale Verknüpfungshaltestellen, bei denen hohe Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung zu stellen sind (Premiumstandard). Dies bedingt in der Regel eine sehr individuelle Ausgestaltung und erhöhten Planungsaufwand.

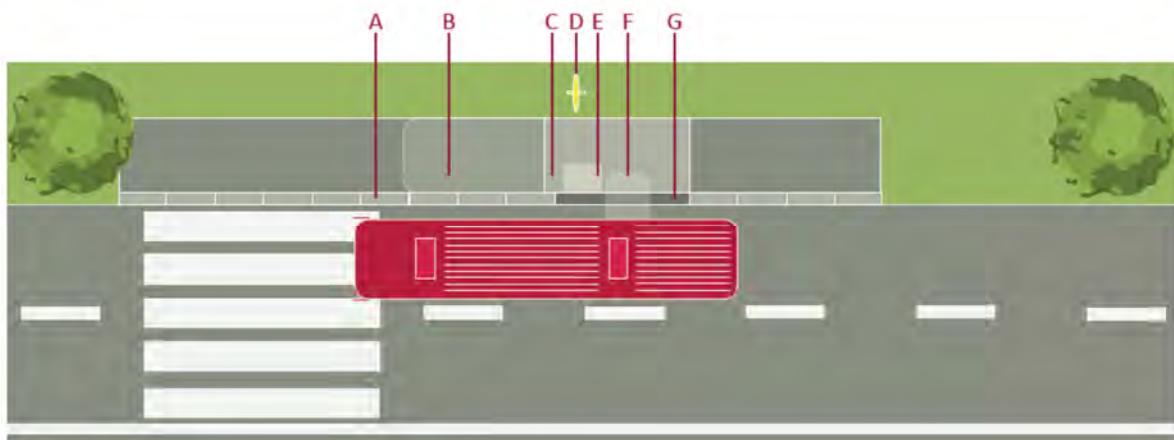
3. Anforderungen an die einzelnen Kategorien

3.1 Kategorie D

Unabhängig vom Ziel vollständiger Barrierefreiheit soll, wo möglich und umsetzbar, auch bei einfachen Haltestellen ohne besondere Anforderungen ein gewisser baulicher Grundstandard eingehalten werden. Zur Erfüllung des Versorgungsauftrages des ÖPNV ist grundsätzlich an allen Haltestellen ein Zugang und eine entsprechende befestigte Aufstellfläche für alle Fahrgäste bereitzustellen. Zu beachten ist insbesondere:

- Ausbau der befestigten Wartefläche über einen möglichst langen Bereich, der beide Bustüren abdeckt, d.h. mindestens 12m bis i.d.R. 18m,
- Erfüllung grundlegender Ansprüche an Komfort und Sicherheit des ÖPNV,
- beides ist insbesondere maßgeblich für im Schülerverkehr genutzte Haltestellen,
- Erfüllung Mindeststandard statt kompletter Ausnahmen, d.h. die Einrichtung unbefestigter Haltestellen an Straßenrändern ohne gesicherte oder einsehbare Querung ist künftig zu vermeiden.

Die genauen baulichen Einzelheiten können der nachfolgenden Planskizze entnommen werden.



- A: auf 3cm abgesenkter Bordstein
- B: Erhöhung auf Wartebereich: 3cm auf 10cm (normaler Bordstein): hier auf 3m Anstiegs-länge = 2,3% Längsneigung
- C: erhöhter Ein-/Ausstiegsbereich; hier: 3m Breite x 2,5m Tiefe (Rand-/ Gehwegbereich)
- D: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- E: Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (grob genoppt, Kontrastfarbe)

F: angelegte Klapprampe für Ein- und Ausstieg

G: Bordstein für erhöhten Bereich: mind. 10cm

3.2 Kategorie C

Die Kategorie C stellt die Basisvariante einer barrierefreien Bushaltestelle dar. Im Vordergrund stehen hier die notwendigen baulichen Voraussetzungen für einen Einstieg in den Bus ohne fremde Hilfe.

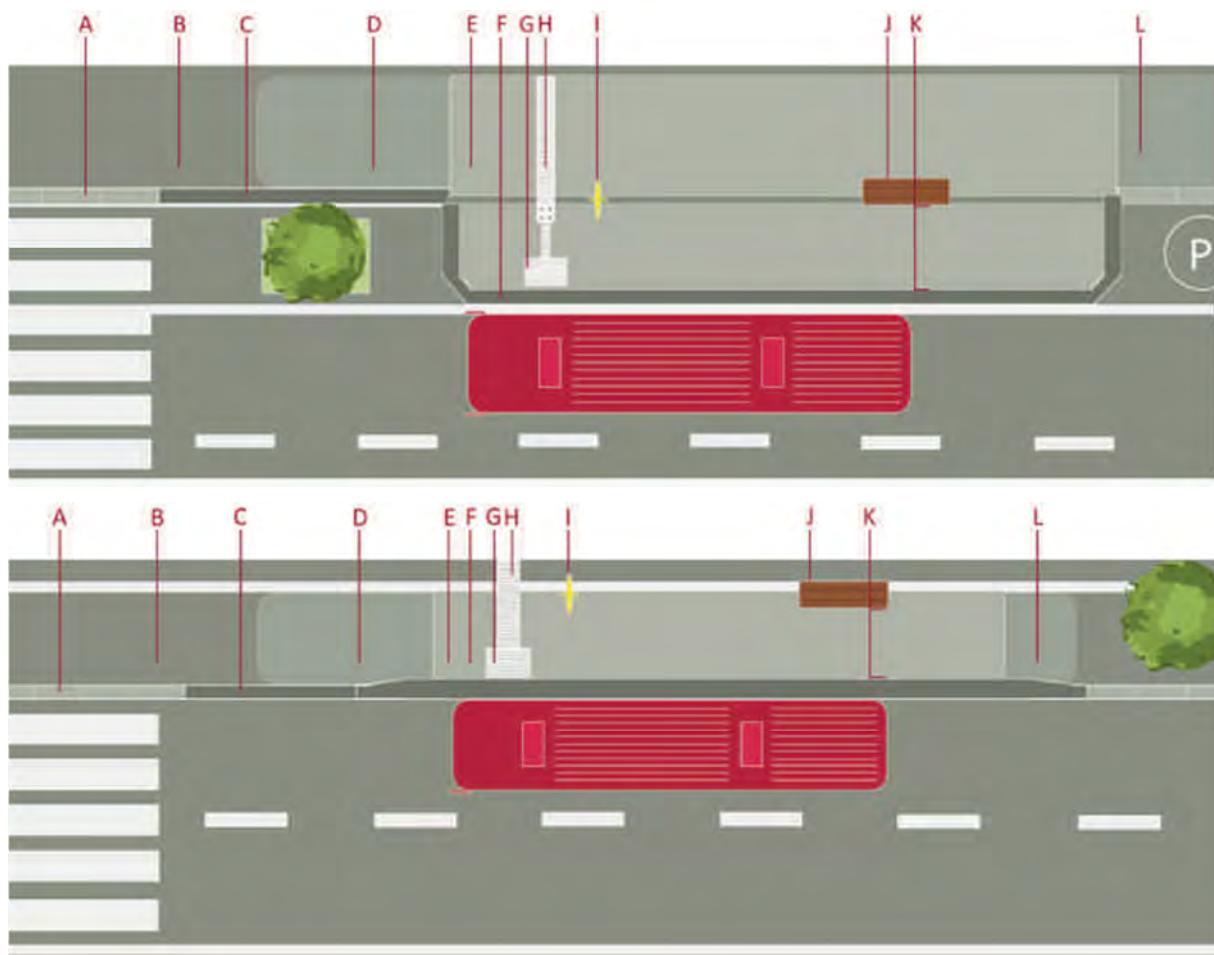
In der Regel sind Haltestellen der Kategorie C als Straßenrand- oder Kaphaltestellen zu erstellen. Das Kap ist dabei die ideale Bauform bei Längsparkraum oder Grünstreifen zwischen Gehweg und Richtungsfahrbahn. Es ermöglicht einen größeren, ungeteilten Wartebereich und erlaubt damit mehr Spielraum für Ausstattung und Einbauten sowie eine bessere Ausgangslage für die Radweg-Führung im Seitenbereich, falls nötig. Da der Bus weiter innen auf der Richtungsfahrbahn hält, sinkt die Überholneigung der hinter ihm befindlichen Fahrzeuge. Die Oberflächengeometrie und -größe erfordern i.d.R. eine erweiterte Planung von z.B. Wasserablauf und damit geringfügig höhere Errichtungskosten.

Soweit aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Busbucht unumgänglich ist (z.B. außerorts in Verkehrsräumen, in denen die zulässige Geschwindigkeit nicht unter 70 km/h beschränkt ist, direkt hinter Kurvenausgängen oder bei notwendig verlängerten Haltezeiten), müssen für die gesamte Anlage entsprechende Mindestlängen oder bauliche Sonderlösungen eingeplant werden. Zu beachten ist insbesondere:

- das Busbord ist ausreichend hoch und in der Art anzulegen, dass das Fahrzeug im Türbereich so nah wie möglich am Bord steht (Sonderbord),
- der Restspalt muss unter 5cm horizontal und 3cm vertikal (Niveau) betragen,
- eine Bordhöhe von 20- 22cm über Straßenniveau ist nach Maßgabe des Landes Baden-Württemberg für eine Förderung einzuhalten,
- der Anstieg zum erhöhten Wartebereich darf nicht über 3% betragen (Längsgefälle-Grenze nach DIN 18040-3),
- eine **ausreichende Länge einer absolut geraden Haltestellenkante** ist erforderlich; diese beträgt je nach Fahrzeugeinsatz mind. 12m bzw. 15m (bei Gelenkbussen bis in den Bereich der zweiten Tür),
- Auffindestreifen mit Rippen in Hauptgehrichtung,
- Aufmerksamkeitsfeld mit groben Noppen,

- bestimmte Elemente eines Leitsystems mit Bodenindikatoren können in Einzelfällen evtl. durch sog. sonstige Leitelemente wie Hauswände oder Kantensteine substituierbar sein; dies ist bei der Planung zu prüfen,
- alle Sondersteine und Fahrgastinformationen sind kontrastreich zu gestalten, d.h. auf hellem Pflaster sind ggf. dunkle Aufmerksamkeitsfelder zu setzen und umgekehrt,
- Beschriftungen sind idealerweise in Schwarz-Weiß-Kontrast (Kontrastwert = relativer Leuchtdichteunterschied > 0,4) und mit ausreichender Schriftgröße zu versehen,
- für die Querung ist als kostengünstigere Standardvariante eine gemeinsame Querung mit durchgehender Bordhöhe von 3cm möglich.

Die genauen baulichen Einzelheiten können den nachfolgenden Planskizzen entnommen werden (jeweils für eine Straßenrand- und eine Kapvariante).



A: auf 3cm abgesenkter Bordstein

B: Gehweg (Tiefe hier: 2,5m)

C: normaler Bordstein (10cm)

- D: Erhöhung auf Wartebereich: 10cm (normaler Bordstein) auf 20-22cm (Breite hier: 4,9m = Längsneigung ca. 2%)
- E: Wartebereich (Höhe 20-22cm > Fahrbahn), Tiefe 2,5m, Breite 16m bis zur Absenkung L
- F: auf 20-22cm erhöhtes Sonderbord mit taktiler Oberfläche, Länge mind. 12m, hier: 16m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt
- G: Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (grob genoppt, Kontrastfarbe, mind. 90x120cm)
- H: Auffindestreifen zum Einstiegsfeld, Rippenplatten in Hauptgerichtung, direkter Anschluss an Aufmerksamkeitsfeld
- I: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- J: Sitzbank, Sitzhöhe 46-48cm
- K: geringste Durchgangsbreite: zwischen allen Einbauten je nach Nutzungszweck mind. 1,2m, für Rangier- und Wartebereichflächen mind. 1,5m; hier: 2,0m zwischen Bank und Kante
- L: Absenkung auf normalen Gehweg: 20-22cm auf 10cm (Breite hier: 2m = Längsneigung 5%)

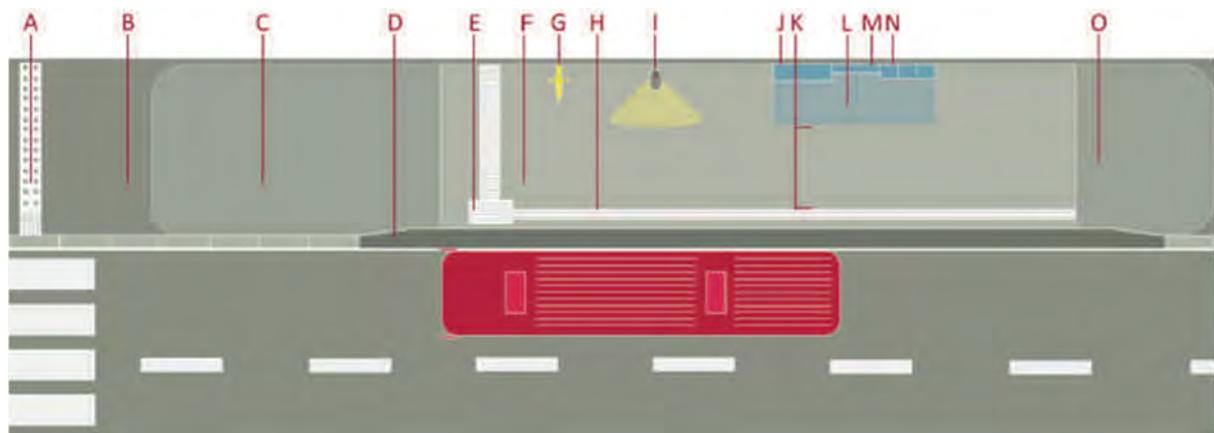
3.3 Kategorie B

Angesichts der anzunehmenden stärkeren Verknüpfungsanforderung mit einer oder mehreren weiteren Haltestellenpositionen, die gegebenenfalls einen Wechsel der Abfahrtsposition oder des Verkehrsmittels mit einschließt, muss bei Kategorie B mehr Wert auf eine vollständige barrierefreie Orientierung und Wegeführung gelegt werden, auch wenn die möglichen Bauformen und die grundsätzlichen Anforderungen an Platzverhältnisse denen der Kategorie C ähneln. Zu beachten ist zusätzlich insbesondere:

- ein vollständiges taktiles und optisch kontrastreiches Leitsystem mit Bodenindikatoren nach DIN 32984 inkl. Leitstreifen (Rippenplatten) parallel in ausreichendem Abstand zur Haltestellenkante (mind. 60cm) ist einzurichten,
- überdachte Warteflächen mit Eignung für in ihrer Mobilität und/oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste sind einzurichten; auf transparente Seitenwände mit geeigneten Warnmarkierungen und eine Rangierfläche zur Seite und in die Tiefe zwischen oder neben den Sitzen von mindestens 1,50 m ist zu achten; eine beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine, freistehend oder in der Rückwand des Fahrgastunterstandes im Bereich der Rangierfläche ist vorzusehen,
- die mittlere Lesehöhe für Fahrgastinformation soll 1,40m betragen,

- der Fahrgastunterstand ist mind. 2m (vordere bauliche Begrenzung, Seitenwandende, nicht Dachvorsprung) von der Haltestellenkante entfernt zu platzieren,
- Querung und Zugang müssen baulich wie in Kategorie C erfolgen; ein Richtungsfeld, das > 30cm in den Gehweg hineinragt, ist unmittelbar vor der Bordsteinkante anzugeben; bei fehlenden sonstigen Leitelementen müssen Auffindestreifen und ein Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Linie des Gehwegs vorgesehen werden.

Die genauen baulichen Einzelheiten können der nachfolgenden Planskizze entnommen werden.



- A: gemeinsame Querungsstelle mit Bordhöhe 3cm; Bodenindikatoren mit Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN 32984
- B: Gehweg (hier 5m)
- C: Erhöhung auf Wartebereich: 3cm auf 20-22cm (Längsneigung hier: 2,1%)
- D: auf 20-22cm Sonderbord, Länge mind. 12m (hier: 18m)
- E: Auffindestreifen Haltestelle mit integriertem Aufmerksamkeitsfeld Einstieg
- F: Rangierabstand Wartebereich zu allen anderen Einrichtungen (hier: Mast), mind. 1,5m sowohl Tiefe als auch Breite (hier: 4,2m)
- G: Haltestellenmast
- H: taktiler Leitstreifen ab Einstiegsfeld; Rippen in Leitrichtung, möglichst hoher Kontrast, kann mit Kontraststeinen eingegrenzt werden
- I: Straßenlaterne mit möglichst hellem Leuchtmittel
- J: Fahrgastunterstand (FGU)
- K: Rangier- und Wartebereich zwischen Haltestellenkante & FGU mind. 2m, hier: 3,1m
- L: Rangier- und Wartebereich vor Fahrgastinformationsvitrine mind. 1,5m x 1,5m

M: beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine

N: Sitze/Bank

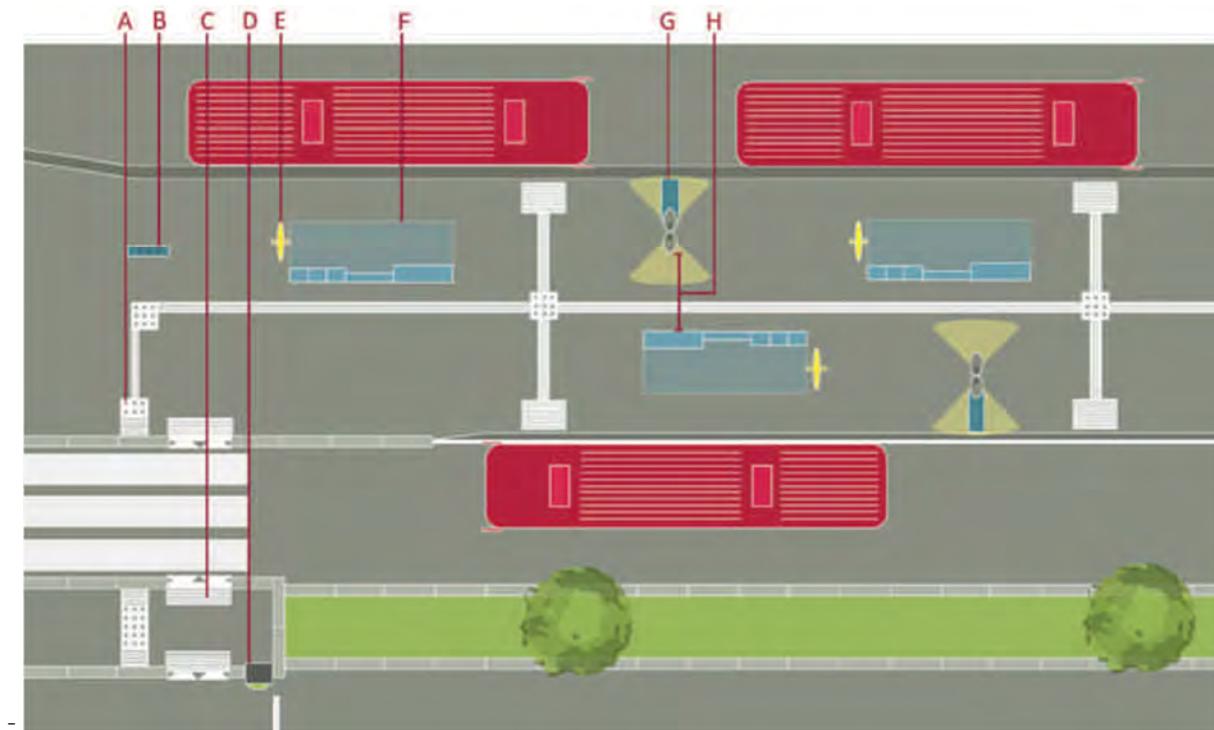
O: Absenkung auf Gehweg: 20-22cm auf 10cm (Längsneigung hier: 2,5%)

3.4 Kategorie A

Die Kategorie A ist für Verknüpfungshaltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen vorzusehen. Sie umfasst alle baulichen und Ausstattungsmaßnahmen, die den Ein-, Aus- und Umstieg für alle Einschränkungsformen ohne fremde Hilfe möglichst unkompliziert und schnell vonstattengehen lassen. Zu beachten ist dabei insbesondere:

- Einsatz von Sonderborden, Absenkungen oder - je nach Zugangssituation - von Aufzügen,
- für alle Einrichtungen zur Fahrgastinformation und -orientierung ist das Zwei-Sinne-Prinzip vorzusehen: für sensorische Einschränkungen eines Sinnes müssen mindestens zwei andere Sinne angesprochen werden können,
- für Fahrgäste mit kognitiven Einschränkungen sind folgende Einrichtungen vorzusehen: deutliche akustische Ansagen, optische Leitsysteme und Fahrgastinformationen in einfacher Sprache, ggf. Ausschilderung mit universell sinnhaften, standardisierten Piktogrammen,
- für Zu- und Abgänge sind sichere Querungsmöglichkeiten mit optischen und akustischen Signalgebern vorzusehen; differenzierte Querung mit halber Nullabsenkung und Aufmerksamkeits- und Richtungsfeldern sind einzurichten,
- Bodenindikatoren müssen bei Übergängen ansetzen und alle Abfahrtspositionen sinnvoll und nachvollziehbar verknüpfen.

Die genauen baulichen Einzelheiten können der nachfolgenden Planskizze entnommen werden.



- A: taktiles Leitsystem mit Leitstreifen, Abzweigefeldern und Einstiegsfeldern, nach DIN 32984; nicht mit Leitstreifen versehene Einrichtungen müssen mit ertastbaren Kanten im bodennahen Bereich ausgestattet sein, um Klarheit und systemische Durchgängigkeit sicherzustellen
- B: Wegweiser-Stele mit taktilen Hinweisschildern
- C: taktile Leitung an bzw. über gesicherte Querungsstellen (Fußgängerüberweg) mit differenzierter Bordhöhe (3cm und Nullabsenkung); Bodenindikatoren mit Auffindestreifen, Sperr- und Richtungsfeldern, nach DIN 32984
- D: gesichtere Querungsstelle aus dem Straßenraum mit Lichtsignalanlage (inkl. akustischem Signaltaster)
- E: Bussteigkennzeichen/Hinweisschild nach §224 StVO, zur Vermeidung weiterer Einbauten am Fahrgastunterstand (FGU) untergebracht
- F: transparenter FGU mit Rangier- und Stellflächen und beleuchteter Fahrgästinformationsvitrine
- G: dynamische Fahrgästinformation mit akustischem Hinweisgeber (gelb); hier in Kombination mit Straßenbeleuchtung
- H: notwendiger Abstand zwischen Einbauten mindestens 1,5m, hier 1,8m; dadurch auch Mindestabstand von Einbauten zum taktilen Leitstreifen (60cm) gewährleistet

4. Checkliste Ausbauplanung

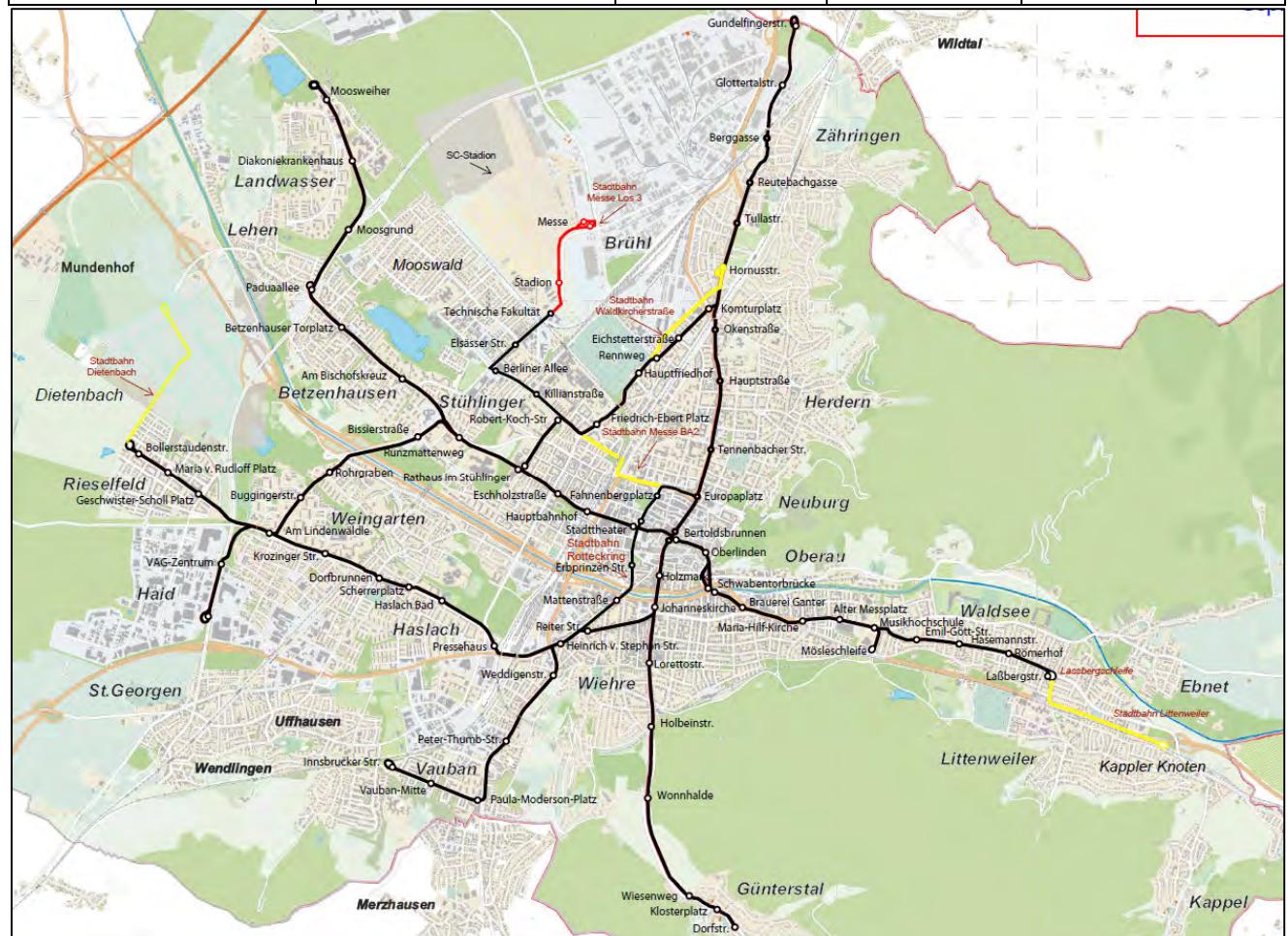
Aus den vorgeschlagenen Haltestellenausstattungen der Kategorien A bis C lassen sich zur Bauplanung hinsichtlich der Barrierefreiheit zusammengefasst folgende Kriterien auf die einzelnen Ausbaustufen anwenden. Die Kategorie D fehlt, weil hier aufgrund des zu begründenden Ausnahmestatus eine intensivere Einzelfallbetrachtung erforderlich ist.

Kriterium	Erläuterung	Kat. A	Kat. B	Kat. C
Stabiler Straßenunterbau im Bereich der Haltestelle	im unmittelbaren Haltebereich keine Fahrbahnbelaäge und -unterbauten, die durch Witterung und beständige Befahrung mit schweren Fahrzeugen absinken können. Vorhandene Unebenheiten sind zur Einhaltung gleichmäßiger Kantenhöhen und zum Schutz der Fahrzeuge bei Sonderborden unerlässlich	x	x	x
Rangier- und Warteflächen	mind. 1,5m x 1,5m zu jeder Einrichtung, mind. 2m zur Haltestellenkante	x	x	x
Haltestellenkantenhöhe	mind. 20cm / max. 22cm Niveauunterschied Kante, max. 3cm Busboden, max. 5cm Restspalt	x	x	x
Haltestellenkantenlänge	mind. 12m, um Ausstieg an hinterer Tür barrierefrei zu gestalten; bei Einsatz von Gelenkzügen mind. 18m	x	x	x
Haltestellenkante Bauart	Sonderbordstein/Kombibord mit Anfahrhilfe zur Restspaltminimierung, taktile Oberfläche oder Aufmerksamkeitsindikator, gerade Haltestellenkante mind. 12m/18m; parallele Anfahrt muss möglich sein	x	x	x
Haltestellenbereich	Längsgefälle max. 6% (besser: 3%); Quergefälle max. 2,5%	x	x	x
Fahrgastinformation	Schriftgrößen nach DIN 32975, Leuchtdichtekontrast von mind. 0,4; Aufhängung mittlere Lesehöhe 1,40m	x	x	x
Fahrgastunterstand	Seitenwände transparent mit Warnmarkierung; mind. 1,5m x 1,5m Rangier- und Wartebereich	x	x	
Leitsystem	taktile (richtungsweise mit Rippen, Aufmerksamkeitsfelder mit Noppen) sowie optische (Leuchtdichtenkontrast); Einbezug wichtiger Punkte (Mast, FGU); Kat. C Auffindestreifen + Einstiegsfeld ausreichend	x	x	(x)
Dyn. Fahrgastinformation	Digitale Ankunfts- und Abfahrtsanzeige mit akustischem Ansagesystem per Knopfdruck	x		
Taktile Wegeleitung	Hinweisschilder (Stelen) mit taktiler Oberfläche zur Wegeleitung	x		
Zugang (eingeschr.)	gesicherte Querungsstelle mit abgesenktem/abgerundetem Bordstein, 3cm von Fahrbahniveau		x	x
Zugang	Vollständig barrierefrei mit taktiler, optischer und akustischer Unterstützung durch Lichtsignalanlage mit akustischem Hinweisgeber, Fahrbahnneiveauabsenkung an Übergangsstellen mit taktiler Oberfläche und vollständiger Anbindung an das Leitsystem der Haltestelle	x		

Netzbericht barrierefreie Stadtbahnhaltstellen der VAG Freiburg

Von den insgesamt 75 Stadtbahnhaltstellen (Stand Ende 2021) in Freiburg werden 70 Haltestellen entweder den definierten Standards zur Barrierefreiheit, oder mittels Klapprampen (behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel) dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechen. Grundsätzlich können Abweichungen zum heutigen Standard in drei Gruppen unterteilt werden.

	Linie 1	Linie 2	Linie 3	Linie 5
Dynamische Haltestelle	Emil-Gött-Straße Hasemannstraße	Holzmarkt		Erbprinzenstraße
Bahnsteighöhe <20cm	Bertoldsbrunnen, Oberlinden	Klosterplatz		
Bahnsteige ohne Blindenleitsystem		Hornusstraße	VAG-Zentrum Munzinger Straße	

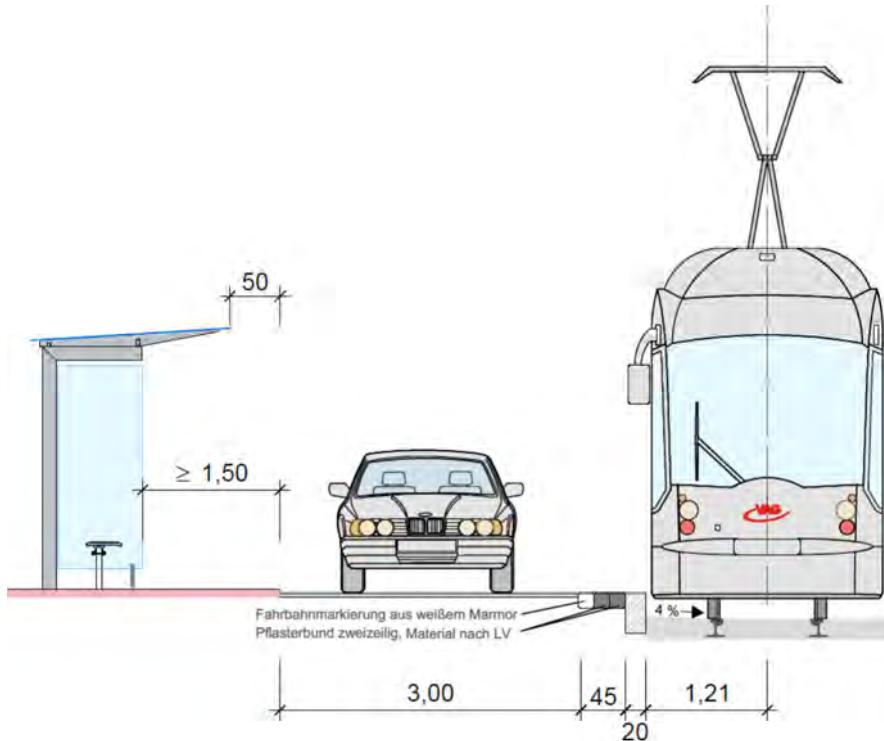


Übersicht Stadtbahnhaltstellen der Freiburger Verkehrs AG

Begründung der Ausnahmen/Abweichungen zu diesen Standards

Dynamische Haltestellen

Diese Haltestellenkonzeption lässt eine Einrichtung eines Blindenleitsystems im Bereich der Individualverkehr-Fahrbahn nicht zu und kann in dieser Hinsicht nicht als vollständig barrierefrei dargestellt werden. Der Abstand zwischen Wartebereich und Bahnsteigkante ist mit ca. 3,5m gering. Die Auffindung der Türen werden mithilfe der akustischen Türsignale und einer kontrastreichen Türknoptgestaltung erleichtert.



Bahnsteighöhe <20cm

Die Haltestellen Bertoldsbrunnen und Oberlinden befinden sich in der historischen Freiburger Altstadt, die als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Die denkmalschutzrechtlichen Auflagen lassen einen Ausbau mit 24cm hohen Bahnsteigen nicht zu. In den vergangenen Jahren wurden diese Bahnsteige jedoch mit einem Blindenleisystem und mit 12cm hohen Bahnsteigen ausgestattet, die die Haltestellen jeweils über den Klapprampeneinsatz benutzbar machen.

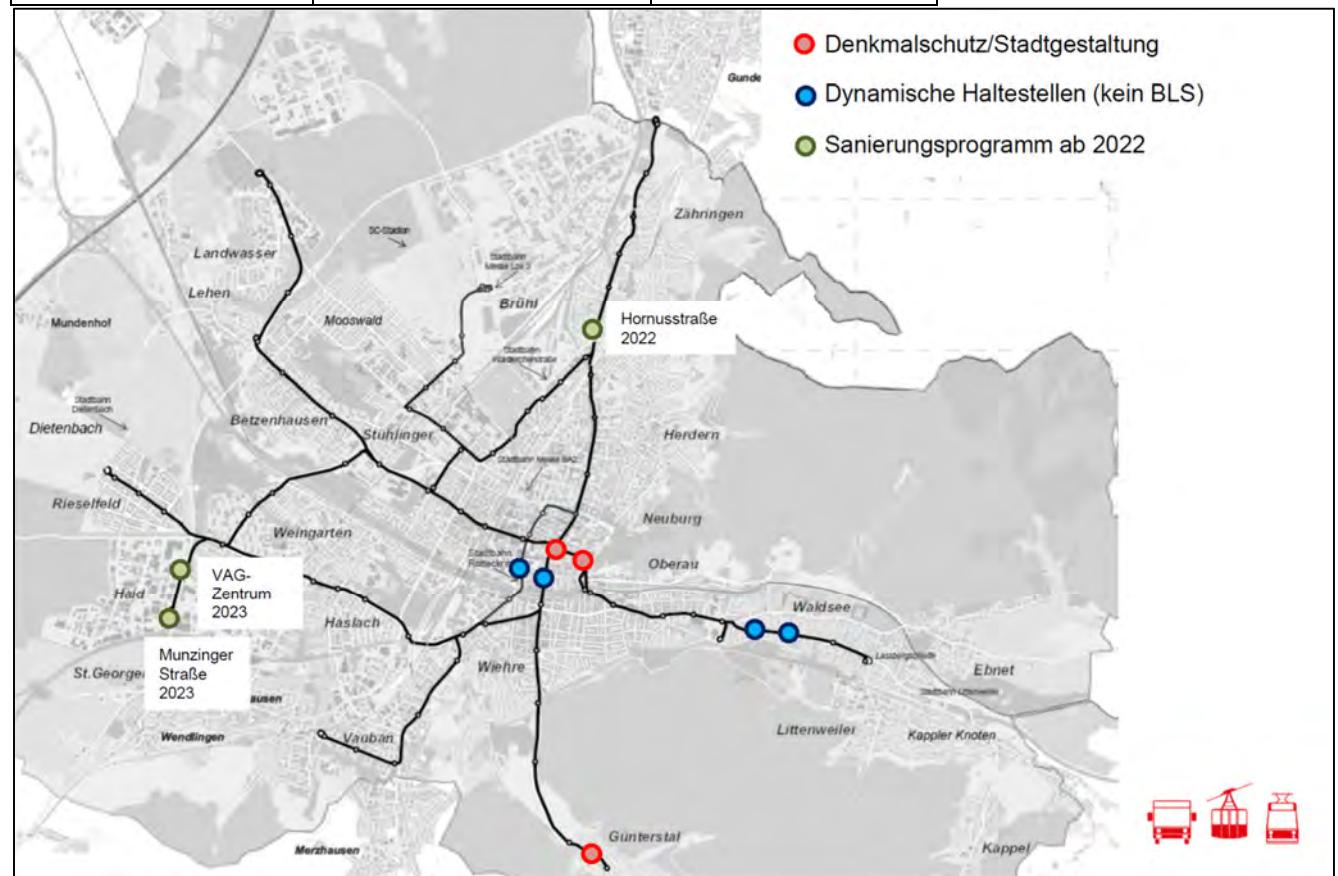
Die Haltestelle Klosterplatz in Günterstal befindet sich in einem Stadtteilzentrum und kann aufgrund der räumlichen Lage ebenfalls nicht mit 24cm hohen Bahnsteigen ausgestattet werden.

Sanierungsprogramm der Haltestellen

Die Haltestellen VAG-Zentrum und Munzinger Straße verfügen bisher über kein Blindenleitsystem und werden daher prioritär saniert.

Die Bahnsteige der Haltestelle Hornusstraße werden ebenfalls mit einem Blindenleitsystem ausgestattet und verlängert.

	2022	2023
Haltestelle ohne Blindenleitsystem	Hornusstraße	VAG-Zentrum Munzinger Straße



Übersicht der Haltestellen des Sanierungsprogramms und der begründeten Ausnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit

Anlage 4

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inhalt

Vorwort	5
1. Allgemeine Zielsetzung des Angebotskonzepts 2025.....	7
2. Allgemeine Hinweise zum Charakter des Zielkonzepts 2025	8
3. Allgemeine Festlegungen zur Angebotsgestaltung	10
3.1 Integraler Taktfahrplan (ITF).....	10
3.2 Sicherung bestehender Angebote	10
3.3 Erweiterung Streckennetz und zusätzliche Haltestellen	10
4. Bedienungsfrequenz (Takt)	12
4.1 Grundangebot: Stundentakt	12
4.2 Zugangebot nach Nachfrageklassen	12
5. Expressnetz	14
6. Sitzplatzkapazitäten: Angebot und Begrenzung der Stehplatzanteile	15
7. Hinreichende Refinanzierung des SPNV-Angebots durch Fahrgeldeinnahmen	15
8. Anhang.....	16
8.1 SPNV-Vergabenetze	16
8.2 Einteilung der Streckenabschnitte in Angebotsklassen.....	17
8.3 Expresslinien.....	18
Impressum	19

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wollen Baden-Württemberg zu einem Pionierland für nachhaltige Mobilität machen. Das ist eine große Herausforderung und nicht in wenigen Jahren erreichbar. Dazu werden wir den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg in den kommenden zehn Jahren Schritt für Schritt ausbauen, damit noch mehr Menschen als bisher vom Auto auf diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel umsteigen.

Unser ambitioniertes Leitbild ist die Verdopplung der Fahrgästzahlen bis zum Jahr 2030. Dafür muss das Zugangebot im Land flächendeckend verbessert werden, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Wichtig ist auch der Freizeit- und Gelegenheitsverkehr, wo die Schiene noch Nachholpotenzial hat. Auch im ländlichen Raum wollen wir gezielt Akzente setzen.

Angesichts der schwierigen Finanzierungssituation des SPNV ist dies eine große Herausforderung. Mit den anstehenden Neuvergaben und dem Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr wollen wir gute und kostengünstige Angebote erzielen, um die begrenzten finanziellen

Mittel möglichst effizient einzusetzen und neue Spielräume für den Ausbau zu gewinnen. Die Fahrgäste im Land sollen künftig insbesondere von besseren Taktzeiten und höheren Standards profitieren.

Das Kabinett hat im Juni 2014 unserem „Zielkonzept 2025“ und dem dazugehörigen Vergabekonzept zugestimmt. Damit wird die Zielrichtung konkretisiert: einerseits ein landesweites ständiges Grundangebot als Mobilitätsgarantie auch in der Fläche, zum anderen bei den Taktverdichtungen die nachvollziehbare Orientierung am Nachfragepotenzial.

Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen unser Zielkonzept 2025 im Detail vor und freuen uns über Ihre Einschätzung.

Ihr

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg



Bild oben: Zug der SWEG. Quelle: Bombardier/SWEG; Bild unten: Zug überquert Schluchsee. Quelle: Manfred Grobe

1 Allgemeine Zielsetzung des Angebotskonzepts 2025

Das Ziel der Landesregierung ist es, den Öffentlichen Verkehr im Allgemeinen und den Schienennahverkehr (SPNV) im Speziellen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie weiter zu stärken und auszubauen. Leitbild ist eine Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030.

Um dieses Ziel zu verfolgen, sieht das Angebotskonzept 2025 folgende Hauptstrategien vor:

- Mit einem landesweiten Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken wird das Ziel verfolgt, den SPPNV in allen Regionen des Landes als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Dieser Standard hat sich bereits in vielen Regionen des Landes erfolgreich etabliert und soll nun komplettiert werden.

- Die Angebotsverdichtungen über diesen Grundstandard hinaus folgen zukünftig landeseinheitlich klaren, an der Nachfrage und am Potenzial orientierten differenzierten Standardklassen.

- Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen komplettiert.

Damit verfolgt das Angebotskonzept 2025 eine Doppelstrategie: eine offensive Angebotsicherung im ländlichen Raum durch ein garantiertes Grundangebot einerseits und eine Optimierung der Verkehrseffekte durch eine planvolle Ressourcensteuerung über das Grundangebot hinaus entsprechend der Nachfragepotenziale andererseits.



Beispielhafte Darstellung eines Fahrgastraumes (2. Klasse) in einem Doppelstock-Obergeschoss gestaltet im Landesdesign. Quelle: NVBW

2 Allgemeine Hinweise zum Charakter des Zielkonzepts 2025

Das Zielkonzept 2025 beschreibt das mittelfristig angestrebte landesfinanzierte Angebotsniveau mit dem Zeithorizont 2025. Die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wird in diesem Zeitraum stattfinden und aufgrund neuer Durchbindungen sowie der Beschleunigung zwischen Stuttgart und Ulm zum Nachfragewachstum beitragen. Gegenüber dem Status quo bedeutet sie eine Angebotsmehrung in Zugkilometern von rund 20 Prozent gegenüber dem Status quo 2014.

Diese Angebotsausweitung ist aus heutiger Sicht davon abhängig, dass verschiedene unterstellte Entwicklungen eintreffen: erfolgreiche wettbewerbliche Vergaben mit günstigen Angebotspreisen, eine angemessene Ausstattung Baden-Württembergs mit Regionalisierungsmitteln als Folge deren Revision sowie eine nachfragegerechte und zeitnahe Teilhabe des SPNV an Fahrgeldeinnahmen der Tarifverbünde des Landes aufgrund von Angebotsausweitungen und Fahrgastzuwachsen.

Das Zielkonzept 2025 steht insofern unter Finanzierungsvorbehalt.

In Einzelfällen ist der nachfrageseitig gerechtfertigte Angebotsstandard auf absehbare Zeit aufgrund infrastruktureller Restriktionen teilweise nicht umsetzbar (z. B. Überlastung Rheintalbahn, Knoten Stuttgart, hochbelastete eingleisige Strecken).

Für die Vergaben 2014 ff. wird für jedes Vergabennetz aus dem Zielkonzept 2025 auf Basis des verfügbaren Budgets ein Angebotsprogramm 2017 abgeleitet. Dabei gelten folgende Maßstäbe:

- a) Angebotsausweitungen, die bereits durch die heutige Nachfrage erforderlich sind, sollen möglichst schnell umgesetzt werden und sind vorrangig gegenüber Angebotsausbauten, die sich erst aus der Nachfrageprognose ergeben.
- b) Die Linienstruktur muss aufwärts kompatibel gestaltet werden. Spätere – ggf. nach zukünftigen Nachfragesteigerungen erforderliche Verdichtungen – müssen bereits mit bedacht sein. Die zukünftige Linienstruktur mit Stuttgart 21 wird in den Vergabennetzen bereits angelegt sein.
- c) Der Struktur des Metropolexpress Stuttgart ist möglichst zügig sichtbar zu machen und mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zu komplettieren.
- d) Die Kapazitätsvorsorge in der Hauptverkehrszeit ist auf Basis der heutigen und innerhalb von 5 Jahren nach Inbetriebnahme eines Streckennetzes zu erwartenden Nachfrage zu treffen. Soweit in der Entwicklung weitere zusätzliche Linien zu erwarten sind, soll dort dann der weitere Kapazitätsausbau erfolgen.



Murgtalbahn durchfährt Tennenbachschlucht, Quelle: Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)

Aus Gründen der Landeseinheitlichkeit bedürfen neue, zusätzlich gewünschte Leistungen oberhalb der Standards des Zielkonzepts 2025 einer kommunalen Finanzierung.

Über dem Landesstandard liegende Angebote mit bereits bestehenden kommunalen Finanzierungen (unabhängig davon, ob einmalig investiv in Fahrzeuge oder laufend konsumtiv) müssen dauerhaft entsprechend finanziert werden.

In Einzelfällen bestehen in der Vergangenheit gewachsene rein landesbestellte und -finan-

zierte Leistungen oberhalb des Standards des Zielkonzepts 2025. Sie basieren zum Teil auf einer kommunalen Mitfinanzierung des Infrastrukturausbaus oder sind Teil von Bus-Schiene-Neuordnungen. Diese Angebote sind zunächst weiterhin gesichert. Die betroffene Region ist aufgerufen, bis zum Jahr 2020 durch verkehrsplanerische Aktivitäten zusammen mit dem Land die Fahrgastentwicklung so zu stärken, dass die hohe Bedienungsqualität im Rahmen der Landesstandards dauerhaft gesichert werden kann.

3 Allgemeine Festlegungen zur Angebotsgestaltung

3.1 INTEGRALER TAKTFAHRPLAN (ITF)

Das SPNV-Angebot im Land wird nach den Grundprinzipien des Integralen Taktfahrplans weiterentwickelt. Kennzeichen des Integralen Taktfahrplans sind:

- die regelmäßige Bedienung aller Orte mit Bahnhof/Haltepunkt,
- feste, leicht merkbare zeitliche Vertaktung der Angebotslinien sowie
- systematische Umsteigebeziehungen mit möglichst kurzen Übergangszeiten zwischen den regelmäßig verkehrenden Angebotslinien in Knotenbahnhöfen.

Über die systematische Koordination der Angebotslinien des Regional- und des Fernverkehrs in den Knotenbahnhöfen werden diese zu einem netzweiten, vertakteten Angebot verknüpft, so dass eine hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit für die Fahrgäste entsteht.

3.2 SICHERUNG BESTEHENDER ANGEBOTE

Mit Blick auf die gewachsenen Strukturen werden gewachsene bestehende Angebote gesichert:

- Jede Strecke, die heute im SPNV regelmäßig mit mehreren Zügen pro Tag bedient und vom Land finanziert wird, wird auch künftig

bestellt. Jeder Haltepunkt, der heute regelmäßig bedient wird, wird auch künftig angefahren.

- Stilllegungen von Strecken werden ausgeschlossen.
- Nicht umfasst von diesen Standards sind dagegen Strecken, auf denen kein regelmäßiger täglicher SPNV stattfindet, z. B. Strecken, die nur im Schülerverkehr oder Ausflugsverkehr bedient werden.

3.3 ERWEITERUNG STRECKENNETZ UND ZUSÄTZLICHE HALTESTELLEN

Aus finanziellen Gründen werden Streckenreaktivierungen auf absehbare Zeit nur in Einzelfällen möglich sein.

Neue SPNV-Haltestellen auf vorhandenen Strecken sollen zur Steigerung der Nachfrage umgesetzt werden. Voraussetzung ist, dass die nötige Fahrzeit (Umlauf, Anschlüsse) vorhanden und die Wirtschaftlichkeit hergestellt sind. Diese ergibt sich aus der Relation zwischen Investitionskosten und prognostizierter Mehrnachfrage nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren oder der Standardisierten Bewertung oder einem vergleichbaren Verfahren.



Bild oben: Ringzug und Wanderer; Quelle: Zweckverband Ringzug/Ralf Graner; Bild unten: Seehas; Quelle: SBB GmbH

4 Bedienungsfrequenz (Takt)

4.1 GRUNDANGEBOT: STUNDENTAKT

Auf allen Schienenstrecken des Landes wird als landesweites Mindestangebot grundsätzlich ein 1-Stundentakt von 5:00 – 24:00 Uhr garantiert. Dies bedeutet in der Regel eine erste Ankunft in den jeweiligen Mittelzentren aus deren Einzugsbereichen (und auch in den Oberzentren in deren Funktion als Mittelzentrum) vor 6:00 Uhr und eine letzte Abfahrt nach 23:00 Uhr in deren Einzugsbereiche.

- Alle Landesteile sollen zudem an das nächste Oberzentrum mit einer ersten Ankunft vor 7:00 Uhr und einer letzten Abfahrt nach 22:00 Uhr angeschlossen sein.
- Am Wochenende wird von einer Mindestbedienungszeit von 7:00 – 24:00 Uhr ausgegangen.

Auf Strecken des Grundangebots mit geringer Nachfrage und ohne wichtige überregionale Verbindungsfunktion können zur wirtschaftlichen Abdeckung des zeitlich ausgeweiteten Bedienungsstandards im Frühverkehr und/oder im Abendverkehr anstelle des Schienenverkehrs Busverkehrsleistungen oder auch Rufbusleistungen zum Einsatz kommen.

- Auf Strecken mit sehr geringer Fahrgastnachfrage sind in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten auch

geringere Taktdichten (mindestens jedoch 2-Stunden-Takt, ggf. mit der Schließung von Taktlücken durch Busse) möglich.

- Auf Strecken mit mehr als 5.000 Fahrgästen/Tag ist insbesondere an Wochenenden eine verlängerte Betriebszeit bis mindestens 1:00 Uhr (letzte Abfahrt nach 0:00 Uhr) im Rahmen der vorgesehenen Anzahl an Zugpaaren vorzusehen. In den Verdichtungsräumen sind in den Wochenendnächten Nachtverkehre anzustreben.

4.2 ZUGANGEBOT NACH NACHFRAGE-KLASSEN

Über das Grundangebot hinaus richtet sich die Angebotsfrequenz bzw. die Angebotsdichte nach der Höhe der Fahrgastnachfrage:

Für Überlagerungsstrecken gilt eine eigene Nachfrageklasse nur, soweit die dortige Nachfrage höher ist als die Summe der jeweiligen Zulaufstrecken. Ansonsten gilt das Angebot gemäß den jeweiligen Angebotsklassen der Zulaufstrecken. Überlagerungsstrecken sind solche Strecken, auf denen mindestens die Hälfte der Fahrgäste der Zulaufstrecken über den Vereinigungsbahnhof hinaus bis zum nächstgelegenen Zentrum (i.d.R. Mittel- bzw. Oberzentrum) durchfahren.

Klasse	Zahl der Fahrgäste/ Tag auf dem Abschnitt	Zugangebot	Zugpaare/ Woche	Anmerkung
Ia	bis 5.000	Stundentakt	129	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
Ib	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	
IIa	5.000 – 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
IIb	5.000 – 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
III	10.000 – 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
IV	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/finanzielle Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel

* besteht in einer der Nachfrageklassen I oder II lediglich ein langsames bzw. ein einziges Produkt pro Stunde (in der Regel eine alle Halte bedienende Regionalbahn RB) und reisen in diesem Produkt auf dem betrachteten Abschnitt nicht mehr als 2.500 Fahrgäste pro Tag auf kurzen Distanzen (in der Regel unter 50 km), so erhält die Regionalbahnlinie 8 Verstärkerzugpaare pro Tag zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags von Montag bis Freitag (Klasse Ib bzw. IIb). Dies entspricht zusätzlich 40 Zugpaaren pro Woche.

5 Expressnetz

Das landesweite Expressnetz zwischen den Oberzentren wird weiter ausgebaut und komplettiert.

- Alle benachbarten Oberzentren des Landes und benachbarter Länder und Mittelzentren, die derartige Teilstrecken wahrnehmen (Lörrach/Weil am Rhein/Basel, Ravensburg/Friedrichshafen, Aalen/Heidenheim/Schwäbisch Gmünd/Ellwangen), sind durch ein schnelles Netz (Expressnetz) miteinander zu verbinden. Das Angebot in benachbarte Länder ist mit den dortigen Aufgabenträgern des SPNV abzustimmen. Das Expressnetz ist zum Nahverkehrstarif nutzbar und vermittelt gesicherte Reiseketten und Angebotsstabilität. Angeboten wird grundsätzlich ein Einstundentakt. Ausnahmen wegen infrastruktureller Beschränkungen oder zur Optimierung der Vernetzung sind möglich.

- Bei Strecken mit einer Nachfrage von mehr als 5.000 Fahrgästen bildet der Express mindestens eine der Taktlinien.
- Bei Strecken mit einer Nachfrage zwischen 2.500 und 5.000 Fahrgästen wird ein Express zusätzlich zum Stundentakt des langsamen Verkehrs angeboten, sofern hierdurch signifikante Fahrzeiteinsparungen (> ca. 20 Prozent der Fahrzeit des langsamen Verkehrs, abhängig von der Konkurrenzsituation zum MIV) möglich werden.
- Bei Streckenabschnitten mit einer Nachfrage unter 2.500 Fahrgästen gibt es grundsätzlich keinen gesonderten Express, vielmehr verkehrt der Express hier als Zug mit Bedienung möglichst aller Haltepunkte.



Quelle: Gäubahn zwischen Alstaig und Sulz, im Vordergrund der Neckar, Quelle: Georg Wagner/Deutsche Bahn AG

6 Sitzplatzkapazitäten: Angebot und Begrenzung der Stehplatzanteile

Ausreichende Kapazitäten sind ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal im SPNV. Den Fahrgästen des SPNV soll grundsätzlich ein Sitzplatz angeboten werden.

Im Nahverkehr auf Kurzstrecken kann während der Stoßzeiten aus wirtschaftlichen Gründen nicht auf Stehplätze verzichtet werden. Aus Komfortgründen wird die Zahl der genutzten Stehplätze wie folgt begrenzt:

- Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeiten wird die Nutzung von Stehplätzen auf 1,0 Personen pro Quadratmeter (Stehfläche) begrenzt. Dies entspricht in der Regel einem Stehplatzanteil von 20 Prozent bezogen auf die Gesamtzahl der Reisenden im Zug. Reisezeiten im Stehen über 15 Minuten sind auszuschließen.
- Bei besonders stark nachgefragten Zugleistungen sind ausnahmsweise Stehplätze mit

2,5 Personen pro Quadratmeter (entspricht in der Regel einem Stehplatzanteil von 33 Prozent bezogen auf die Gesamtzahl der Reisenden im Zug) möglich, sofern die Reisezeit im Stehen nicht länger als 15 Minuten beträgt. Diese Ausnahme gilt nur, wenn andernfalls für das jeweilige Netz bzw. Los ein höherer Fahrzeugbedarf entstehen würde.

- Außerhalb der Verkehrsspitzen sind für einzelne Züge ausnahmsweise Stehplätze mit 1,0 Personen pro Quadratmeter (entspricht in der Regel einem Stehplatzanteil von 20 Prozent) möglich, sofern die Reisezeit im Stehen nicht länger als 15 Minuten beträgt. Dies gilt nur, wenn eine Verstärkung der Kapazität für eine einzelne kurze Nachfragespitze zu einem unangemessen hohen betrieblichen Aufwand führen würde.

7 Hinreichende Refinanzierung des SPNV-Angebots durch Fahrgeldeinnahmen

Die Finanzierung der Angebotsstandards durch das Land ist wirtschaftlich nur möglich, wenn sich das Zugangebot auch zu einem angemessenen Anteil durch Fahrgelderlöse refinanziert. Dazu sind die Verbundtarife und deren Einnahmenaufteilungssysteme entsprechend auszustalten.

Die vollständige Umsetzung der Angebotsstandards setzt voraus, dass den vom Land bestellten

SPNV-Leistungen – insbesondere in den Tarifverbünden – nachfragegerechte Erlöse zugeschieden werden. Hierzu werden konkrete Maßstäbe erarbeitet.

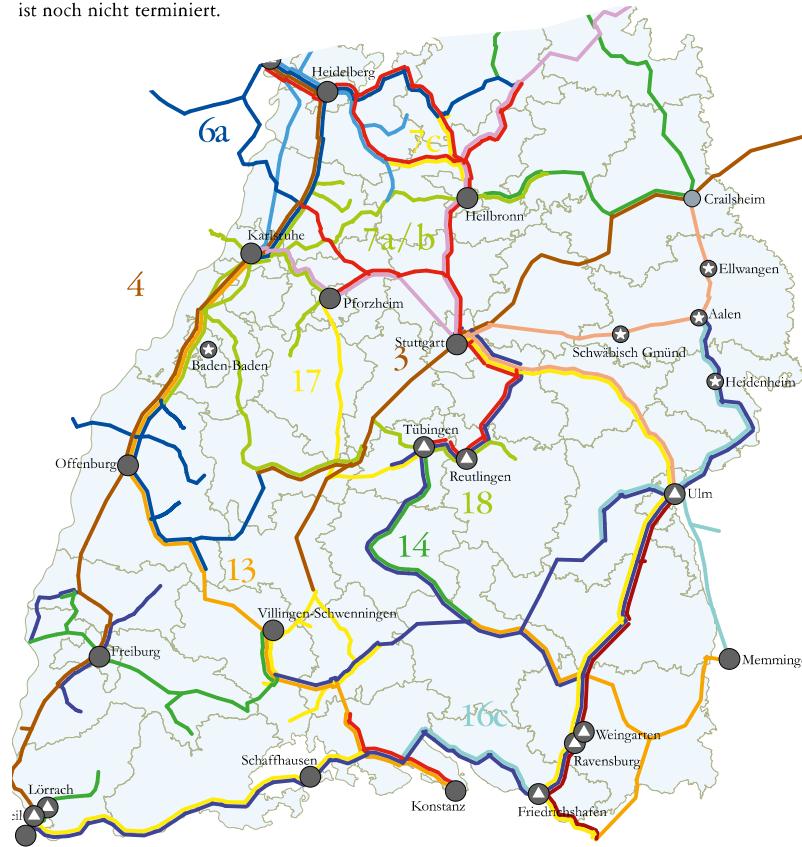
Werden diese Werte nicht erreicht, sind Abstriche bei den Angebotsstandards – insbesondere bei den Sitzplatzkapazitäten – möglich.

8 Anhang

8.1 SPNV-VERGABENETZE

Dargestellt sind keine Einzelleistungen eines Netzes auf anderen Netzen.

Die Umsetzung des Abschnittes Karlsruhe – Heidelberg – Mannheim im Netz 4 ist noch nicht terminiert.

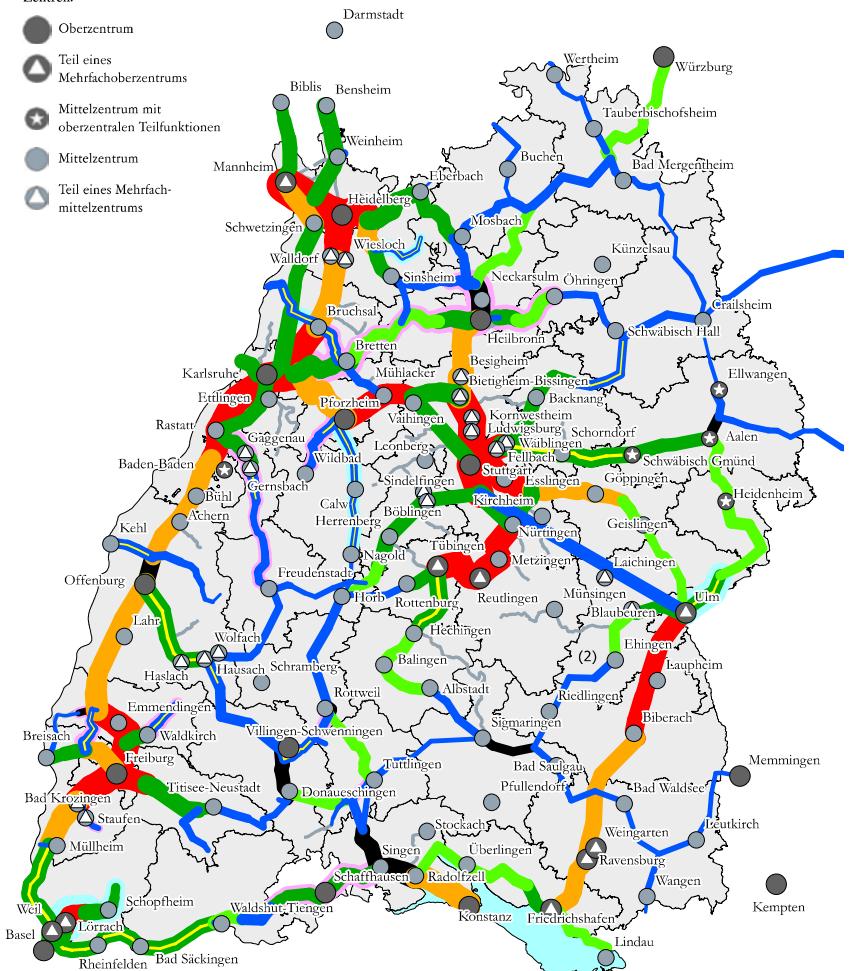


- Netz 1a: Neckartal
- Netz 1b: Rems-Fils
- Netz 1c: Franken-Enz
- Netz 2: Stuttgart – Ulm – Bodensee
- Netz 3: Gäu-Murr
- Netz 4: Rheintal
- Netz 5: Donau-Ostalb
- Netz 6a: S-Bahn Rhein-Neckar Los 1
- Netz 6b: S-Bahn Rhein-Neckar Los 2
- Netz 7a: Stadtbahn Karlsruhe
- Netz 7b: Heilbronn Nord
- Netz 7c: Stuttgart – Ulm – Bodensee
- Netz 8: Ortenau
- Netz 9a: Breisgau Ost-West
- Netz 9b: Freiburger Y
- Netz 10a: Seehas
- Netz 10b: Wiesental
- Netz 10c: Hochrhein
- Netz 11: Hohenlohe-Franken-Untermain
- Netz 12: Ulmer Stern
- Netz 13: Schwarzwald
- Netz 14: Zollernbahn
- Netz 15: Schwarzwälder Ring
- Netz 16a: Aulendorfer Kreuz
- Netz 16b: Aulendorfer Kreuz
- Netz 16c: Bodenseegürtel
- Netz 17: Nagoldtal
- Netz 18: Ermstal (u. ggf. Ammertalbahn)

8.2 EINTEILUNG DER STRECKENABSCHNITTE IN ANGEBOTSKLASSEN

Zentren:

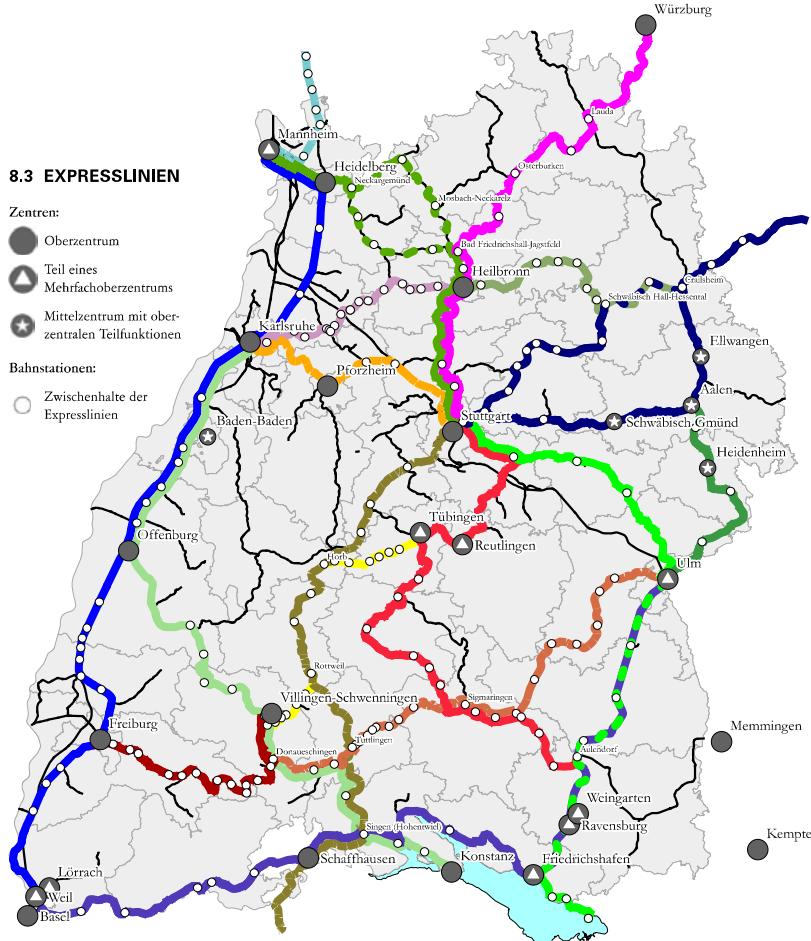
- Oberzentrum
- Teil eines Mehrfachoberzentrums
- Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- Teil eines Mehrfachmittelzentrums



- keine Aufgabenträgerschaft des Landes bzw. nur Schülerzüge
- 1 Zug pro Stunde
- 2 Züge pro Stunde wegen Express
- 2 Züge pro Stunde
- 3 Züge pro Stunde
- 4 und mehr Züge pro Stunde

- zusätzliche Verdichterzüge zur Hauptverkehrszeit
- Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken
- Angebot durch kommunale Finanzierung signifikant größer

- (1) Express Heidelberg – Heilbronn vorbehaltlich einer neuen Gesamtkonzeption wechselweise über Sinsheim und Eberbach. Deshalb ist die höhere Angebotsklasse zwischen Heilbronn und Sinsheim bzw. Mosbach-Neckarelz nicht dargestellt.
- (2) Zwischen Eningen und Munderkingen aufgrund von Infrastrukturzwängen ggf. zusätzliche Züge zur Bedienung der Zwischenhalte.



8.3 EXPRESSLINIEN

Zentren:

- Oberzentrum
- Teil eines Mehrfachoberzentrums
- Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen

Bahnstationen:

- Zwischenhalte der Expresslinien

Mannheim – Darmstadt – Frankfurt
Betriebsaufnahme ab Ende 2017 mit neuen Fahrzeugen.

Mannheim – Heidelberg –
Heilbronn – Stuttgart
vorbehaltlich einer neuen Gesamtkonzeption alternder Laufwegs
über Sinsheim und Eberbach.

Karlsruhe – Heilbronn
Möglichkeiten zur Beschleunigung werden untersucht.

Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart
NEU: halbstündlich (IC/RE)

Stuttgart – Schaffhausen – Zürich
NEU: stündlich ab Ende 2015.
Umsetzung als IC, der zwischen Stuttgart und Singen mit Nahverkehrsfarescheinen nutzbar ist.

Tübingen – Horb u. Rottweil – Villingen
Zubringerrlinien

Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel
NEU: Abschnitt Mannheim – Karlsruhe
NEU: Abschnitt Freiburg – Basel
Beide Umsetzungen sind budgetabhängig.
Mannheim – Karlsruhe ist noch nicht terminiert.

Karlsruhe – Offenburg – Villingen – Konstanz
NEU: stinkt stündlich

Freiburg – Donaueschingen – Villingen
Beschleunigung aufgrund der eingleisigen Strecke nicht möglich. Elektrifizierung der Östlichen Höllentalbahn Voraussetzung für Entfall des Umsteigewangs in Neustadt.

Würzburg – Heilbronn – Stuttgart
NEU: Stinkt stündlich

Heilbronn – Crailsheim – Schwäbisch Hall – Hessental

Stuttgart – Aalen/Schwäbisch Hall – Crailsheim – Ansbach – Nürnberg
zweistündig als IC über Aalen
zweistündig als Express über Schw. Hall
NEU: stündl. Stuttgart – Aalen (IC/RE);
Umsetzung budgetabhängig.

Aalen – Ulm
NEU: stündlich statt zweistündig
Umsetzung hängt ggf. von Infrastrukturmaßnahmen ab.

Stuttgart – Ulm – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau
NEU: stündlich auch zwischen Stuttgart und Ulm von Ende 2016 an.

Stuttgart – Reutlingen – Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf
NEU: stündlich zwischen Stuttgart und Tübingen. Stündlich bis Albstadt – Ebingen budgetabhängig.

Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen (- Neustadt)
NEU: stündlich zwischen Sigmaringen und Immendingen/Donaueschingen

Ulm – Friedrichshafen – Basel
NEU: stündlich zwischen Friedrichshafen und Singen. Voraussetzung sind Ausbaumaßnahmen

Impressum:
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit · Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart
Telefon: 0711 231-5841 · E-Mail: presse@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Stand: Juli 2014, 4. Auflage

Kartengrundlagen:
© ATKIS-DLM1000 BW · Landesvermessungsamt Baden-Württemberg
www.lv-bw.de · Az.: 2851.9-1/19

© OpenStreetMap-Mitwirkende · www.openstreetmap.org

Koordinaten der Bahnhöfe aus www.efa-bw.de

Gesamtherstellung:
Druckfrisch Verlag für innovative und nachhaltige Druckprodukte, Stuttgart
Gestaltung und Layout: AD Rainer Haas, Stuttgart

Gedruckt auf Circle Silk Premium White, 100 % Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, ausgezeichnet mit dem EU Eco-Label.



Auf 100%
Recyclingpapier
gedruckt



Ökodruckfarben
auf Basis nachwachsender Rohstoffe



klimaneutral
gedruckt
natureOffice.com | IMG-236-166775



Für diese Druckproduktion wird
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Anlage 5

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Betrieb des Regionalbusnetzes -Vorgaben zur Qualitätssicherung und Barrierefreiheit

Soweit Aufgabenträger Verkehrsleistungen an eigene Verkehrsunternehmen in Form einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 (interner Betreiber) vergeben und die Vorgaben dieser Direktvergabe/dieses Dienstleistungsauftrags entsprechende Regelungen enthalten, gehen diese Bestimmungen den nachfolgenden Festlegungen insoweit vor.

Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind und deshalb bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder der zugehörigen Infrastruktur Schwierigkeiten haben, sind im Betrieb von Verkehrsleistungen und der Kundeninformation besonders zu berücksichtigen.

1 Allgemeine Vorgaben und Anforderungen an die Betriebsqualität

1.1 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligungen, Mitwirkung an Verkehrserhebungen

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verbundraum soll sich dem Nutzer als Komplettangebot präsentieren, bei dem die einzelnen Akteure abgestimmt miteinander agieren. Dies erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen den Aufgaben und Finanzierungsträgern sowie der Verbundgesellschaft.

Die notwendigen Grundlageninformationen sind deshalb durch die Verkehrsunternehmen dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), den Aufgabenträgern und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) zur Verfügung zu stellen. Art, Umfang und Formate der bereitzustellenden Daten wird künftig bundeseinheitlich durch die auf der Grundlage von § 57 Abs. 1 Nr. 12 des PBefG erlassenen Mobilitätsdatenverordnung festgelegt. Die Verkehrsunternehmen sind deshalb verpflichtet, die für die Datenermittlung erforderlichen technischen Voraussetzungen bereitzustellen. Eine Datenbereitstellung an die Aufgabenträger und den Verkehrsverbund ist insbesondere für folgende Zwecke erforderlich:

- a) Nach Maßgabe der Mobilitätsdatenverordnung stellen die Unternehmen sicher, dass Daten zu Fahrplan und Angebot für das gesamte Verbundgebiet aktuell als Echtzeitdaten und für die Fahrplanauskunft zur Verfügung stehen. Die Verkehrsunternehmen liefern hierzu entweder ihre Daten direkt an die Datenplattform der Fahrplanauskunft efa-bw oder schließen sich einem anderen Verbundunternehmen an, welches die Datenlieferung übernimmt. Dies ist auch bei unterjährigen Änderungen erforderlich, wenn sich z.B. die Fahrtroute ändert oder die Lage einer Haltestelle und Fahrtroute und zwar rechtzeitig vor Inkrafttreten der jeweiligen Änderung.
- b) Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen zur Verfügung.
- c) Der RVF ist verpflichtet, die Veröffentlichung eines Verbundfahrplans sicherzustellen. **Alle Verkehrsunternehmen die im RVF Verkehrsleistungen erbringen, haben hierbei eine Mitwirkungspflicht.** Die Aufgabenträger können verbindliche Vorgaben zu den Fahrplanmedien, zur Gestaltung und zu den Mindestangaben im Fahrplan festlegen. **Die Richtlinie für Barrierearme Fahrpläne des RVF ist zu beachten.**
- d) Zur Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs als Alternative zum Individualverkehr ist es heute unerlässlich eine vollständige lückenlose und tagesaktuelle Fahrplanauskunft anzubieten. Zudem werden tagesaktuelle Fahrplandaten zur Bedienung des AFZ-Systems benötigt. Nur Zälfahrten mit korrekt hinterlegten Fahrplänen können verwendet und für die Fortschreibung der Einnahmeaufteilung berücksichtigt werden. Aus diesem Grund sind die Verbundunternehmen verpflichtet, die Fahrplandaten an die Datendrehscheibe der NVBW für die elektronische Fahrplanauskunft efa-bw zu liefern. **Die Datenlieferung kann entweder selbst oder über einen Dritten erfolgen.**

Dabei ist auf eine rechtzeitige und vollständige (inkl. aller unterjährigen Änderungen) Datenlieferung zu achten. Dies beinhaltet auch die temporäre Verlegung oder gar Entfall von Haltestellen sowie mögliche Umleitungen und Änderungen der Fahrzeiten samt möglicher Ersatzhaltestellen. Die Meldung an den Verbund erfolgt frühzeitig um eine Einarbeitung in die Auskunftssysteme (je nach Umfang der Änderungen sind gar mehrere Wochen nötig) vor Inkrafttreten zu ermöglichen. Bei unvorhergesehenen Änderungen erfolgt die Meldung unverzüglich nach bekannt werden. Diese sind bis zu einer möglichen Überarbeitung der Fahrpläne (bei mehrtägigen Störungen) zumindest textlich in den Auskunftssystemen zu platzieren. Finanzielle Auswirkungen (z.B. geringere Einnahmen, Ausgaben für die Mobilitätsgarantie), die durch fehlende Datenlieferungen der Verkehrsunternehmen entstanden sind, gehen zu Lasten der Verkehrsunternehmen. Diese werden vom Gewinn gem. aV-ZRF abgezogen.

- e) Es sind alle notwendigen Daten, die für das Abrufen von Zuschüssen und Fördermitteln sowie Mitteln nach § 15 ff ÖPNVG BW erforderlich sind, kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Für die Meldungen an das Land Baden-Württemberg sind die kommunalen Aufgabenträger auf die fristgerechte Mitarbeit der Verbundunternehmen angewiesen. Im Auftrag der Aufgabenträger wird der Verbund bei den Verbundunternehmen Nutzungen-Kilometer nach Norm Jahr sowie die Abrufquoten von On Demand-Verkehren und AST-Verkehren abfragen. Die vom Verbund vorgegeben Formen und Fristen sind einzuhalten. Einzelne Verbundunternehmen können ihre Meldeverpflichtungen auf andere Verbundunternehmen übertragen. Finanzielle Auswirkungen durch Nichtmeldung gehen zu Lasten des Verkehrsunternehmens. Diese werden vom Gewinn gem. aV-ZRF abgezogen.
- f) Um Daten für die Angebotsplanung und die Einnahmeaufteilung zu gewinnen, führen ZRF, Aufgabenträger und RVF oder von diesen beauftragte Institute routinemäßig oder aufgrund besonderer Anforderungen Erhebungen in Bussen und Bahnen im Verbundgebiet durch (Verkehrserhebungen). Die Verkehrsunternehmen unterstützen diese Tätigkeit und erfüllen die hierzu bestehenden Vorgaben. Eventuell notwendiges Erhebungspersonal wird zur Erfüllung der Erhebungsaufgaben unentgeltlich befördert. Die Aufgabenträger, ZRF und RVF sind berechtigt, die erhobenen Daten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit zu verwenden, aufzubereiten und auszuwerten. Zum gleichen Zweck werden anonymisierte Daten aus dem eTarif unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

1.2 Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung

Vorgegebene Qualitätsstandards sind durch die Verkehrsunternehmen selbstständig zu überwachen. Es sind Maßnahmen zur Sicherung und ggf. zur Erhöhung der Qualität zu ergreifen. Der zuständige Aufgabenträger behält sich vor, jederzeit ohne Voranmeldung offene oder verdeckte Kontrollen bezüglich der Einhaltung der definierten Qualitätsvorgaben durchzuführen.

Zu Kontrollen, Zählungen und Erhebungen berechtigt sind alle Mitarbeiter des RVF sowie der jeweils zuständigen Abteilung für ÖPNV der Aufgabenträger bzw. von diesen beauftragte Dritte. Personen, die im Linienverkehr im Besitz eines Berechtigungs- oder Kontrollausweises eines Aufgabenträgers oder des Verbundes sind, ist die kostenfreie Beförderung und Durchführung ihrer Arbeit zu gestatten, zum Beispiel zum Zwecke der Fahrgastzählung oder Fahrgastbefragung.

1.3 Vertrieb

Die Verkehrsunternehmen stellen einen Verkauf von Fahrscheinen im Fahrzeug sicher und halten mindestens eine stationäre Verkaufsstelle je Verkehrsbereich in Abstimmung mit den Aufgabenträgern bereit. Verkehrsunternehmen können für mehrere Verkehrsbereiche in Absprache mit den Aufgabenträgern eine gemeinsame Verkaufsstelle betreiben, wenn dies aus vertrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist. Die Verkaufsstellen müssen gut und barrierefrei erreichbar sein. Die Regionalbusunternehmen garantieren die Annahme von Berechtigungsabschnitten für Schülermonatskarten der Aufgabenträger bzw. benachbarter Aufgabenträger. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten darüber hinaus die jederzeitige Einhaltung des Fahrscheinvertriebs nach den durch den Verbund definierten Standards („RVF-Vertriebsrichtlinie“). Dazu gehören auch Fahrscheinkontrollen. Fahrscheine, insbesondere e-Tickets, sind gemäß dem aktuellen RVF-Kontrollkonzept durch das Fahrpersonal (Regionalbus) und durch das Prüfpersonal (Stadtverkehre), bei e-Tickets per VDV-KA-fähigen Kontroll-Apps / mobilen oder stationären Terminals, nach den im RVF-Kontrollkonzept festgelegten Kontrollgraden elektronisch zu kontrollieren. RVF fordert regelmäßig Belege für die Durchführung sämtlicher Kontrollen ein. Im Übrigen sind die verbindlichen Regelungen des RVF-Kontrollkonzepts zu beachten. Werden die Kontrollquoten nicht erreicht oder finden keine Kontrollen durch das Fahrpersonal statt, kann der Aufgabenträger Kontrollpersonal auf Kosten des Verkehrsunternehmens in die Fahrzeuge schicken.

Alle für die Einführung und Anwendung des RVF-Tarifs sowie für Tarifanpassungen notwendigen Tarifanträge werden von der RVF GmbH im Namen der Verkehrsunternehmen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Die Unternehmen setzen geplante Tarifänderungen in ihren Vertriebssystemen zum Gültigkeitszeitpunkt eigenverantwortlich um.

1.4 Fortschreibung der Fahrpläne

Zur Gewährleistung eines integrierten Angebotes entwickelt jedes Verkehrsunternehmen die Fahrpläne für seine Verkehre im Einvernehmen mit dem zuständigen Aufgabenträger weiter bzw. passt diese den sich verändernden Rahmenbedingungen an. Dies gilt auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren.

Die Linienbezeichnung hat nach den Vorgaben der Aufgabenträger zu erfolgen. Die Verkehrsunternehmen stimmen die Einführung neuer oder die Änderung bestehender Haltestellen und Linienbezeichnungen mit dem ZRF und den betroffenen Aufgabenträgern ab, um eine durchgängige, widerspruchsfreie Fahrgastinformation zu gewährleisten.

Die Verkehrsunternehmen legen dem jeweils zuständigen Aufgabenträger bis spätestens 31.3. eines jeden Jahres eine Analyse möglicher Schwachstellen des aktuellen Fahrplanes vor und unterbreitet gleichzeitig entsprechende Anpassungsvorschläge, die bis Mitte Juni abgestimmt und bis 15. Oktober in neue Fahrpläne eingearbeitet werden. Zu diesen Terminen wird es Abstimmungsgespräche zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern, dem ZRF und der RVF geben. Dazu bestimmen die Verkehrsunternehmen im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald 3 und im Landkreis Emmendingen 2 Verkehrsunternehmen, die die Interessen der zu vertretenden Verkehrsunternehmen in den Gesprächen wahrnehmen. Die Stadt Freiburg ist mit einem Verkehrsunternehmen in diesen Gesprächen vertreten.

Bei Wünschen von Gemeinden, Schulen oder Dritten, die an die Verkehrsunternehmen herangetragen werden, sind diese an die Aufgabenträger zu verweisen.

Die Verkehrsunternehmen haben sich bei Fahrplanänderungen jeweils frühzeitig mit allen Betreibern benachbarter Verkehre abzustimmen. Um die Zuverlässigkeit zu erhöhen, sind bei der Fahrplangestaltung folgende Eckwerte zugrunde zu legen:

- **Bemessung der Fahrzeiten:** Die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Haltestellen sind so zu bemessen, dass diese bei normalem Verkehrsaufkommen unter Beachtung aller straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (zul. Höchstgeschwindigkeiten, Vorfahrtregelungen usw.) eingehalten werden können. Bei der Gestaltung von Fahrzeugumläufen und Dienstplänen sind bei Dienstbeginn ausreichende Rüstzeiten einzuplanen. Ferner sollten die Busse mindestens zwei Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt am Startpunkt bereitstehen. Können durch geringere Bereitstellungszeiten günstigere Umläufe erreicht und gleichzeitig die fahrplanmäßige Abwicklung des Fahrplans sichergestellt werden, ist dies zulässig.

Bei Fahrten mit hohem Fahrgastaufkommen ist dieser Umstand bei der Bemessung der Stellzeiten entsprechend zu berücksichtigen. Es muss sichergestellt sein, dass ausreichend Zeit besteht, Fahrscheinverkauf und Fahrscheinkontrollen ordnungsgemäß vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit durchzuführen. Unkontrollierte Zustiege müssen vermieden werden und sind nur ausnahmsweise (z.B. bei erheblichen Verspätungen) zulässig. Die Fahrzeitprofile sind dem Aufgabenträger auf Verlangen vorzulegen.

- **Umsteigezeiten:** Die Umsteigezeit soll 5 Minuten nicht unterschreiten. Umsteigezeiten unter 5 Minuten sind keine sicheren Anschlüsse, da diese bereits bei kleineren Verkehrsstörungen nicht mehr gewährleistet werden können. Soweit aufgrund örtlicher Gegebenheiten (z.B. an größeren Umsteigehaltestellen bei größerer Entfernung zwischen Haltestellenpositionen, Notwendigkeit der Straßenquerung etc.) abweichende (kürze oder längere) Umstiegszeiten angenommen werden können, sind diese nach Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger einzuplanen. Die Liniensteckbriefe enthalten hierzu besondere Anforderungen zu den Einzellinien, die im Betrieb zu beachten sind. Umsteigezeiten über 15 Minuten gelten nicht mehr als Anschlüsse.
- **Wartezeiten auf Anschlüsse:** Hat die Linie nur einen Verknüpfungspunkt mit der Schiene, muss auf den Anschluss maximal so lange gewartet werden, dass der Anschluss nach dem folgenden Umlauf, also bei Rückkehr zum Verknüpfungspunkt noch gewährleistet werden kann. Die letzte Fahrt wartet in jedem Fall. Ist durch die Fahrplanauskunft gesichert, dass der Anschluss nicht erreicht wird, z.B. weil der Zug an einen früheren Bahnhof wendet, darf pünktlich abgefahren werden.

Hat die Linie mehrere Verknüpfungspunkte sind bis 12:00 Uhr die Zubringeranschlüsse auf die Schiene zu gewährleisten und ab 12:00 Uhr die Abbringeranschlüsse von der Schiene mitzunehmen. Die Maximale Wartezeit ergibt sich aus der Wendezzeit am anderen Ende der Linie.

1.5 Fahrbetrieb, Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen

Die Fahrpläne sind verbindlich einzuhalten. Insbesondere sind die Fahrten pünktlich anzutreten, soweit keine verspäteten Anschlüsse abzuwarten sind. Fahrten, die über 30 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen.

Das Fahrpersonal muss die deutsche Sprache mindestens auf Sprachniveau B1 beherrschen und muss Streckenkunde besitzen.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Behebung von Betriebsstörungen jeweils unmittelbar zuständig. Bei absehbaren, d.h. planbaren, Betriebsstörungen werden der zuständige Aufgabenträger und die Fahrgäste durch die Verkehrsunternehmen rechtzeitig vorab informiert.

Bei nicht planbaren Betriebsstörungen ist der zuständige Aufgabenträger über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen zu informieren. Das Fahrpersonal informiert die Fahrgäste über die Art der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie insbesondere über alternative Fahrmöglichkeiten.

Zur Sicherung der Durchführung des Betriebes hat jedes Verkehrsunternehmen ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht. Darüber hinaus muss für Aufgabenträger und Kunden eine im Verbandsgebiet des ZRF liegende Ansprechstelle, Betriebsstelle oder Ansprechperson je Verkehrsbereich vorhanden sein, die in die allgemeine Planung und Organisation des Verkehrsbetriebs eingebunden ist.

Bei geplanten Straßensperrungen, absehbaren Fahrzeitverlängerungen durch Baumaßnahmen u.ä. werden Ersatzfahrpläne durch das betroffene Verkehrsunternehmen erarbeitet und mit dem zuständigen Aufgabenträger abgestimmt.

Die Fahrplanänderungen sind rechtzeitig, d.h. in der Regel mindestens eine Woche vor Inkraft- treten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses, durch das betroffene Verkehrsunternehmen an die Fahrgäste zu kommunizieren.

1.6 Ersatzbeförderung

Bei Liegenbleiben eines Fahrzeuges wegen technischen Defektes oder Unfall ist eine zeitnahe Ersatzbeförderung der betroffenen Fahrgäste auf Kosten des betroffenen Verkehrsunternehmens zu gewährleisten. Eine entsprechende Ersatzbeförderung ist auch zu gewährleisten, wenn an Haltestellen ohne Halt vorbeigefahren wird, obwohl ein oder ausstiegswillige Fahrgäste vorhanden sind, oder fahrplanmäßig anzudienende Haltestellen oder Teilstrecken nicht bedient werden.

Bei Verspätungen, Anschluss-Verlusten und Fahrtausfällen aufgrund von Ereignissen, die dem betroffenen Verkehrsunternehmen nicht zuzurechnen sind, erlischt die Verpflichtung zu einer zeitnahen Ersatzbeförderung. Das Verkehrsunternehmen sorgt in diesem Falle für eine größtmögliche Sicherstellung des Fahrplanangebotes auf den betroffenen Linien bzw. Streckenabschnitten, ggf. auch über Umwegfahrten, soweit dies mit verhältnismäßigem Aufwand umsetzbar ist.

1.7 Betriebs und Meldepflichten bei gravierenden Störungen

Ein betroffenes Verkehrsunternehmen hat unverzüglich per E-Mail den zuständigen Aufgabenträger sowie den RVF über alle auftretenden gravierenden und länger anhaltenden Störungen im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards zu unterrichten. Punkt d) von Ziffer 1.1 ist zu beachten.

1.8 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Beschwerden liegt im Verantwortungsbereich jedes Verkehrsunternehmens. Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Qualitätsanforderungen zu erfüllen:

- Für die Annahme von Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste sind alle vom Verkehrsunternehmen eingesetzten Personale verantwortlich.

-
- Es sind alle schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden aufzunehmen und zu bearbeiten. Bei telefonischen und mündlichen Beschwerden sind grundsätzlich Name, Anschrift und Telefonnummer des Beschwerdeführers zu erfragen.
 - Beschwerden sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten. Dem Beschwerdeführer ist die Antwort, entsprechend der Form des Eingangs der Beschwerde, auf schriftlichem, telefonischem oder elektronischem Wege in kunden- und serviceorientierter Form mitzuteilen. Die schriftliche oder elektronische Beantwortung einer Beschwerde ist, sofern sie Aspekte der Angebotskonzeption betrifft, vorab mit dem zuständigen Aufgabenträger abzustimmen. Ist für die Bearbeitung der Beschwerde im Ausnahmefall ein längerer Zeitraum notwendig, ist dem Beschwerdeführer ein Zwischenbescheid mit Erläuterung des Verzögerungsgrundes zuzustellen. Grundsätzlich sollen Beschwerden innerhalb von vier Wochen abschließend bearbeitet werden.
 - Aufnahme und Bearbeitung von Beschwerden und Hinweisen sind vom Verkehrsunternehmen zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem zuständigen Aufgabenträger auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.
 - Beschwerden, die bei einem Aufgabenträger eingehen, werden zur Bearbeitung an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Es gelten die oben genannten Bearbeitungsgrundsätze durch das Verkehrsunternehmen.

2 Haltestellengestaltung und Fahrplaninformation an Haltestellen

Ein Verkehrsunternehmen, das eine Haltestelle bedient, ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne und die sonstigen Einrichtungen der Fahrgastinformation zuständig.

Die Kennzeichnung von Haltestellen und die notwendigen Informationsinhalte sind gemäß der RVF-Haltestellenrichtlinie in der jeweils geltenden Fassung zu gestalten. Für die Haltestellen bestehen folgende Mindestanforderungen.

Die Zuständigkeit für den Haltestellenmast inkl. Dem Verkehrszeichen 224 nach StVO liegt beim Straßenbaulastträger. Es sind die Vorgaben des RVF zum Haltestellenmast und dem Haltestellendesign einzuhalten. Dies beinhaltet auch die Haltestellenbezeichnung, Linienummer, Linienverlauf und Zielangabe sowie das jeweils aktuelle Logo des RVF. Es sind jeweils ein Fahrplankasten DIN A3 quer für Informationen des RVF und für den Fahrplan vorzuhalten.

Im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens liegt die Vergabe einer eindeutigen global ID in allen elektronischen Systemen, die vollständige Anlage der Haltestelle in den elektronischen Systemen, Erstellung des Aushangfahrplans. Der Aushangfahrplan kann für jede Linie separat oder als ein gemeinsamer Abfahrtsfahrplan für alle Linien gestaltet werden.

Bedienen mehrere Verkehrsunternehmen eine Haltestelle, gilt die Regelung des RVF, wonach sich die Verkehrsunternehmen untereinander darauf verständigen, wer die Verantwortung für die jeweilige Haltestelle übernimmt.

Ein Verkehrsunternehmen, das eine Haltestelle bedient, hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. **Gleiches gilt für Aushänge des RVF, sollten sich diese ändern.** Werden eine Woche nach Fahrplanwechsel noch alte Fahrpläne vorgefunden, kann der zuständige Aufgabenträger die Auswechselung durch Dritte auf Kosten des zuständigen Verkehrsunternehmens beauftragen.

Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem RVF und den Aufgabenträgern abzustimmen. Die Liniennetzpläne sind bündel- bzw. verkehrsbereichsbezogen in allen Fahrzeugen der Liniensüd in DIN A2 über der Sondernutzungsfläche und an ausgewählten Umsteigehaltestellen mindestens in DIN A4 auszuhängen.

Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

3 Kommunikation und Fahrgastinformation

Die Kommunikation des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet als integriertes System schließt auch ein koordiniertes Vorgehen bei werblichen Maßnahmen ein. Hier sind von den Verkehrsunternehmen insbesondere die Marketing-Aktivitäten des RVF zu berücksichtigen und zu unterstützen. Die Verkehrsunternehmen wenden die RVF-Richtlinie „Kundenkommunikation und Marketing“ (u.a. Kundeninformation, Verlinkung zur Homepage, Produktkommunikation in den Fahrzeugen, Presse und Öffentlichkeitsarbeit usw.) an.

Beim Start neuer Angebote im Regionalbus entwickelt der RVF in Absprache mit den Aufgabenträgern eine Marketing-Kampagne. Wichtige Botschaften, Linienverläufe und Werbeelemente werden abgestimmt. Auch bereits bestehende Angebote werden durch den RVF erklärt und beworben.

Die Verkehrsunternehmen tragen zum Erfolg des Regionalbusangebots bei. Für die erfolgreiche Kommunikation des Busangebots stellen sie Werbemöglichkeiten in ihren Bussen (als Aushangflächen oder digital) und ggf. auch auf den Fahrzeugen zur Verfügung (s.u.). Die Kontakte vor Ort sind zu nutzen, um Werbematerial zu streuen, z.B. Flyer in Bürgerzentren, Rathäusern, Schulen o.ä. oder auch Straßen-Werbebanner zu platzieren, falls das nicht durch die Gemeinde erfolgen kann. Über die Social-Media-Kanäle und Websites der Unternehmen soll das neue Angebot kommuniziert werden bzw. sollte ein Repost und Vernetzen mit den Meldungen des RVF stattfinden.

An Haltestellen der Bus/Schiene-, Bus/Stadtbahn- oder Bus/Bus-Verknüpfung sind in der Regel dynamische Fahrgastinformationen (DFI-Systeme) anzubringen, die den Fahrgäste über die wichtigsten Anschlüsse unterrichten und gegebenenfalls Hinweise zu Betriebsstörungen und Wartezeiten geben. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, zu diesem Zwecke an eine vom zuständigen Aufgabenträger benannte Stelle die erforderlichen Daten zu übergeben.

Für die übrigen Haltestellen ist die Einrichtung eines elektronisch abrufbaren DFI-Systems vorzusehen.

Die Verkehrsunternehmen tragen Sorge dafür, dass die QR-Code Blätter, die vom RVF zur Verfügung gestellt werden, an den Haltestellen ausgehängt werden.

4 Besondere Anforderungen im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS-Netz)

4.1 Anforderungen an Fahrzeuggrößen

Leistungen im Regionalbusnetz (BREISGAU-BUS) sollen in der Regel mit niederflurigen Fahrzeugen mit mindesten 30 Sitzplätzen erbracht werden. Dabei sollen im Regelfall Fahrzeuge mit Low entry-Einstiegen eingesetzt werden. Andere als niederflurige Busse dürfen nur im Ausnahmefall nach Zustimmung des zuständigen Aufgabenträgers eingesetzt werden.

An Stelle eines Standardbusses kann entsprechend den Angaben im jeweiligen Liniensteckbrief zum Nahverkehrsplan von dem zuständigen Aufgabenträger der Einsatz anderer Fahrzeuggrößen gefordert oder zugelassen werden. Insbesondere ist es möglich, auf Linien mit erhöhtem Fahrgastaufkommen größere Fahrzeuge (Gelenkbusse und Buszüge) vorzuschreiben. An Stelle eines Gelenkbusses können mit Zustimmung des zuständigen Aufgabenträgers auch mehrere Fahrzeuge mit geringerer Kapazität eingesetzt werden, wenn dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten oder aus umlauftechnischen Gründen mit Vorteilen verbunden ist und der konkrete Bedarf dadurch abgedeckt wird. Auch Fahrzeuge mit geringeren Platzkapazitäten (z.B. Midi oder Kleinbusse) dürfen eingesetzt werden, wenn nachweislich der konkrete Bedarf auf der Linie dadurch abgedeckt wird und der zuständige Aufgabenträger zustimmt.

4.2 Wartung und Sauberkeit

Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des jeweiligen Verkehrsunternehmens.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die von ihm eingesetzten Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand zu halten.

Zum täglichen Betriebsbeginn haben die Fahrzeuge innen und außen sauber zu sein. Klebrige oder abfärbende Rückstände und entfernbare Schmierereien des Vortags sind bis spätestens Betriebsbeginn des Folgetages zu entfernen. Das Fahrzeug hat gut gelüftet zu sein, die Sitze müssen trocken sein.

Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum (z.B. durch Erbrochenes) und Quellen unangenehmer Gerüche sind, soweit möglich, unverzüglich bereits durch das Fahrpersonal zu beseitigen.

Auf den Fahrzeugen sind entsprechend Reinigungsgeräte und Reinigungsmittel vorzuhalten, damit das Fahrpersonal die genannten punktuellen Reinigungsmaßnahmen durchführen kann.

Die Abfallbehältnisse werden spätestens zum Betriebsbeginn am jeweils nächsten Tag geleert. Während des Betriebes ist durch etwaige Zwischenleerungen sicherzustellen, dass die Abfallbehältnisse nicht überlaufen.

Die Fahrzeuge müssen grundsätzlich innen und außen schadensfrei sein. Etwaige Unfallschäden an Karosserie und Lack sind deshalb binnen zwei Wochen zu beseitigen. Kaugummis, Schmierereien, aufgeschlitzte Sitze, Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen sowie sonstige Schäden im Fahrgastraum sind binnen sieben Arbeitstagen zu beheben.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten.

4.3 Fahrzeugalter

Die regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge dürfen, gerechnet vom Tag der erstmaligen Zulassung an, nicht älter als 10 Jahre sein. Für Fahrzeuge, die nicht im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt werden (HVZ-Verstärker, Ersatzfahrzeuge u.ä.), darf ein Höchstalter von 20 Jahren, bezogen auf das Datum der erstmaligen Zulassung, nicht überschritten werden.

4.4 Pönalzahlungen bei Verstoß gegen Qualitätsanforderungen im Betrieb

Es ist erforderlich, dass die festgelegten Standards auch im laufenden Betrieb stets gewährleistet werden. Sofern die Qualitätsstandards nicht gewährleistet werden, fallen die in dieser Anlage dargestellten Pönalezahlungen des betroffenen Verkehrsunternehmens an den zuständigen Aufgabenträger an. Die Beweislast für das nicht schuldhafte Handeln des Verkehrsunternehmens trägt das Verkehrsunternehmen.

Die Pönalezahlungen können nur angesetzt werden, wenn die Vorfälle durch Mitarbeiter des zuständigen Aufgabenträgers oder durch von diesem ausdrücklich mit der Qualitätsüberwachung beauftragten Dritten festgestellt wurden oder wenigstens zwei unabhängige Zeugenaussagen zum Vorfall vorliegen oder beim Verkehrsunternehmen aktenkundig sind (z.B. Fahrzeugausfälle). Werden Verstöße gegen die Qualitätsvorgaben vom Verkehrsunternehmen innerhalb von 48 Stunden nach Auftreten schriftlich per E-Mail an den zuständigen Aufgabenträger gemeldet, reduzieren sich den Pönen auf 25 % der in der nachfolgenden Tabelle genannten Beträge.

Nr.	Art des Vorfalls	Betrag je Fall	Ergänzungen
Betriebsablauf			
1	Fahrtausfall (ganz oder auf Teilstrecken)	500,00 €	Fahrten mit einer Verspätung ab 31 Minuten. Ausgenommen werden Begebenheiten mit nachweislich höherer Gewalt. Es werden bis zu 6 Ausfälle pro Jahr und Linienbündel aus dem Verantwortungsbereich* des VU pönalefrei gestellt, sofern der Ausfall durch das VU angezeigt und die Folgefahrt des Fahrzeugs sichergestellt wird.
2	Verpassen bzw. Nichtaufnahme eines garantierten Anschlusses	250,00 €	soweit ein Verschulden des Verkehrsunternehmens vorliegt
3	Nicht-Bedienen einer Haltestelle trotz ein oder aussteigewilliger Fahrgäste	100,00 €	für die betroffenen Fahrgäste ist eine Ersatzbeförderung sicher zu stellen, Haftung und Kostenlast beim Verkehrsunternehmen
4	Nicht-Erreichbarkeit der örtlichen Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens während der vertraglich festgelegten Zeiten	100,00 €	eine regelmäßige Nicht-Erreichbarkeit während der vertraglich festgelegten Zeiten von mehr als zehn dokumentierten Vorfällen pro Jahr gilt als Grund für eine außerordentliche Kündigung
Fahrzeug			
5	Einsatz eines nicht den vereinbarten Standards entsprechenden Fahrzeugs	150,00 €	pro Einsatztag
6	fehlende, unzureichende bzw. falsche Beschilderung eines Fahrzeugs	100,00 €	pro Einsatztag, wenn diese trotz Mahnung und Fristsetzung des Aufgabenträgers nicht beseitigt wird
7	gravierende Schadhaftigkeit der Inneneinrichtung des Fahrzeugs	100,00 €	pro Einsatztag, wenn diese trotz Mahnung und Fristsetzung des Aufgabenträgers nicht beseitigt wird
8	gravierende Verschmutzung im Fahrzeuginneren	100,00 €	pro Einsatztag, wenn diese trotz Mahnung und Fristsetzung des Aufgabenträgers nicht beseitigt wird; Beispiele: klebende und abfärbende Rückstände an Sitzen, Griffen, Wänden, Gepäckablagen oder Scheiben; übelriechende bzw. ekelerregende Verschmutzungen
9	unzulässige Fensterbeklebung innen und außen	100,00 €	

Fahrpersonal			
10	Personal raucht im Fahrzeug	50,00 €	
11	unterlassene Hilfestellung für hilfsbedürftige Personen	50,00 €	
12	Personal telefoniert während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung	100,00 €	

- * Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens: z.B. Personal nicht erschienen, unvorhersehbare Fahrzeugdefekte.

Anlage 6

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Fahrzeuge im Regionalbusverkehr – Vorgaben an die technischen Fahrzeugmerkmale

Vorbemerkung

Insbesondere für die Nutzung der Fahrzeuge durch Personen, die (dauerhaft oder vorübergehend) bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder der zugehörigen Infrastruktur Schwierigkeiten haben (eingeschränkt mobile Personen – EMP) sind folgende zwingenden rechtlichen und technischen Vorgaben zu beachten:

- **Vorgaben des Nahverkehrsplans,**
- **EU-Richtlinie 2001/85/EG (des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.11.2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz - sog. Omnibusrichtlinie),**
- **DIN 32975 (Dez. 2009): Empfehlung zur Kontrastbestimmung - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung**

Hieraus und bei Beachtung der Richtlinie zur Busförderung des Landes Baden- Württemberg ergeben sich die nachfolgend aufgeführten technischen Anforderungen für die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge, die bei Neubeschaffungen und im Betrieb zu beachten sind. Für Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Nahverkehrsplans schon im Linienverkehr eingesetzt werden, sind abweichende Spezifizierungen nach Maßgabe des Nahverkehrsplans

und in Absprache mit dem/den Aufgabenträgern, in dessen/deren Bereich die Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, zulässig.

Die folgenden Normen sind Sollbestimmungen, deren Umsetzung zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit erwünscht und in Zukunft bei Vergaben positiv gewichtet werden können:

- **E DIN 18030 (Nov. 2002):** Barrierefreies Bauen
- **DIN ISO 7193 (Aug. 1994):** Rollstühle – Maximale Gesamtmaße
- **ÖNORM B1600 (Mai 2005):** Hilfsweise bis zur Entwicklung nationaler Normen; definiert die "Planungsgrundlagen für das Barrierefreie Bauen" (z.B. Gehsteige, Rampen, Eingangsbereiche und Türen); ÖNORMEN werden vom Austrian Standards Institute (ASI – Österreichisches Normungsinstitut) herausgegeben
- **KHV (Juli 2002):** Kommunikationshilfenverordnung
- **VBD (Juli 2002):** Verordnung über barrierefreie Dokumente in der Bundesverwaltung
- **BITV (Dez. 2016):** Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung

Soweit Aufgabenträger Verkehrsleistungen an eigene Verkehrsunternehmen in Form einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 (interner Betreiber) vergeben und die Vorgaben dieser Direktvergabe/dieses Dienstleistungsauftrags entsprechende Regelungen enthalten, gehen diese Bestimmungen den nachfolgenden Festlegungen insoweit vor.

Für die Fahrzeuge im Regionalbusverkehr gelten folgende Vorgaben:

1. Äußeres Erscheinungsbild (Türen, Ein- und Ausstieg, Werbung)

Zwingende Vorgaben sind:

Neue Busse sind in Verkehrsrot (RAL 3020) zu bestellen. Diese sind nach den Vorgaben des RVF Handbuch Fahrzeugbeschriftung zu gestalten.

Dazu findet eine enge Abstimmung zwischen BVU und dem Marketing RVF als Ansprechpartner statt Bestandsfahrzeuge sind mindestens mit dem Mobilitätssignet-Aufkleber „Partner im RVF“ zu versehen.

Dieser wird von RVF auf Anfrage in verschiedenen Ausführungen kostenlos zur Verfügung gestellt. Auch hier ist das Handbuch Fahrzeugbeschriftung des RVF zu berücksichtigen. Ersatzfahrzeuge im Linienverkehr stehen die von RVF ausgelieferten Wechselschilder mit Mobilitätssignet zur temporären Nutzung zur Verfügung.

Bestandsfahrzeuge, die in Verkehrsrot (RAL 2030) oder weiß gehalten sind, sollen in Abstimmung mit dem RVF ebenfalls entsprechend den Vorgaben des Handbuch Fahrzeugbeschriftung des RVF gestaltet werden. Dabei ist zu beachten, dass weiße Busse nur für die Restlaufzeit des Fahrzeugs zulässig sind. Diese sind entsprechend invers zu den verkehrsroten Bussen zu gestalten. Für andere Bestandsfahrzeuge und Fahrzeuge, die im Ersatz- oder Verstärkerverkehr eingesetzt werden, können die Aufgabenträger Ausnahmen insbesondere von den Vorgaben zur Farbgestaltung zulassen.

Dies gilt auch für Fahrzeuge, die im Rahmen von On-Demand-Verkehren eingesetzt werden. Es bleibt ausdrücklich vorbehalten, dass Aufgabenträger im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen weitere Regelungen zum Busdesign vorschreiben. Die Fahrzeuge dürfen nicht mit Logos, Banderothen oder ähnlichem im Design anderer Verkehrsverbünde ausgestattet sein, sofern die betroffene Linie bzw. das betroffene Linienbündel nicht grenzüberschreitend zum Nachbarverbund verkehrt.

Außenwerbung am Fahrzeug und Werbung im Innenraum von und für Dritte ist in Fahrzeugen des Regionalbusverkehrs, außer mit RVF-Werbung und Eigenwerbung (siehe Punkt 5 in der folgenden Aufzählung), nicht zulässig. Es sei denn, mit dem Aufgabenträger wird etwas anderes vereinbart. Dies ist jedoch nur unter Berücksichtigung der im Folgenden genannten Bedingungen zulässig:

- Die Frontseite der Fahrzeuge ist von Werbung freizuhalten.
- Werbung darf nicht zum Verkleben der Fensterflächen (mit Ausnahme der Heckscheiben) und damit zu einer Sichtbehinderung führen oder die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigen. Im Ausnahmefall dürfen nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger 25% der Seitenscheiben beklebt werden. Es ist Lochfolie zu verwenden. Eine Sichtbehinderung der Fahrgäste ist auszuschließen. Die Erkennbarkeit der Türen muss auch für sehbehinderte Menschen gewährleistet sein.
- Außenwerbung an Fahrzeugen ist nicht zulässig im Sichtbereich von Eingangstüren, an denen Symbole oder Piktogramme für mobilitäts- oder sinneseingeschränkte Personen angebracht sind.
- Die Werbegegenstände dürfen in keinem Widerspruch zu den Geschäftsinteressen des zuständigen Aufgabenträgeres und des Verkehrsverbundes stehen, müssen politisch und

religiös neutral sein und müssen berücksichtigen, dass die Fahrzeuge auch von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Es darf deshalb insbesondere nicht für Alkoholika, Tabakwaren und mit freizügiger Darstellung von Körpern geworben werden. Nicht genutzte Werbeflächen dürfen zu 50% zur Eigenwerbung genutzt werden, die anderen 50% sind mit Werbung für den RVF und der Dachmarke zu versehen, wobei die Herstellung deren Werbung durch RVF bzw. den zuständigen Aufgabenträger zu leisten ist.

- Durch Werbeflächen darf ein für die Fahrgäste ansprechendes Erscheinungsbild der Fahrzeuge nicht beeinträchtigt werden.

Werbung, die diesen Grundsätzen widerspricht ist auf Verlangen des zuständigen Aufgabenträgers unter Kostenfreihaltung dessen zu beseitigen.

Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen sind mit Werbung des Mobilitätsverbunds auszustatten. Dabei werden sowohl das Angebot, die Produkte, imagegebende Maßnahmen wie auch zeitlich und räumlich begrenzte Kampagnen und Aktionen des Mobilitätsverbunds für Endkunden beworben.

Die nach den CD-Richtlinien gestalteten Werbemittel stellt der RVF kostenfrei zur Verfügung. Die Ein- bzw. Anbringung obliegt obligatorisch den Unternehmen nach den Vorgaben des RVF (z.B. Zeitraum der Bewerbung). Die Vorgaben des RVF zur Übermittlung der notwendigen Informationen zu Werbeträgern sind zu beachten und einzuhalten. Mehrkosten gehen zu Lasten des Verkehrsunternehmens.

Die Linienbeschilderung außen (frei programmierbare, alphanumerische LED- oder Vollmatrix-Anzeige) muss bei Dunkelheit beleuchtbar sein und folgende Angaben umfassen: Fahrzeugfront: Liniennummer und Fahrtziel; Einstiegsseite: Liniennummer und Fahrtziel; Fahrzeugheck: Liniennummer. Alle Linienbeschilderungen sind in ihrer Farbigkeit kontrastreich und entsprechend groß zu gestalten.

Laufschriften dürfen wegen der schlechten Erkennbarkeit für Sehbehinderte nicht zum Einsatz kommen. Fahrzeuge, die vorübergehend nicht im Linienverkehr unterwegs sind oder längere Streckenabschnitte ohne Haltestellen im Liniendienst befahren, haben in diese Zeiten und zwar in Abhängigkeit vom Wochentag und der Tageszeit die folgenden Texte einzublenden: „BREISGAU-BUS wünscht einen guten Morgen“, „BREISGAU-BUS wünscht einen guten Tag“ sowie „BREISGAU-BUS wünscht einen schönen Abend“, bzw. zwischen Freitagmittag und Sonntagabend: „BREISGAU-BUS wünscht ein schönes Wochenende“. Weitere Textbausteine sind zulässig, diese müssen frei von Diskriminierung und Beleidigung sein.

Sie müssen weiterhin politisch neutral und frei von Werbung außerhalb des Busunternehmens, der RVF und BREISGAU-BUS sein.

Die Einstiegstüren und Bedienelemente sind durch klare optische Kontrastdifferenzierung optisch gut erkennbar, auch für Fahrgäste mit Sehbehinderungen zu gestalten (entsprechend DIN 32975). Durch die äußere Gestaltung des Fahrzeugs (z.B. Farbgebung, Werbung) wird die Erkennbarkeit und Lesbarkeit der für den Fahrgast vorgesehenen Fahrzeugeinrichtungen (z.B. Linienbezeichnung, Fahrzielanzeigen, Türbetätigungsseinrichtungen, Türen) nicht beeinträchtigt.

Fahrzeuge, die einen Rollstuhlstellplatz und/oder einen Behindertensitz aufweisen, sind außen auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs und neben den jeweiligen Betriebstüren mit Piktogrammen zu kennzeichnen, die von außen sichtbar sind. Geeignete Piktogramme sind auch innen im Fahrzeug in der Nähe des Rollstuhlstellplatzes und/oder des Behindertensitzes anzubringen (gemäß EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.4).

Die Ein-/Ausstiegstüren sind gemäß den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG auszuführen. Die hindernisfreie Mindestdurchgangsbreite soll zumindest 90cm (Einheitstür) bzw. 120cm (Doppeltür) betragen.

Alle für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Türen des Fahrzeugs haben mindestens 90cm breit zu sein. Diese Breite darf um 10cm geringer ausfallen, wenn die Messung auf der Höhe der Handläufe vorgenommen wird (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.6.3).

Bei Niederflurfahrzeugen muss mindestens eine Tür den Niederflurbereich erschließen und die Türen sollten nicht unter die Einstiegskante reichen.

Es muss mindestens eine Tür vorhanden sein, die von Rollstuhlfahrern benutzt werden kann.

Die Tür für den Zugang von Rollstuhlfahrern ist mit einer den Vorschriften der Omnibusrichtlinie entsprechenden Einstiegshilfe auszustatten (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.6.2).

Die Position des Türöffnungstasters (innen und außen) hat den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG zu entsprechen (Anhang VII Abschnitt 3.9.1).

Damit die Taster zur Türöffnung für alle Fahrgäste gut auffindbar und erkennbar sowie gut erreichbar und bedienbar sind, sind bei der Montage und Ausführung die Anforderungen an Bedienelemente gemäß Ziffer 5. zu erfüllen.

Bei automatisch schließenden Ein-/Ausstiegstüren soll innen und außen zusätzlich zu den allgemeinen Türtastern ein blauer, speziell gekennzeichneter Türtaster angebracht werden, dessen Betätigung eine längere Türöffnungszeit bewirkt.

Der selbsttätige Schließvorgang an gekennzeichneten Türen für besondere Zwecke (wie z.B. für Fahrgäste mit Kinderwagen, für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität usw.) kann durch Fahrpersonal oder Fahrgast (z.B. mittels Drucktaster) unterbrochen werden.

Die Unterbrechung/Verhinderung des selbsttätigen Schließvorgangs ist dem Fahrpersonal z.B. durch eine Kontrollleuchte anzuzeigen. In jedem Fall lässt sich der selbsttätige Schließvorgang durch das Fahrpersonal erneut einleiten (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 7.6.6.4).

Bei Türzwangsschließung muss das 2-Sinne-Prinzip beachtet werden, d.h. akustische und optische Warnung innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs.

Fremdkraftbetätigte Betriebstüren und ihr Betätigungsysteem haben so beschaffen zu sein, dass ein Fahrgast von der sich schließenden Tür weder verletzt noch eingeklemmt werden kann (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 7.6.5.6.).

Dabei ist besonders darauf zu achten, dass Blindenstöcke mit kugelförmiger Stockspitze beim Schließen der Tür nicht hängen bleiben können.

Bei ungenügender direkter Sicht müssen optische oder sonstige Einrichtungen eingebaut sein, mit deren Hilfe das Fahrpersonal von seinem Sitz aus der Anwesenheit eines Fahrgastes in der unmittelbaren Umgebung jeder nicht selbsttätig öffnenden und schließenden Betriebstür innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs erkennen kann (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 7.6.4.6.).

Die Höhen von Haltestellen, Fahrzeugfußböden und Fahrzeugtrittstufen sind so aufeinander abzustimmen, dass die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können.

Fahrzeugstufen sind gemäß den Bestimmungen der EU-Busrichtlinie auszuführen (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 7.7.7.).

Der Zugang von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität ist besonders zu berücksichtigen; insbesondere hat die Stufenhöhe so niedrig wie möglich zu sein (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 7.7.7.2.).

Türöffnungen sind auf jeder Seite mit kontrastreichen und somit für sehbehinderte Fahrgäste gut erkennbaren Handläufen und/oder Haltegriffen zu versehen. Bei Doppeltüren kann diese Anforderung durch Anbringung einer mittleren Haltestange oder eines mittleren Handlaufs erfüllt werden. Montage und Ausführung der Handläufe, Haltegriffe und Haltestangen haben den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitte 7.11.1 und 7.11.3 zu entsprechen.

Im Ein-/Ausstiegsbereich des Fahrzeugs und unmittelbar außerhalb des Fahrzeugs ist eine angemessene Beleuchtung vorzusehen, damit Personen mit eingeschränkter Mobilität sicher ein- und aussteigen können (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.10.1).

Folgende zusätzlichen Hinweise und Empfehlungen bestehen:

Es wird empfohlen, dass es an den Fahrzeugtüren ein blindengerechtes System für Türöffnung von außen gibt, also ein akustisches Findesignal oder, sobald technisch verfügbar, eine Fernbedienung per Funk.

2. Einstiegshilfen

Zwingende Vorgaben sind:

Bei sämtlichen neu anzuschaffenden Fahrzeugen für den Linienverkehr muss es sich um barrierefreie Fahrzeuge handeln. In der Regel sollen dabei Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry- Fahrzeuge bevorzugt werden.

Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge für einzelne Verstärkerfahrten, im Schülerverkehr und als Reservefahrzeug. Diese Fahrzeuge müssen mit einem geeigneten und funktionsfähigen Hublift ausgestattet sein. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse müssen auch mit diesen Fahrzeugen erreicht werden.

Bei Klein- und Midibussen sind auch Fahrzeuge mit einem Niederflurabteil oder Rampen zulässig. Eine durchgehende Niederflurigkeit ist nicht zwingend erforderlich.

Einstiegshilfen (Rampen, Hubvorrichtungen) und Absenkvorrichtungen haben den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.11 zu entsprechen.

Niederflurfahrzeuge müssen bei einer Neubeschaffung über eine Rollstuhlrampe (eingebaut oder mobil) verfügen.

Die Neigung der Einstiegsrampe darf maximal 12% betragen. Die Neigung der Einstiegsrampe soll nach Möglichkeit 6% nicht überschreiten (teilweise rechtlich verbindlich, siehe EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.11.4.1.3).

Türhöhen müssen zur Höhe des Haltestellenbordsteins passen (vgl. Anlage 3 zum NVP, Regelhöhe 20-22cm).

Folgende zusätzlichen Hinweise und Empfehlungen bestehen:

Bei Bestandsfahrzeugen wird eine Nachrüstung von Einstiegshilfen empfohlen. Rampen sollen nach oben keine zusätzlichen Absätze aufweisen (Klavierband-Scharniere bei Klapprampen sind zulässig), und nach unten möglichst flach aufliegen. Eine sichere Ein- und Ausfahrt für Fahrgäste, die einen Rollstuhl nutzen, muss jedenfalls gewährleistet sein.

Die Absenkvorrichtung (Kneeling-Einrichtung) soll bei Bussen auch bei kurz aufeinander folgenden Haltestellen einsetzbar sein. Es wird empfohlen, dass die Bedienung der Kneeling-Einrichtung durch das Fahrpersonal nach Bedarf erfolgen kann, also z.B. auch für gehbehinderte Fahrgäste, ältere Fahrgäste etc.).

3. Fahrgastraum

Zwingende Vorgaben sind:

Es muss mindestens ein Fahrscheinentwerter (gem. Vertriebsrichtlinien RVF) an der vorderen Tür vorhanden sein.

Es ist mindestens ein Abfallbehälter an der hinteren Tür anzubringen. Es ist ein Mindestsitzabstand von 700 mm einzuhalten (Sitzabstand bei Reihenbestuhlung laut VDV-Schrift 230 "Rahmenempfehlung für Niederflur-Linienbusse, Teil B, Nr. 2.01 Bestuhlungs- plan").

Der Fahrgastraum ist optisch kontrastreich zu gestalten. Haltestangen und Haltegriffe müssen unter verschiedenen Beleuchtungsverhältnissen einen ausreichend hohen optischen Kontrast zur Fahrzeuginnenausstattung (Boden, Sitze) aufweisen.

Bedienelemente haben optisch auch für sehbehinderte Fahrgäste ausreichend kontrastreich zu ihrer unmittelbaren Umgebung zu sein.

Gefahrenbereiche sind optisch kontrastreich zu markieren und gut zu beleuchten. Die Innenbeleuchtung des Fahrzeugs hat den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG zu entsprechen (Anhang I Abschnitt 7.8). Eine Beleuchtung, die die Sicht des Fahrerpersonals beeinträchtigen könnte, darf nur beim stehenden Fahrzeug in Betrieb sein. Die Innenbeleuchtung des Fahrzeugs ist zum sicheren Erkennen von Kanten, Stufen und Gefahrenstellen sowie zum Lesen von visuellen Fahrgastinformationen ausreichend hell zu gestalten. Gänge und Durchgänge haben jederzeit, z.B. auch bei Nässe, eine rutschfeste und griffige Oberfläche aufzuweisen (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 7.7.5.9).

Zwischen der Tür am Fahrerplatz und der Tür in der Fahrzeugmitte muss ein stufenfreier Durchgang (Mittelgang einschließlich Sondernutzungsfläche) vorhanden sein. Dies gilt auch bei einem möglichen Einsatz von hochflurigen Fahrzeugen, nicht aber bei Klein- und Midibussen. Die Neigung des Gangs hat den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang I Abschnitt 7.7.6 und Anhang VII Abschnitt 3.5) zu entsprechen.

Für eingeschränkt mobile Personen (EMP) sind türnahe Sitzplätze gemäß den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang I Abschnitt 7.7.8.5.2. und Anhang VII Abschnitt 3.2) vorzusehen. Diese sind bevorzugt in Tür Nähe im Bereich des Fahrzeugführers auszuweisen. Dabei sind mindestens 2 Sitzplätze für Schwerbehinderte als solche eindeutig zu kennzeichnen, z.B. durch Scheibenpiktogramme in Augenhöhe stehender Fahrgäste. Mindestens ein Platz im Türbereich ist als Aufstellfläche für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen einzurichten (Sondernutzfläche). Der zuständige Aufgabenträger kann bei Bedarf für einzelnen Linien eine höhere Zahl von Sitz- oder Stellflächen für EMP vorschreiben. Das Nähere regelt der Liniensteckbrief der jeweiligen Verbindung.

Die Sitzplätze für EMP haben in dem Teil des Busses zu sein, in den EMP am leichtesten ein- und aussteigen können. Sitze, die bei Nichtbenutzung hochklappen, dürfen nicht als Sitze für EMP ausgewiesen werden. Die Sitzplätze für EMP sollten möglichst in der Nähe und im Sichtfeld des Fahrpersonals vorgesehen werden. Dies ist insbesondere für sehbehinderte und blinde Menschen von Bedeutung.

Die Sitzplätze für EMP sind deutlich mittels ausreichend kontrastreich und groß gestalteter Piktogramme zu kennzeichnen (Richtlinie 2001/85/EG Anhang 7 Abschnitt 3.4).

Die Ausstattung und die Abmessungen der Sitzplätze für EMP und das Raumangebot im Bereich der Sitzplätze für EMP haben den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang VII Abschnitt 3.2.) zu entsprechen, wobei empfohlen wird, dass der Fußraum im Bereich dieser Sitze möglichst eben und waagerecht ist.

Unter oder neben mindestens einem der Sitze für EMP hat angemessener Platz für einen Blindenhund / Führhund / Partnerhund zu sein (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.2.).

Zwischen den Sitzplätzen für EMP und der für das Ein- und Aussteigen geeigneten Tür sind ausreichend kontrastreich zum Hintergrund gestaltete Handläufe und Haltegriffe, die den Zugang zu den Sitzplätzen und das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern gemäß den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang I Abschnitt 7.11.4.1.) anzubringen.

Folgende zusätzlichen Hinweise und Empfehlungen bestehen:

Eine stufenlose Innenraumgestaltung ist anzustreben. Wenn Stufen unvermeidbar sind, dann sind diese gemäß den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang I Abschnitte 3.1., 7.7.5.5. und 7.7.7.) zu gestalten. Außerdem wird empfohlen, dass alle Stufen gleichmäßig beleuchtet und optisch kontrastreich markiert werden (Setzstufe und Trittstufe markieren; Breite der Markierung 5-8cm).

Es wird empfohlen, dass die Innenbeleuchtung gleichmäßig und blendfrei ist. Lichtquellen in Sicht- und Augenhöhe sollen vermieden werden.

Es wird empfohlen, dass nach Möglichkeit Lichtquellen mit Leitfunktion eingesetzt werden (z.B. unterschiedliche Anordnung / Farbtemperatur für Fahrgastraum und Ausstiegszone).

Es wird empfohlen, die Beleuchtung der Ein-/Ausstiegsbereiche so auszuführen, dass sie von den Fahrgästen nicht ausgeschaltet werden kann.

Transparente Objekte und Glasflächen sollen durch durchgängige, gut sichtbare, farblich ausreichend kontrastierende und sich vom Hintergrund und von der Umgebung abhebende Markierungsstreifen mit hellem und dunklem Anteil in zwei Höhen gekennzeichnet werden. Große Glasflächen, die ohne Sockel bis zum Boden reichen sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

Es wird empfohlen, dass für Fahrgäste mit Kinderwagen, sperrigem Gepäck etc. nach Möglichkeit ein barrierefrei zugänglicher Multifunktionsbereich mit aufklappbaren Sitzflächen zur Verfügung steht. Im Multifunktionsbereich können auch Rollstuhlplätze vorgesehen werden.

4. Belüftung

Zwingende Vorgaben sind:

Es sind ausreichende Belüftungsmöglichkeiten im Fahrgastraum und am Fahrerplatz zu gewährleisten.

Die regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage auszustatten.

Um eine ausreichende Belüftungsmöglichkeit für den Fall zu gewährleisten, dass die Klimaanlage ausfallen sollte, sind die Fahrzeuge entweder mit 4 Klappfenstern oder mit 2 Klappfens-tern und 2 Dachluken auszustatten. Die Klappfenster müssen abschließbar ausgeführt werden und dürfen nur im Bedarfsfall durch das Fahrpersonal aufgeschlossen werden.

Alle eingesetzten Fahrzeuge sind Nichtraucherfahrzeuge. Fahrgästen und Fahrpersonal ist das Rauchen im Fahrzeug nicht gestattet. Das gilt auch für die Pausenzeiten des Fahrpersonals.

5. Festhaltemöglichkeiten

Zwingende Vorgaben sind:

Die Positionierung und die Ausführung von Handläufen, Haltegriffen und Haltestangen hat zumindest den Bestimmungen der Richtlinie 2001/85/EG (Anhang I Abschnitt 7.11.) zu entsprechen. Festhaltemöglichkeiten sind leicht erreichbar, leicht erkennbar und optisch kontrastreich zu Sitzen und Fußboden auszuführen.

Vertikale Haltestangen

- Im Fahrgastraum sind mindestens im Abstand von zwei Sitzreihen, jedoch nur auf einer Gangseite, vertikale Haltestangen anzubringen.
- Eine Ausnahme bilden Sitzreihen, an denen Sitzplätze gegenüber angeordnet sind (z.B. zwei Sitze in Fahrtrichtung und zwei entgegen der Fahrtrichtung). Hier sind an beiden Sitzreihen vertikale Haltestangen anzubringen, um zusätzliche Haltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste anzubieten.
- An den Fahrgastsitzen, an denen keine Haltestangen vorhanden sind, sind mindestens an jedem 2. Sitzplatz gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorzuhalten, die von den im Gang stehenden Fahrgästen gut erreicht werden können.

Horizontale Haltestangen

- Längs des Ganges ist mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe vorzusehen, an der Halteschlaufen anzubringen sind (1 Schlaufe je Sitzreihe).
- Für den Fall, dass die horizontale Haltestange unter 1,85m vom Boden des Ganges entfernt ist, können vertikale Haltestangen entfallen.

6. Bedienelemente

Zwingende Vorgaben sind:

Im Fahrgastraum (neben den Sitzen für EMP und im Niederflurbereich) und außen am Fahrzeug sind Kommunikationseinrichtungen gemäß den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang VII Abschnitt 3.3) anzubringen.

Es wird empfohlen, dass diese Kommunikationseinrichtungen auch für blinde und hörbehinderte Fahrgäste und für Fahrgäste im Rollstuhl benutzbar sind.

Wenn an einzelnen Haltestellen nur bei Bedarf gehalten wird, muss die Möglichkeit bestehen, dass die Fahrgäste dem Fahrer einen Haltewunsch anzeigen können. Die entsprechenden Kommunikationseinrichtungen sind gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang I Abschnitt 7.7.9.1.) auszuführen und anzubringen. Die Betätigung der Bedienelemente soll optisch und akustisch quittiert werden, d.h. ein Ton oder Klickgeräusch soll hörbar und die optische Bestätigung im Fahrzeug oder am Bedienelement erkennbar sein (z.B. Leuchtring oder LED beim Taster oder Anzeige „Hält an“ / „Tür öffnet an nächster Haltestelle“/ „Stopp“ im Fahrzeug oder am Taster).

Haltanforderungstaster sind gleichmäßig über das Fahrzeug verteilt anzubringen, so dass möglichst von jedem Sitzplatz aus, zumindest aber von den für EMP ausgewiesenen Sitzplätzen aus, ein Haltanforderungstaster auch im Sitzen erreichbar ist.

Folgende zusätzlichen Hinweise und Empfehlungen bestehen:

Es wird empfohlen, Haltanforderungstaster an standardisierten Montage-Orten anzubringen, vorzugsweise an Haltestangen.

Haltanforderungstaster sollen die Anforderungen an Bedienelemente erfüllen.

Die Bedienelemente (Haltewunschtaster, Türöffnungstaster, Kommunikationseinrichtungen usw.) sollen die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Bedienelemente sind leicht zugänglich (entsprechend ÖNORM B1600) zu positionieren.
- Bedienelemente sollen in ausreichendem optischem Kontrast zu ihrer unmittelbaren Umgebung stehen, d.h. der Leuchtdichthekontrast von angrenzenden Flächen soll mindestens 30% des Schwarz-Weiß-Kontrasts betragen.
- Bedienelemente sollen reliefartig erhöht und auch für blinde Menschen gut auffindbar sein.
- Die Funktion der Bedienelemente soll visuell und taktil eindeutig erkennbar sein.
- Bedienelemente sollen großflächig, auch mit eingeschränkter Fingerfunktion und mit minimalem Kraftaufwand zu betätigen sein.
- Bedienelemente sollen einen spürbaren Druckpunkt haben (keine Sensortasten).

7. Rollstuhlplatz und Rückhaltesysteme

Zwingende Vorgaben sind:

In Linienbussen im Regionalverkehr ist mindestens ein ausgewiesener Rollstuhlplatz bzw. auf einzelnen Linien (im Liniensteckbrief vermerkt) mindestens zwei ausgewiesene Rollstuhlplätze pro Fahrzeug vorzusehen.

Rollstuhlplätze sind mit dem entsprechenden Piktogramm zu kennzeichnen (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.4).

Der Zugang zum Rollstuhlstellplatz muss mindestens für einen Rollstuhl gemäß ISO 7193 mit einem Gesamtgewicht von maximal 300 kg geeignet sein.

Die Abmessungen des Rollstuhlplatzes haben mindestens den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang VII Abschnitt 3.6.1.) zu entsprechen.

Der Rollstuhlplatz kann mit multifunktionalem Stellraum kombiniert werden:

Es dürfen Klappsitze eingebaut werden; in hochgeklapptem und unbenutztem Zustand dürfen diese Sitze je- doch nicht in den Rollstuhlbereich hineinragen (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.7.).

Wenn der Fußraum eines Sitzes oder ein Teil eines Klappstuhles in Benutzungsstellung in einen Rollstuhlstellplatz hineinragt, ist an oder neben diesen Sitzen ein Schild mit folgender Aufschrift anzubringen: „Diesen Platz bitte für einen Rollstuhlfahrer freigeben“. Ein Fahrzeug darf im Rollstuhlbereich mit herausnehmbaren Sitzen ausgestattet werden, sofern sich diese Sitze vom Fahr- oder Begleitpersonal leicht ausbauen lassen.

Die Fußbodenoberfläche des Rollstuhlstellplatzes hat rutschfest zu sein (EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.6.1).

Am Rollstuhlplatz müssen eine Notruf-Einrichtung und ein Haltanforderungstaster mit speziellem Signal beim Fahrpersonal gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG Anhang I Abschnitt 3.3.) so angebracht zu werden, dass sie vom Rollstuhl aus leicht auch bei eingeschränkter Beweglichkeit bzw. eingeschränkter Fingerfunktion bedienbar sind.

Rollstuhlplätze sind mit einem Rückhaltesystem gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG auszustatten. Hierfür gelten folgende Anforderungen:

- In Fahrzeugen, deren Sitze nicht mit einem Insassenrückhaltesystem ausgestattet sein müssen, ist der Rollstuhlbereich gemäß der EU-Busrichtlinie mit einem Rückhaltesystem auszurüsten, das die Standfestigkeit des Rollstuhls inklusive seines Nutzers gewährleistet.
- Das Rückhaltesystem, mit dem ein Rollstuhlstellplatz ausgerüstet ist, muss sich im Notfall leicht öffnen lassen. Die Bedienungsanleitung ist in der Nähe des Rückhaltesystems deutlich sichtbar anzubringen.

Dazu ist der Rollstuhlplatz gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG (Anhang VII Abschnitt 3.8.) wie folgt auszulegen:

- Eine der Längsseiten des Rollstuhlstellplatzes schließt an eine Wand oder Seitenwand des Fahrzeugs an.
- In Fahrtrichtung vor dem Rollstuhlstellplatz ist eine Rückhaltevorrichtung (Rückenlehne, Haltelehne, Rückhaltewand) vorzusehen, die ein Umkippen des Rollstuhls verhindert. Diese Rückhaltevorrichtung muss einer Kraft von $2500\text{ N} \pm 200\text{ N}$ je Rollstuhl standhalten können.
- An der Wand oder Seitenwand des Fahrzeugs ist eine Haltestange oder ein Haltegriff so anzubringen, dass diese bzw. dieser vom Rollstuhlfahrer leicht ergriffen werden kann.
- Eine Vorrichtung, die den Rollstuhl gegen seitliches Verrutschen, Kippen bzw. Ausdrehen sichert, ist anzubringen. In der Nähe des Rollstuhlstellplatzes ist ein Hinweisschild mit folgender Aufschrift anzubringen: „Dieser Platz ist für Rollstuhlfahrer reserviert. Den Rollstuhl entgegen der Fahrtrichtung gegen die Haltelehne oder Rückenlehne stellen und Bremsen anziehen“.

Folgende zusätzlichen Hinweise und Empfehlungen bestehen:

Neben oder gegenüber dem Rollstuhlplatz soll ein Sitzplatz für eine Begleitperson vorhanden sein.

Es wird empfohlen, dass der Zugang zum Rollstuhlstellplatz aber auch für Hand- und Elektro- rollstühle und Elektro-Scooter nach Möglichkeit mit einer Breite von maximal 70cm, einer Länge von bis zu 143cm und einem Wendekreisdurchmesser von maximal 150cm gewährleistet wird. Es wird empfohlen, dass die Einfahrbreite zum Rollstuhlplatz und die Manövriertafel mindestens den Anforderungen der ÖNORM B1600 entsprechen.

Es wird aber empfohlen, dass nach Möglichkeit die Abmessungen des Rollstuhlstellplatzes der ÖNORM B1600 entsprechen. Idealerweise sollte der Rollstuhlplatz mindestens 220 cm lang sein, weil er dann auch von einem Rollstuhl mit angekoppelter Zugmaschine oder von zwei konventionellen Rollstühlen in Querposition genutzt werden kann.

Es wird empfohlen, am Rollstuhlplatz wandseitig eine Festhaltemöglichkeit für den Fahrgast im Rollstuhl auf 70-90 cm Höhe anzubringen.

Es wird empfohlen, dass die Montageposition der Bedienelemente für Notruf-Einrichtung und den Haltanforderungstaster der ÖNORM B1600 entspricht.

Es wird empfohlen, dass in Fahrzeugen, deren Sitze nicht mit Insassenrückhaltesystem ausgestattet sein müssen, der Rollstuhlfahrer möglichst mit dem Rücken zur Fahrtrichtung befördert wird.

Empfohlene Rückhaltevorrichtung: Die beste Lösung ist eine senkrechte Rückhaltewand bis auf die Höhe 135cm ab Fußboden, durchgehend oder horizontal unterbrochen. Diese Rückhaltewand besteht aus den folgenden drei Teilen:

- Gepolsterter Aufprallschutz für den Kopf im Höhenbereich 105-135cm; abzudeckender Bereich von 15cm bis 75cm ab Seitenwand.
- Auffangfläche für das Rückenteil im Höhenbereich 50-105cm, Breite mindestens 70cm. Auffangbereich für die Rollstuhlräder (d.h. für die großen Räder der Handrollstühle und die kleineren Räder der Elektrorollstühle) ist entweder als Auffangfläche im Höhenbereich 20-40cm ab Fußboden oder mit 2 Stangen (Höhe 35cm \pm 5cm und 18cm \pm 3cm über Fußboden) auszubilden. Beide Lösungsmöglichkeiten sind über die ganze Breite von 90 cm zu ziehen. Der Auffangbereich für die Rollstuhlräder muss eine Masse von 300 kg bei Vollbremsung und leichter Kollision aufhalten können.

Alle drei Teile dieser Rückhaltewand sollen in einer möglichst vertikalen Ebene liegen. Die Sitzteile eingebauter Klappsitze dürfen im hochgeklappten Zustand höchstens 6 cm vorstehen.

Gegen seitliches Kippen bzw. Ausdrehen wird folgende Sicherungsmaßnahme empfohlen: Die Sicherung gegen seitliches Verrutschen, Kippen bzw. Ausdrehen erfolgt idealerweise durch einen einfachen Rollgurt, der mit einem Haken an geeigneter Stelle des Rollstuhls eingehängt werden kann. Die Achse der Rollgurt-Rolle soll vertikal angeordnet sein. Der Gurt muss fixiert bleiben, wenn sich der Rollstuhl unbeabsichtigt zu verschieben droht, entweder durch manuelle Blockierung oder durch einen eingebauten Beschleunigungssensor, der bei Beschleunigungen $\geq 0,1$ g (längs oder quer zur Fahrzeugachse) den Gurt blockiert.

An mindestens 150 cm langen Rollstuhlstellplätzen können mit zwei Haltevorrichtungen im Abstand von 70 ± 5 cm sowie 135 ± 5 cm zur Rückhaltewand und vertikal 60 ± 10 cm über dem Fahrzeughoden zwei Rollstühle in Querposition gesichert werden. Die Haltevorrichtung muss eine Kraft senkrecht zur Buswand von 2kN halten können. Sind zwei Rollstühle zu befördern, wird empfohlen, beide aus Sicherheitsgründen seitlich zur Fahrtrichtung nebeneinander mit der Rückseite gegen die Buswand zu parken:

- Der erste Rollstuhl wird seitlich so dicht wie möglich an die Rückhaltevorrichtung gefahren und bei angezogener Handbremse mit der ersten Haltevorrichtung (Rollgurt) gesichert.
- Der zweite Rollstuhl wird seitlich dicht an den ersten Rollstuhl platziert und bei angezogener Handbremse mit dem zweiten Rollgurt gesichert.

Der schwerere Rollstuhl ist dabei unbedingt als erster direkt dicht an der Rückhaltevorrichtung quer zur Fahrtrichtung zu positionieren.

8. Fahrgastinformation

Zwingende Vorgaben sind:

Neufahrzeuge sind mit Multifunktionsdisplays auszustatten, auf denen umfassende Informationen über Fahrtstrecke, Anschlüsse oder Fahrplanabweichungen dargestellt werden können. Die Displays sind über das RBL-System zu steuern. Die Displays sind barrierefrei zu gestalten.

Über der Sondernutzfläche ist ausreichend Platz für das Anbringen eines Liniennetzplanes vorzusehen. Liniennetzpläne sind auf Verlangen der Aufgabenträger kostenfrei anzubringen.

Die Anzeige des nächsten Halts bzw. der Information zur Linie und der Endhaltestelle ist im Fahrzeuginnenraum so zu platzieren, dass sie möglichst von jedem Sitz- und Stehplatz aus eingesehen werden kann.

Die Größe von elektronischen Anzeigen ist so zu bemessen, dass Namen einzelner Haltestellen oder Wörter von Mitteilungen vollständig angezeigt werden können.

Alle Informationen sind, soweit möglich, immer für zwei einander ergänzende Sinne eindeutig auszugeben (2-Sinne-Prinzip), das heißt alle fahrgastrelevanten Informationen sollen immer optisch und akustisch oder optisch und taktil angeboten werden.

Für die Informationen sind die offiziellen Namensbezeichnungen (aus Stadtplänen, Beschilderungen vor Ort, Internet etc.) und auch die allgemein bekannten Farbdesigns zu verwenden.

Alle Informationen sind rechtzeitig anzubieten, wobei empfohlen wird, auch die Bedürfnisse von EMP, die z.B. für die Vorbereitung zum Aussteigen länger brauchen, zu berücksichtigen.

Eine Durchmischung von Information und Werbung ist auszuschließen. Werbeanzeigen sollen nicht mit Leit- und Informationssystemen kombiniert werden. Reisenotwendige Informationen sollen stets vor anderen (z.B. touristischen) Informationen gegeben werden.

Die akustische Fahrgastinformation erfolgt in vollem Umfang ohne Beschränkung auf betriebliche Störungen.

Folgende zusätzlichen Hinweise und Empfehlungen bestehen:

Es wird empfohlen, dass alle fahrgastrelevanten optischen und akustischen dynamischen Informationen zeitlich koordiniert werden.

Es wird empfohlen, auf für den Tourismus relevanten Strecken akustische und visuelle Informationen, soweit möglich, in mehreren Sprachen (z.B. Englisch, Französisch) bereitzustellen.

Es wird empfohlen, dass von den außerhalb des Fahrzeugs wartenden Fahrgästen bei Bedarf akustische Informationen zu Fahrziel, Liniенnummer und bei Doppelhaltestellen auch Informationen zur Halteposition von einfahrenden bzw. sich in der Haltestelle befindlichen Fahrzeugen abgefragt werden können (z.B. mittels Fernbedienung, die mit den Fahrzeugen in der Umgebung kommuniziert).

Es wird empfohlen, dass Hinweise über den Gebrauch der Einrichtungen, die vom Fahrgast bedient werden (z.B. Haltewunschabgabe, Türbetätigung, Fahrausweisautomat) sowie allgemeine Verhaltensregeln (z.B. Rauchverbot, Benützung der Haltegriffe, Verbot des Sprechens mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt, usw.) in den Fahrzeugen vorhanden sind.

Es wird empfohlen, dass diese Hinweise in leichter Sprache verfasst und bei tourismusrelevanten Linien auch in einer Fremdsprache (z.B. Englisch, Französisch) verfügbar sind.

Wenn ein Fahrzeughalt zum Ausstieg nur auf Verlangen erfolgt, wird empfohlen, dass:

- rechtzeitig ein entsprechender akustischer und visueller Hinweis und
- die Rückmeldung der Haltanforderung (Hinweis „Wagen hält“ oder „Stopp“) akustisch in geeigneter Lautstärke und visuell (Anzeige „Wagen hält“ oder „Stopp“) gegeben wird.

Bei optischer Fahrgastinformation ist darauf zu achten, dass keine störenden Spiegelungen auftreten:

- Falls Glasabdeckungen unbedingt notwendig sind, sollen spiegelfreie bzw. spiegelarme

Gläser verwendet werden. Diese sollen vorzugsweise senkrecht oder leicht nach unten geneigt angebracht werden.

- Bei selbstleuchtenden optischen Informationen (selbstleuchtende Schilder, elektronische Anzeigen, Bildschirme etc.) sollen unvermeidbare Spiegelungen durch größere Leuchtstärke kompensiert werden.

Es wird empfohlen, für reiserelevante Informationen grundsätzlich wegen der eingeschränkten Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Fahrgäste keine Laufschriften zu verwenden.

Falls notwendig sollen allenfalls Wechselanzeigen mit einer minimalen Standzeit von 5 Sekunden pro 30 Zeichen verwendet werden.

Für nicht reiserelevante Zusatzinformationen ist Laufschrift erlaubt. Wird eine durchlaufende Anzeige (horizontal oder vertikal) verwendet, so wird empfohlen, dass jedes vollständige Wort mindestens zwei Sekunden lang angezeigt wird. Es wird empfohlen, dass die horizontale Durchlaufgeschwindigkeit sechs Zeichen pro Sekunde nicht überschreitet.

Es wird empfohlen, dass im Fahrgastraum die Linienbezeichnung und der Linienverlauf mit Angabe wichtiger Haltestellen angezeigt werden, wenn dies technisch möglich ist.

Bei akustischen Informationen ist folgendes zu beachten:

- Möglichst gute Qualität von Lautsprecherdurchsagen durch standardisierte Ansagen und Sprecherschulung (verständliche Artikulation, dialekt- und akzentfrei) oder synthetische Sprache.
- Gleichmäßige Beschallung aller Fahrgastbereiche.
- Die optimale Lautstärke für Durchsagen sollte mindestens 10 dB über dem typischen Umgebungslärm liegen, höchstens aber 95 dB(A) betragen. Die Anforderungen sind regelmäßig zu überprüfen. Die Lautstärke der Durchsagen soll dabei regulierbar sein.
- Ein Ankündigungssignal (z.B. 2-Ton-Gong) sollte vor den Durchsagen ertönen.

Es wird empfohlen, dass gesprochene Informationen den wesentlichen visuellen Informationen entsprechen, die angezeigt werden.

9. Sonstige Anforderungen an Fahrzeuge

Zwingende Vorgaben sind:

Neufahrzeuge sind mit einem rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) auszustatten. Über das RBL werden folgende Bereiche gesteuert: Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle, rechnergestützter Fahrbetrieb, sowie die Fahrgastinformation (DFI-System) und Anschluss sicherung.

Zur Überwachung des toten Winkels von Bussen beim Rechtsabbiegen gegen potenzielle Kollisionen mit Radfahrern und Fußgängern sind neubeschaffte Fahrzeuge über 10 Metern Länge mit Fahrer-Assistenz-Systemen auszustatten.

Bei Bestandsfahrzeugen ist spätestens 3 Monate nach Inkrafttreten des Nahverkehrsplans 2021 des ZRF mindestens ein Warnaufkleber an der rechten Seite des Hecks anzubringen, der vor dem toten Winkel warnt. Eine Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche muss vorhanden sein. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung des Schalldruckpegels auf 80 dB (A) nach § 49 STVZO gefordert.

10. Hinweise zu weiterführende Literatur zur barrierefreien Fahrzeugausstattung

- Anforderungen an barrierefreie Linienbusse, Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM, Österreich 2009
- VDV-Schrift 230 Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse Ausgabe 07/14

Anlage 7

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Linienbündel und Verkehrsbereiche im BREISGAU-BUS-Netz

Für den Bereich des Regionalbuslinienverkehrs (BREISGAU-BUS) werden die nachfolgend beschriebenen Teillinienbündel als Teilnetze im Sinne von § 9 Abs. 2 PBefG und Verkehrsbereiche (Gesamtlinienbündel) gebildet (vgl. Abschnitt 4.3 NVP).

Die betroffenen Aufgabenträger Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und Landkreis Emmendingen haben vereinbart, für welche Verkehrsbereiche und in welchem Umfang sie jeweils federführend die Aufgabenträgerschaft übernehmen. Unberührt bleibt hiervon die Finanzierungsverantwortung für das jeweilige Gebiet eines Aufgabenträgers.

Für Linien, die über das Verbandsgebiet des ZRF in eine Nachbarregion reichen, streben der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald bzw. der Landkreis Emmendingen an, mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern separate Vereinbarungen abzuschließen, in denen auch festzulegen ist, ob der außerhalb des Verbandsgebietes liegenden Teilabschnitt einer Linie in den jeweiligen Verkehrsbereich aufgenommen werden soll.

In der untenstehenden Aufstellung ist zu jedem Teillinienbündel angegeben, welche bestehenden PBefG-Liniengenehmigungen für Bestandsverkehre - jeweils mit Angaben der Laufzeit - in dieses Linienbündel aufgenommen werden. Soweit nichts anderes angegeben wird, umfasst der Verkehrsbereich bei Linien, welche die Grenzen des Verbandsgebiets überschreiten, jeweils nur den Teilabschnitt innerhalb des ZRF-Verbandsgebiets.

Zu jedem Verkehrsbereich (Gesamtlinienbündel) ist zudem angegeben, bis wann die Umsetzung der Linienbündelung der Regionalbusverkehre spätestens erfolgen muss. Liniengenehmigungen für Bestandverkehre, die vor diesem Datum ablaufen und für die eine Neugenehmigung beantragt wird, dürfen längstens bis zu diesem Datum verlängert werden, d.h. es muss

sichergestellt sein, dass alle PBefG-Genehmigungen bzw. öffentliche Dienstleistungsaufträge für Bestandslinien und Teillinienbündel in einem Verkehrsbereich zum gleichen Zeitpunkt enden. Die zuständigen Aufgabenträger sind berechtigt, auch für einzelne Linien oder Teillinienbündel eines Verkehrsbereichs die Vorgaben aus dem Verkehrskonzept BREISGAU-BUS bei Ablauf von Bestandsgenehmigungen umzusetzen und entsprechende vergaberechtliche Schritte einzuleiten, sofern und in dem Umfang, in dem die Ausübung anderer Bestandsgenehmigungen hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Auch in diesem Fall ist aber sicherzustellen, dass zum Datum der spätesten Umsetzung des Verkehrskonzeptes alle Verkehrsleistungen in einem Verkehrsbereich im Rahmen eines gemeinsamen Verfahrens über einen Genehmigungswettbewerb oder ein öffentliches Vergabeverfahren einheitlich vergeben werden können.

Die gebildeten Verkehrsbereiche (Gesammlinienbündel) und Teillinienbündel werden durch die im Anhang beigefügten tabellarischen Aufstellungen und Übersichtsdarstellungen beschrieben.

Verkehrsbereich 1 - Gesamtlinienbündel Schönberg

Federführender Aufgabenträger: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

A. Künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Linien nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtweg
410	Freiburg-Munzinger Str. - Schallstadt - Scherzingen - Offnadingen - Biengen - Bad Krozingen-Bahnhof
420 *	Freiburg-ZOB - Pfaffenweiler - Kirchhofen - Staufen Süd (- Münstertal Bhf.)/Bad Krozingen SZ
440 *	(Freiburg-ZOB) Freiburg-Paula Modersohn Platz - Merzhausen - Au - Sölden - Wittnau - Bollschweil - Ehrenstetten - Kirchhofen - Bad Krozingen
442	St. Ullrich - Abzw. St.Ullrich

* Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 420 bzw. 440 bezeichnet werden

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
	SBG	7208	31.08.2027
	SBG	7240.1,7240.3	30.04.2026
	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der SWEG im Bereich des Verkehrsbereichs (Wolfenweiler-Staufen, Schlatt-Staufen)	31.10.2025

Das Angebotskonzept ist jeweils entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Teilbereich umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien des Verkehrsbereichs (Gesamtlinienbündel) ist so zu gestalten, dass diese spätestens am 29. August 2032 gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Die im Rahmen der Direktvergabe durch die VAG betriebenen Verkehre auf der Verbindung Freiburg-Günterstal - Horben sind nicht Bestandteil des Verkehrsbereichs.

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald als zuständiger Aufgabenträger wird die Verkehre im Umfang eines Basisangebots durch Vereinbarung mit der Stadt Freiburg bzw. der VAG sicherstellen

Verkehrsbereich 1 Schönberg

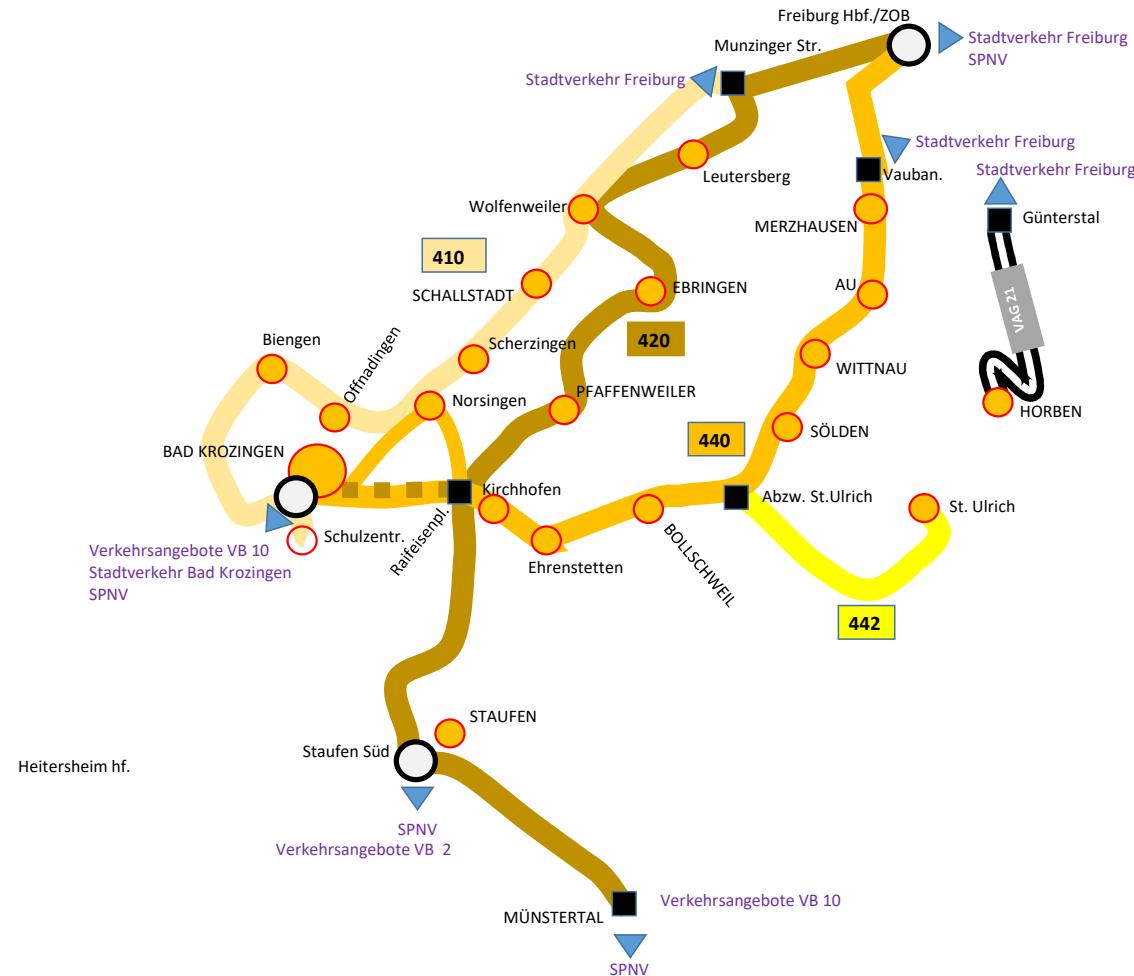
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten

● notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

■ Busumsteigestellen
(Bus/Bus, Bus/Stadtbahn)

◀ Umsteigemöglichkeiten in
weitere Verkehrsangebote

— Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



Verkehrsbereich 2 - Gesamtlinienbündel Margräflerland

Führernder Aufgabenträger: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

A. künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Teilbereich 2A Vorbergzone

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des
Mindestbedienangebots im gesamten Teillinenbündel
11.09.2029

Linie nach Nahverkehrsplan

Nr. Fahrtweg

620 Heitersheim Bhf. - Dottingen - Sulzburg

624 Heitersheim Bhf. - Seefelden - Buggingen - Hügelheim - (Mühlheim Finanzamt/Schulen) - Mühlheim Bhf.

640 * Sulzburg - Laufen - Britzingen - Dottingen - Zunzingen - Mühlheim Verkehrsamt - Mühlheim Bhf.

641 Staufen Süd - Grunern - Wettelbrunn - Dottingen- Ballrechten - Sulzburg

644 Mühlheim Bhf. - (Mühlheim Finanzamt/Schulen) - Vögisheim - Feldberg - (Obereggenen - Kandern - Schliengen - Augen - Mühlheim Bhf.)

Teilbereich 2B Mühlheim/Neuenburg

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des
Mindestbedienangebots im gesamten Teillinenbündel
01.08.2029

Linie nach Nahverkehrsplan

Nr. Fahrtweg

630 * Heitersheim Bhf. - Gräßheim - Zienken - Neuenburg Bhf.

632 Neuenburg Bhf. - Steinestadt - Schliengen Bhf.

650 * (Neuenburg Bhf. -) Mühlheim Bhf. - Mühlheim Verkehrsamt - Niederweiler - Oberweiler - Badenweiler Parkplatz West

651 Badenweiler-Parkplatz West - Schweighof-Forellenzucht

653 Badenweiler-Parkplatz West - Sehringen - Lipburg - Niederweiler-Lipburger Straße

* Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 630,640 bzw. 650 bezeichnet werden

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
A	SBG	7240.5	30.04.2026
A	SWEG	113 B,	31.05.2025
A	Will	261	31.05.2024
A	Will	264	31.05.2024
A	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der SWEG im Bereich	10.09.2029
A	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der Fa. Will Bereich des	31.08.2026
B	SWEG	110	31.07.2029
B	SWEG	111	31.05.2024
B	SWEG	112	31.07.2025
A, B	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der SWEG im Bereich	30.09.2026

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Teilbereich umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien in allen Teilbereichen des Verkehrsbereichs/Gesamtlinienbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens am 04. September 2033 gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Die Verkehrsleistungen auf der Linie 644 im Verkehrsgebiet des Landkreises Lörrach sind nicht Bestandteil des Teillinenbündels 2A und sind jeweils in Absprache mit dem Landkreis Lörrach zu planen und gegebenenfalls zu vergeben. Der Bestand des Angebots bleibt bis zum Ablauf der bestehenden PBefG-Genehmigung der Linie 264 im jetzigen Umfang erhalten. Das künftige Angebot und Angebotsänderungen sind durch die Aufgabenträger abzusprechen

Verkehrsbereich 2 Gesamtlinienbündel Markgräflerland
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten

notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

Busumsteigestellen
(Bus/Bus, Bus/Stadtbahn)

Umsteigemöglichkeiten in
weitere Verkehrsangebote

Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



A. künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Teilbereich 3A Tuniberg/Kaiserstuhl

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des Mindestbedienangebots im gesamten Teilbereich 17.09.2026

Linien nach Nahverkehrsplan

Nr. Fahrtweg

700 * Freiburg Paduaallee - Umkirch - Merdingen - Niederrimsingen - Oberrimsingen - Gündlingen - Breisach Bhf.

750 * Gottenheim - Bötzingen - Oberbergen - Oberrottweil - Bischoffingen - Burkheim - Oberrottweil Bhf. - Bickensohl - Achkarren - Breisach Bhf.

Teilliniensbündel 3B March

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des Mindestbedienangebots im gesamten Teilbereich 13.12.2026

Linien nach Nahverkehrsplan

Nr. Fahrtweg

740* Freiburg-Falkenberger Str. - Freiburg- Moosweiher - Hugstetten Bhf. - Buchheim - Neuershausen - Bötzingen/Eichstetten

730* Freiburg Moosweiher - Hugstetten Bhf. - Buchheim - Holzhausen - Neuershausen - Buchheim - Hugstetten Bhf. - Freiburg Moosweiher

* Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 700, 30, 740 und 750 bezeichnet werden

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
A	SWEG	104	30.04.2025
A	SWEG	295	30.04.2025
A	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der SWEG im Bereich	31.10.2025
B	SBG	1076	31.01.2022
B	SBG	7212	12.12.2026
B	Tuniberg	297	31.07.2026
A	Tuniberg	Schülerverkehrsfahrten der Fa. Tuniberg Express	16.09.2026
A	Tuniberg	31	16.09.2026
A	SWEG	102 (soweit im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald)	21.07.2027

Die Fahrten der SWEG-Linie 102 im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald sind bis zum Ende der bestehenden PBefG-Genehmigung am 21.07.2027 nicht Bestandteil des Linienbündelungskonzepts. Nach Ende der Genehmigung sind die notwendigen Verkehrsleistungen im Linienweg durch Verkehrsleistungen auf der Linie 750 zu erbringen

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Linienbündel umzusetzen.

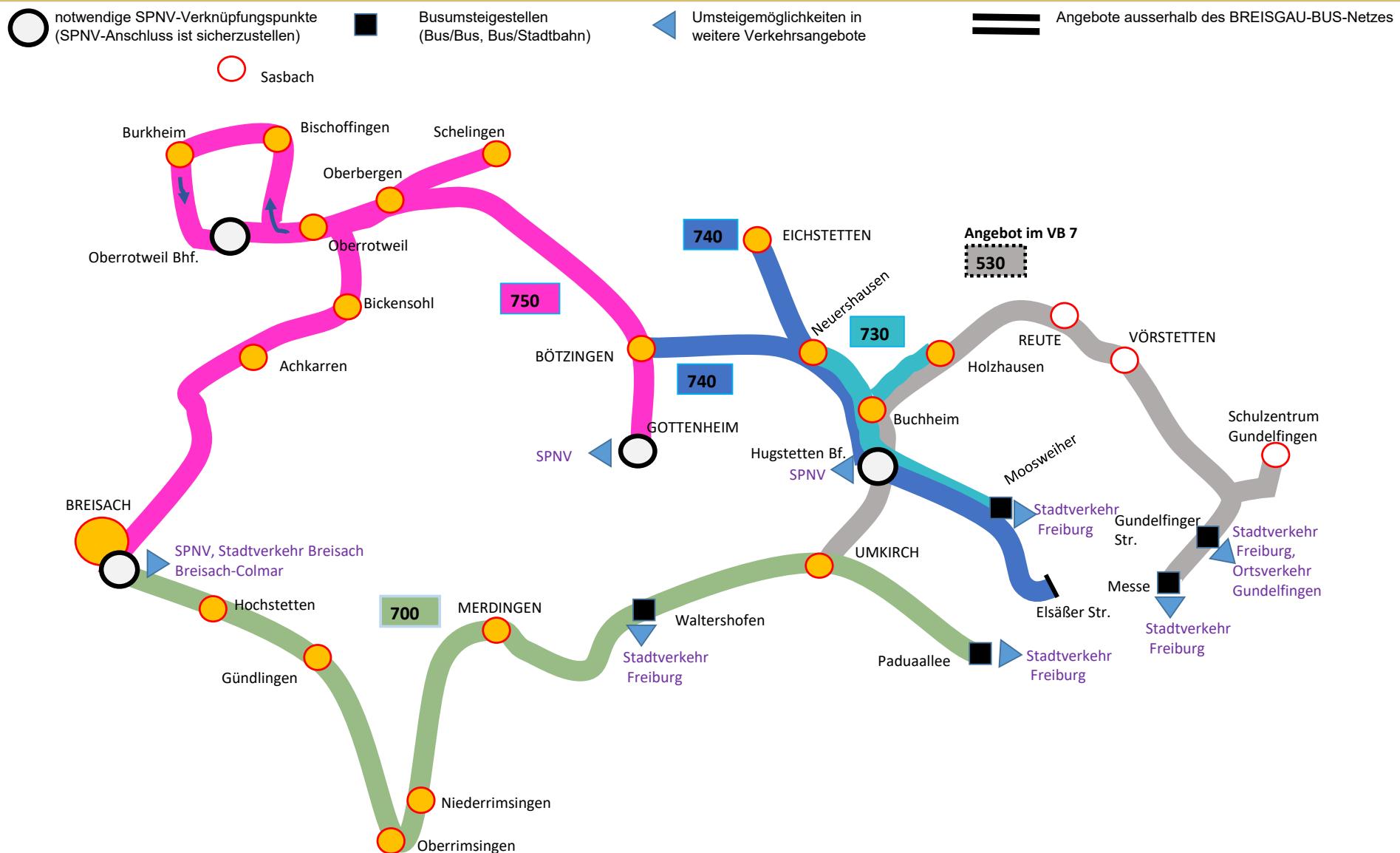
Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien in allen Teilbereichen des Verkehrsbereichs/Gesamtliniensbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens am **03. September 2034** gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Die Mindestbedienung Mo-Fr an Werktagen auf dem Abschnitt Hugstetten Bhf. - Holzhausen wird durch Angebote der Linie 530 im Verkehrsbereich 7 sichergestellt. Hierzu treffen die Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald entsprechende Vereinbarungen.

Verkehrsbereich 3 Gesamtlinienbündel Breisgau-West / Tuniberg-Kaiserstuhl schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten



Verkehrsbereich 4 - Gesamtlinienbündel Dreisamtal

Federführender Aufgabenträger: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

A. Künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Linien nach Nahverkehrsplan

Nr.	Fahrtweg
-----	----------

130 *	(Kirchzarten-Schulzentrum - Kirchzarten Bhf. - Burg-Birkenhof -) Himmelreich Bhf. - Buchenbach - Wagensteig - St.Märgen
-------	--

132	Falkensteig - Himmelreich Bhf. - Burg-Höfen - Burg-Birkenhof - Kirchzarten Bhf.
-----	---

134	Kirchzarten Bhf. - Stegen - Wittental - Freiburg Ebnet - Freiburg Lassbergstraße
-----	--

136	Kirchzarten Bhf. - Burg am Wald - Unteribental
-----	--

140 *	Kirchzarten Bhf. - Oberried - Zastler - St. Wilhelm - Hofgrund - Notschrei - Todtnau
-------	--

142	Freiburg Lassbergstraße - Neuhäuser - Hirscheneck - Kirchzarten Bhf. - Kirchzarten Schulzentrum - Oberried
-----	---

144	Freiburg Lassbergstraße - Neuhäuser - Hirscheneck - Kirchzarten Bhf. - Kirchzarten Schulzentrum - Oberried - Zastler/St. Wilhelm (- Hofgrund)
-----	--

146	Kirchzarten Bhf. - Kirchzarten Schulzentrum - Oberried - Zastler/St. Wilhelm
-----	--

* Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 130 bzw. 140 bezeichnet werden

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
	Winterhalter	271	30.06.2029
	Hummel	221	09.12.2029
	Hummel	222	09.12.2029
	SBG	7215	31.08.2027

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Verkehrsbereich umzusetzen.

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des Mindestbedienangebots ist im gesamten Verkehrsbereich 10.12.2029 (Ende der längstlaufenden PBefG-Genehmigung)

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien des Verkehrsbereichs/Gesamtlinienbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens am **03. September 2034** gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Linie 140 Der Fahrtabschnitt ab Notschrei bis Todtnau ist nicht Gegenstand der Linienbündelung. Das Fahrplanangebot verbleibt bis zum Ablauf der PBefG-Genehmigung der Linie 7215 im Bestand erhalten; der Betrieb ist in Absprache mit dem Landkreis Lörrach zu planen und auf die dortige Angebotsplanung abzustimmen.

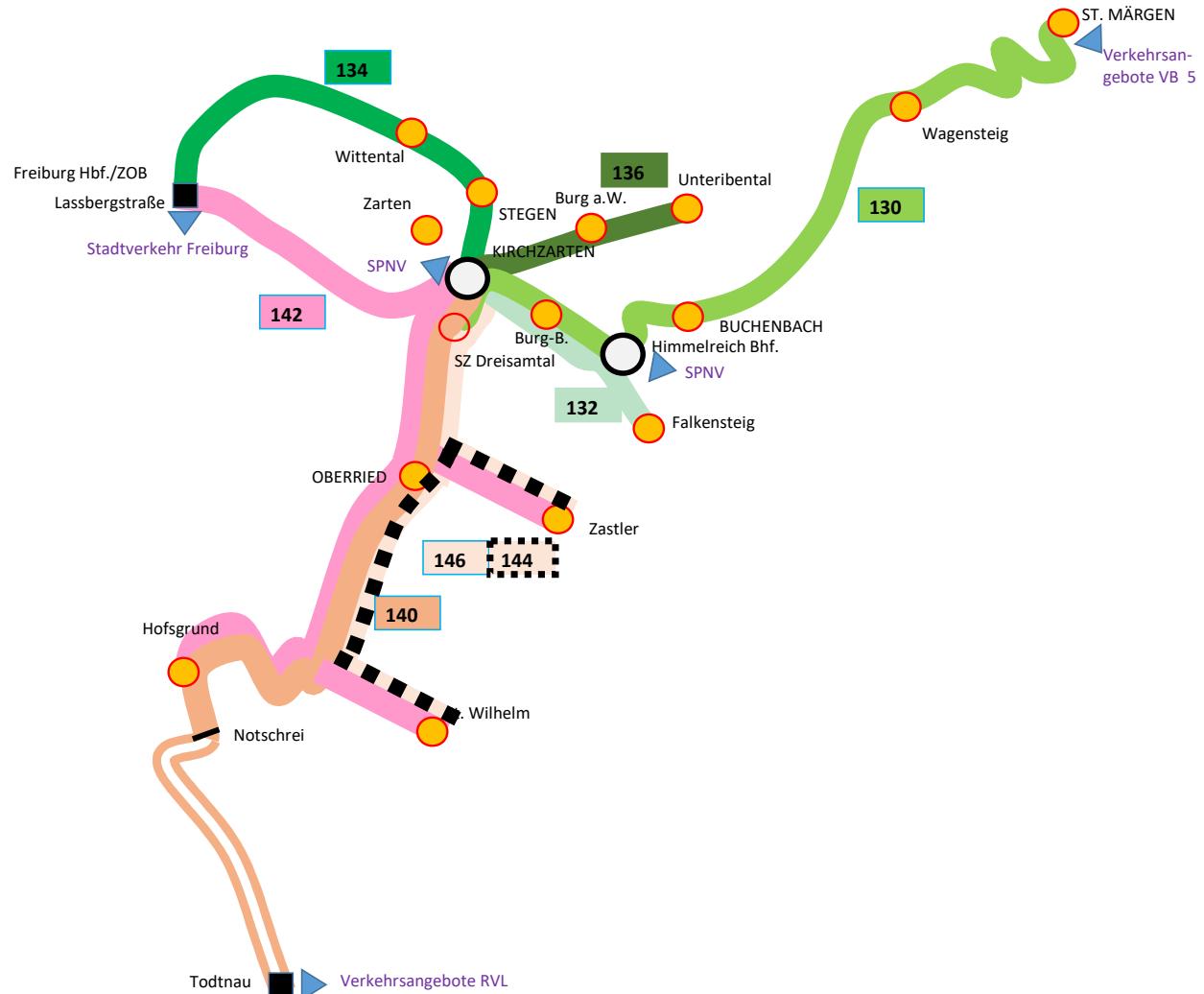
Verkehrsbereich 4 Gesamtlinienbündel Dreisamtal
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten

○ notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

■ Busumsteigestellen
(Bus/Bus, Bus/Stadtbahn)

△ Umsteigemöglichkeiten in
weitere Verkehrsangebote

— Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



Verkehrsbereich 5 - Gesamtlinienbündel Hochschwarzwald

Federführender Aufgabenträger: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

A. Künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Linie nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtweg
110 *	Kirchzarten Bhf. - Zarten - Stegen - St.Peter
112	St.Peter - Kandel
116	St.Peter - St.Märgen - Thurner - Breitnau - Hinterzarten
120 *	Denzlingen - Heuweiler - Glottental - Oberglottental Klausenhof - St.Peter
301	Neustadt Bhf. - Jostal - Thurner (- St.Märgen - St. Peter)
302	Neustadt Bhf. - Waldau - Thurner (- St.Märgen - St. Peter)
310 *	Neustadt Bhf. - Friedenweiler - Eisenbach - Bubenbach/Oberbränd - Schollach/Schwärzenbach
312	Neustadt-Schwärzenbach-Schollach
320 *	Neustadt Bhf. - Kappel - Lenzkirch - Bonndorf
330*	Neustadt Bhf. - Friedenweiler - Röttenbach - Löfingen Bhf.
332	Löfingen Bhf. - Reiselfingen - Göschweiler - Löfingen Bhf.
336	Löfingen - Dittishausen
340 *	Titisee Bhf. - Bärental Bhf. - Feldberg Hebelhof /Feldberger Hof - Todtnau
350 *	Neustadt Bhf. - Titisee Bhf. - Saig - Lenzkirch - Fischbach - Schluchsee - Seebrugg
352	Lenzkirch - Raitenbuch

* Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 110, 120, 310, 320, 330 340 bzw. 350 bezeichnet werden

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
5	SBG	7300	31.05.2024
5	SBG	9007	31.12.2026
5	SBG	7262	15.06.2024
5	SBG	7255	15.06.2024
5	SBG	7257	31.03.2026
5	SBG	7259	31.10.2026
5	SBG	7258	30.09.2027
5	SBG	7261	05.06.2024
5	SBG	7205	31.08.2027
5	SBG	7216	31.08.2027

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Verkehrsbereich umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien im Verkehrsbereich/Gesamtlinienbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens am **29. August 2032** gemeinsam enden.

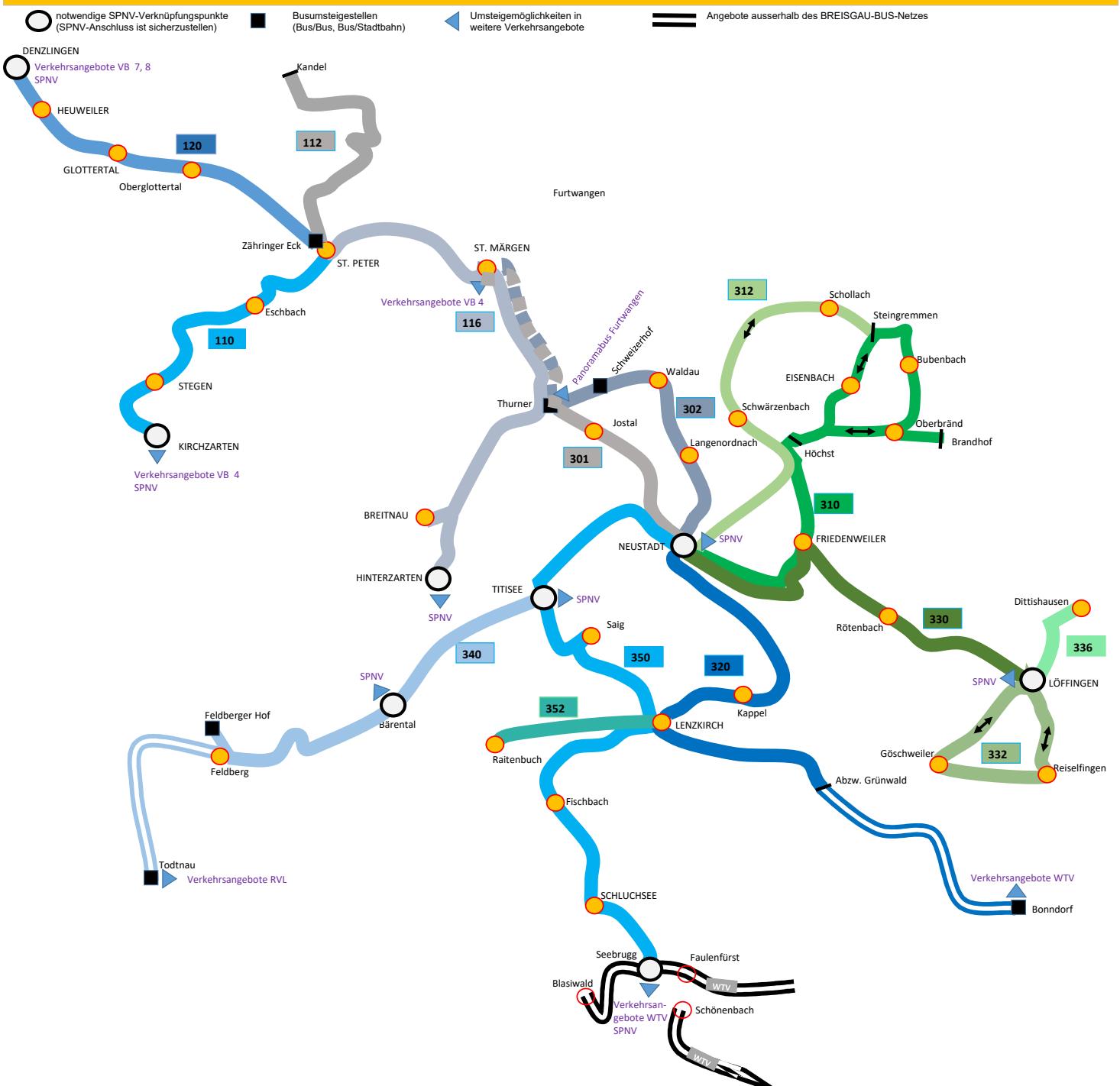
C. Hinweise und Anmerkungen:

Linie 320 Der Fahrtabschnitt ab Lenzkirch bis Bonndorf ist nicht Gegenstand der Linienbündelung. Das Fahrplanangebot verbleibt bis zum Ablauf der PBefG-Genehmigung der Linie 7258 im Bestand erhalten; der Betrieb ist in Absprache mit dem Landkreis Waldshut zu planen und auf die dortige Angebotsplanung abzustimmen.

Linie 340 Der Fahrtabschnitt ab Feldberg Hebelhof bis Todtnau ist nicht Gegenstand der Linienbündelung. Das Fahrplanangebot verbleibt bis zum Ablauf der PBefG-Genehmigung der Linie 7300 im Bestand erhalten; der Betrieb ist in dem Landkreis Lörrach zu planen und auf die dortige Angebotsplanung abzustimmen.

Linie 112/120 Das Fahrtenangebot von und zum Kandel sowie in Denzlingen entspricht einer Vereinbarung der Landkreise Breisgau-hochschwarzwald und Emmendingen. Das Angebot kann daher nur im Einvernehmen mit dem Landkreis Emmendingen vermindert oder angepasst werden. Der Betrieb ist in Absprache mit dem Landkreis Emmendingen zu planen und auf die dortige Angebotsplanung abzustimmen.

Verkehrsbereich 5 Gesamtlinienbündel Hochschwarzwald
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungstellen zu anderen Angeboten



Verkehrsbereich 7 - Gesamtliniensbündel Landkreis Emmendingen Mitte

Federführender Aufgabenträger: Landkreis Emmendingen

A. Künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Linie nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtstrecke
210	Denzlingen Bf. - Denzlingen Steinbühl - Vordersexau - Vordersexauer Weg(Busverknüpfung) - Sexau Rathaus - Keppenbach - Freiamt Reichenbach - Freiamt Sägplatz - Mußbach Krone - Freiamt Helgenreute - Freiamt Ottoschwanen Hard - Freiamt Kurhaus/Badstraße - (HintereHöfe/Brettental)
212	Denzlingen Bf. - Denzlingen Steinbühl - Vordersexau - Untere Ziel - Sexau Lörch Waldhorn - Sexau Kindergarten - Sexau Rathaus - Sexau Mühlbächle
214	EM Berufsschule - Sexau Waldhorn - Freiamt Keppenbach - Reichenbach - Sägplatz - Mußbach Schule - Hard - Kurhaus - Brettental
216	Freiamt Schülerverkehr Freiamt
218	Freiamt Hintere Höfe - Kurhaus - Mußbach Schule - Hard - Bleichheim - Wagenstadt - Tutschfelden - Broggingen - Heimschule St. Landolin Ettenheim
270	Emmendingen Bf. - Emmendingen Amtsgericht - Mundingen B3 - Mundingen Rathaus - Landeck Ortseingang (Landeck-Rebstock - Freiamt Mußbach Schule - Freiamt Hard - Freiamt Kurhaus/Badstraße - Freiamt Eckacker - Freiamt Hintere Höfe)
510	Denzlingen Bf. - Denzlingen Gewerbegebiet - Vörstetten Ortsmitte - Schupfholz Krone - Oberreute Rathaus - Wasser Bildungszentrum - Emmendingen Freiburger Straße - Emmendingen Bf./ZOB
512	Denzlingen Bf. - Denzlingen Unterdorf - Vörstetten Ortsmitte - Reute am Dorfbrunnen - Bottingen WG Platz - Nimburg Rathaus - Nimburg Bf.
530	(Freiburg Messe - Freiburg Engesserstr. - Freiburg Stübeweg -) Freiburg Gundelfinger Str. - (Gundelfingen Schule) - Gundelfingen Rathaus West - Vörstetten Ortsmitte - Reute Am Dorfbrunnen - Reute Kronengasse - Holzhausen Adler - Hugstetten Kirche - Hugstetten ZOB - Umkirch / (- FR- Moosweier)
X1	Freiburg ZOB - Freiburg Sonnenstraße - Freiburg Tullastraße - Vörstetten Ortsmitte - Schupfholz Neuenweg - Oberreute Rathaus - Reute Friedhof - Sick

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Liniensbündel	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
7	OVS - Schumacher	Schülerverkehrsfahrten im Verkehrsbereich	31.12.2029
7	Oestreicher	231	31.12.2028
7	Oestreicher	232/233	31.10.2028
7	Oestreicher	235	31.10.2028
7	SBG	7209 nur soweit Fahrleistungen im Verkehrsbereich	30.06.2024
7	Binninger	200	31.03.2027
7	Binninger	201	31.03.2027
7	Binninger	202	31.05.2024
7	Binninger	203	21.08.2024
7	Oestreicher Regiobus	211	31.12.2029
7	Binninger	204	31.03.2027

Das Angebotskonzept ist jeweils entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Verkehrsbereich umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien des Verkehrsbereichs/Gesamtliniensbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens zum **01. Januar 2030** gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Verkehrsangebote im Bereich der Schülerverkehrsfahrten der Linie 218 = Bestandslinie 212 der Fa. Oestreicher nach Ettenheim sind nicht Gegenstand des Bündelungskonzepts; die Linie wird dem Verkehrsangebot des VB 7 aber konzeptionell zugeordnet

Linie 530: Die Linie nimmt Mo-Fr an Werktagen für die Orsteile Buchheim und Holzhausen der Gemeinde March im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald die Erschließungsfunktion wahr und stellt gleichzeitig den notwendigen Schülerbeförderungsbedarf zum Schulzentrum Gundelfingen

sicher. Insoweit trägt der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald die finanzielle Verantwortung für den Linienbetrieb. Die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen treffen hierzu die erforderlichen Vereinbarungen und Abreden. Diese Vereinbarungen und Abreden sind bei einer Erteilung der Liniengenehmigung bzw. in Vergabeverfahren zu beachten.

Verkehrsbereich 6 Gesamtlinienbündel Elztal

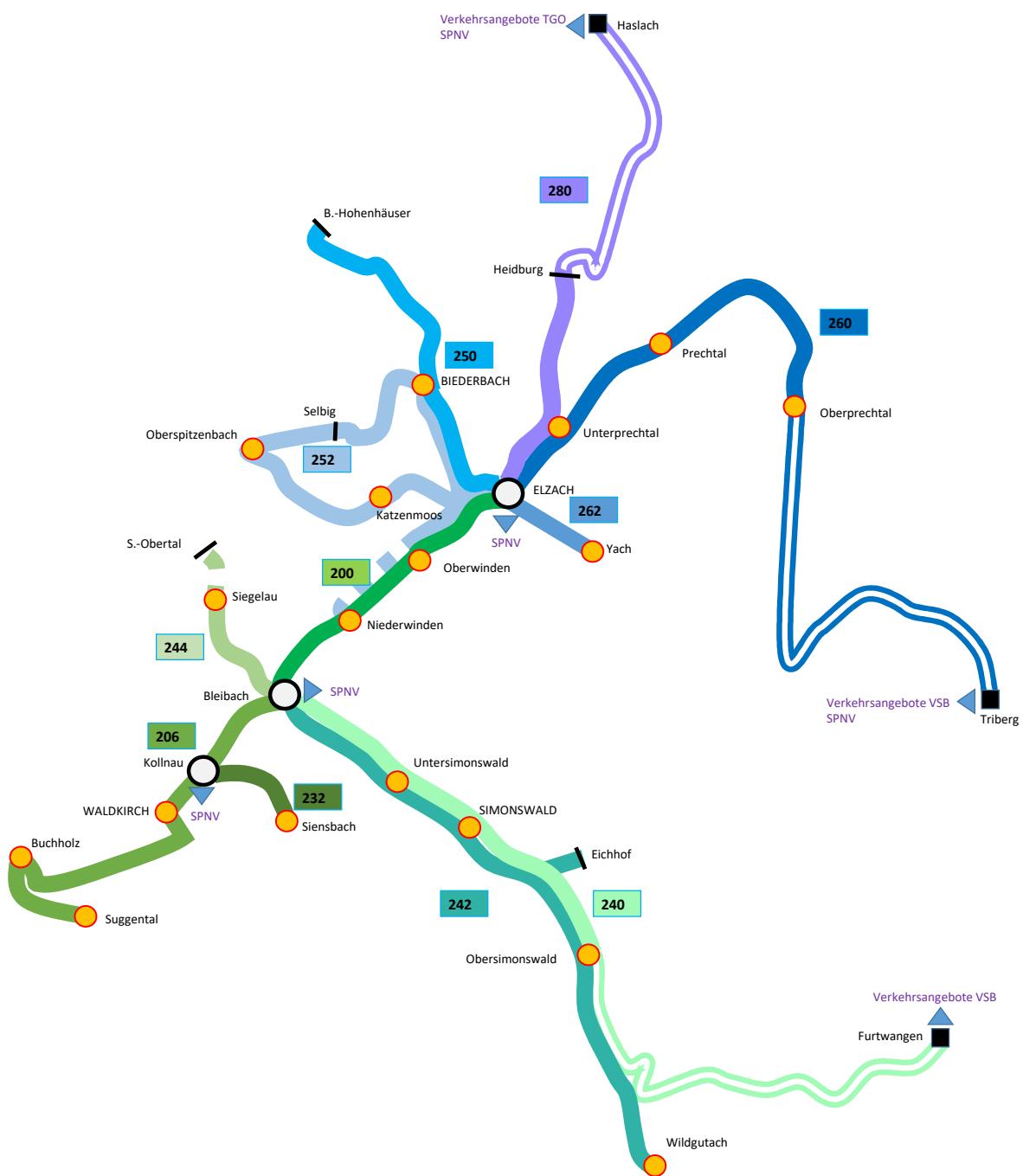
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten

 notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

Busumsteigestellen (Bus/Bus, Bus/Stadtbaum)

Umsteigemöglichkeiten in weitere Verkehrsangebote

Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



Verkehrsbereich 7 - Gesamtliniensbündel Landkreis Emmendingen Mitte

Federführender Aufgabenträger: Landkreis Emmendingen

A. Künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Linie nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtstrecke
210	Denzlingen Bf. - Denzlingen Steinbühl - Vordersexau - Vordersexauer Weg(Busverknüpfung) - Sexau Rathaus - Keppenbach - Freiamt Reichenbach - Freiamt Sägplatz - Mußbach Krone - Freiamt Helgenreute - Freiamt Ottoschwanen Hard - Freiamt Kurhaus/Badstraße - (HintereHöfe/Brettental)
212	Denzlingen Bf. - Denzlingen Steinbühl - Vordersexau - Untere Ziel - Sexau Lörch Waldhorn - Sexau Kindergarten - Sexau Rathaus - Sexau Mühlbächle
214	EM Berufsschule - Sexau Waldhorn - Freiamt Keppenbach - Reichenbach - Sägplatz - Mußbach Schule - Hard - Kurhaus - Brettental
216	Freiamt Schülerverkehr Freiamt
218	Freiamt Hintere Höfe - Kurhaus - Mußbach Schule - Hard - Bleichheim - Wagenstadt - Tutschfelden - Broggingen - Heimschule St. Landolin Ettenheim
270	Emmendingen Bf. - Emmendingen Amtsgericht - Mundingen B3 - Mundingen Rathaus - Landeck Ortseingang (Landeck-Rebstock - Freiamt Mußbach Schule - Freiamt Hard - Freiamt Kurhaus/Badstraße - Freiamt Eckacker - Freiamt Hintere Höfe)
510	Denzlingen Bf. - Denzlingen Gewerbegebiet - Vörstetten Ortsmitte - Schupfholz Krone - Oberreute Rathaus - Wasser Bildungszentrum - Emmendingen Freiburger Straße - Emmendingen Bf./ZOB
512	Denzlingen Bf. - Denzlingen Unterdorf - Vörstetten Ortsmitte - Reute am Dorfbrunnen - Bottingen WG Platz - Nimburg Rathaus - Nimburg Bf.
530	(Freiburg Messe - Freiburg Engesserstr. - Freiburg Stübeweg -) Freiburg Gundelfinger Str. - (Gundelfingen Schule) - Gundelfingen Rathaus West - Vörstetten Ortsmitte - Reute Am Dorfbrunnen - Reute Kronengasse - Holzhausen Adler - Hugstetten Kirche - Hugstetten ZOB - Umkirch / (- FR- Moosweiler)
X1	Freiburg ZOB - Freiburg Sonnenstraße - Freiburg Tullastraße - Vörstetten Ortsmitte - Schupfholz Neuenweg - Oberreute Rathaus - Reute Friedhof - Sick

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Liniensbündel	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
7	OVS - Schumacher	Schülerverkehrsfahrten im Verkehrsbereich	31.12.2029
7	Oestreicher	231	31.12.2028
7	Oestreicher	232/233	31.10.2028
7	Oestreicher	235	31.10.2028
7	SBG	7209 nur soweit Fahrleistungen im Verkehrsbereich	30.06.2024
7	Binninger	200	31.03.2027
7	Binninger	201	31.03.2027
7	Binninger	202	31.05.2024
7	Binninger	203	21.08.2024
7	Oestreicher Regiobus	211	31.12.2029
7	Binninger	204	31.03.2027

Das Angebotskonzept ist jeweils entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Verkehrsbereich umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien des Verkehrsbereichs/Gesamtliniensbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens zum **01. Januar 2030** gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Verkehrsangebote im Bereich der Schülerverkehrsfahrten der Linie 218 = Bestandslinie 212 der Fa. Oestreicher nach Ettenheim sind nicht Gegenstand des Bündelungskonzepts; die Linie wird dem Verkehrsangebot des VB 7 aber konzeptionell zugeordnet

Linie 530: Die Linie nimmt Mo-Fr an Werktagen für die Orsteile Buchheim und Holzhausen der Gemeinde March im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald die Erschließungsfunktion wahr und stellt gleichzeitig den notwendigen Schülerbeförderungsbedarf zum Schulzentrum Gundelfingen

sicher. Insoweit trägt der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald die finanzielle Verantwortung für den Linienbetrieb. Die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen treffen hierzu die erforderlichen Vereinbarungen und Abreden. Diese Vereinbarungen und Abreden sind bei einer Erteilung der Liniengenehmigung bzw. in Vergabeverfahren zu beachten.

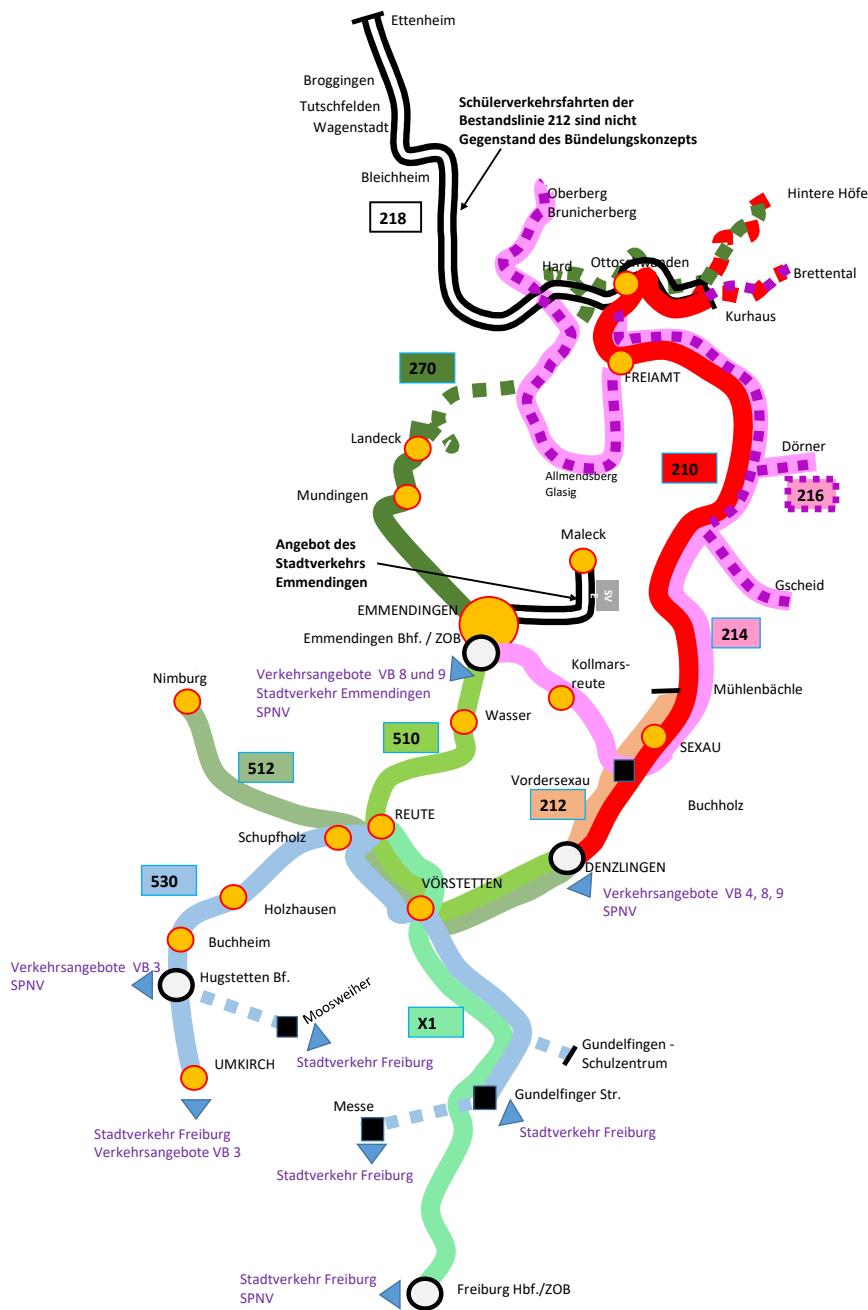
Verkehrsbereich 7 Gesamtlinienbündel Landkreis Emmendingen-Mitte schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten

 notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

■ Busumsteigestellen (Bus/Bus, Bus/Stadtbahn)

Umsteigemöglichkeiten in weitere Verkehrsangebote

Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



A. künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Linie nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtstrecke
202	Freiburg Gundelfinger Straße - Denzlingen Kauftreff - Denzlingen Sport- und Familienbad - Denzlingen Bf.
204	Denzlingen Bf. - Denzlingen Kultur- und Bürgerhaus - Denzlingen Kauftreff - Suggental - Suggenbad - Waldkirch Kastelberghalle - Waldkirch Bf.
230	Emmendingen Bf. - Emmendingen Lindenweg/Zentrum Psychiatrie - Kollmarsreute Bf. - Sexau Vordersexauer Weg - Buchholz Kirche - Buchholz Kreisel Batzenhäuser - Waldkirch Industriegebiet - Waldkirch Kastelberghalle - Waldkirch Bf.
X2	Freiburg Messe - Freiburg Engesser Straße - Freiburg Hans-Bunte-Straße - Denzlingen Heidach - Denzlingen Kauftreff - Suggental Suggenbad - Waldkirch Bf.
X4	(FR ZOB - FR IG Nord -) Freiburg Gundelfinger Str. - Gundelfingen Klosterweg - Wasser Bildungszentrum - EM-Fliederweg - EM Herderweg - EM-Lessingstraße - EM-Lindenweg/Zentrum Psychiatrie - EM-Ramie - Emmendingen Bf./ZOB

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
8	SBG	7200 nur soweit Fahrleistungen im Verkehrsbereich	30.04.2026
8	SBG	7206 nur soweit Fahrleistungen im Verkehrsbereich	30.09.2027
8	SBG	7209 nur soweit Fahrleistungen im Verkehrsbereich	30.06.2024
8	SWEG	105	31.08.2031

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Teilbereichen umzusetzen.

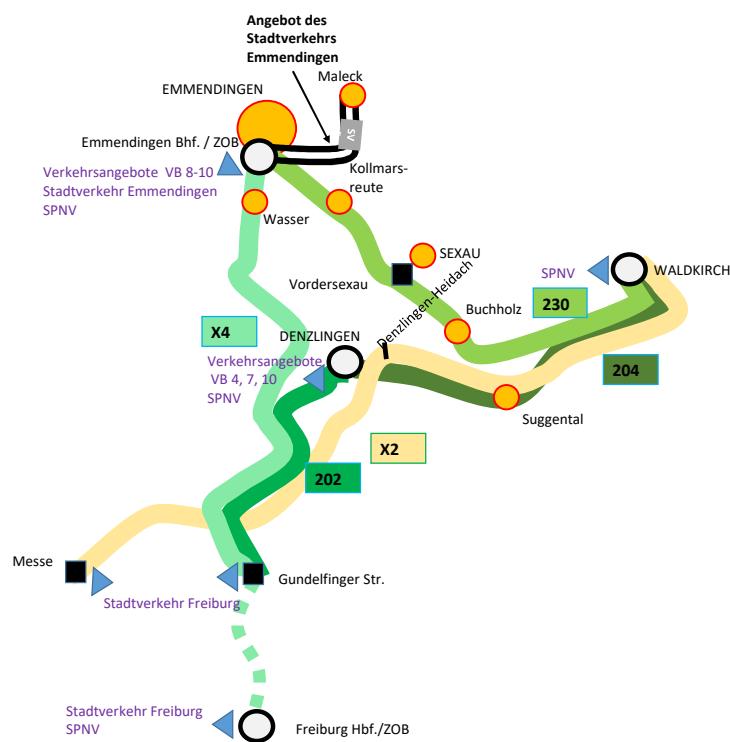
Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien und Teilbereiche des Verkehrsbereichs/Gesamtlinienbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens zum **14. Dezember 2031** gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Verkehrsbereich 8 Gesamtlinienbündel Landkreis Emmendingen Südost
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungstellen zu anderen Angeboten

 notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte (SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)
  Busumsteigstellen (Bus/Bus, Bus/Stadtbus)
  Umsteigemöglichkeiten in weitere Verkehrsmittel
  Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



Verkehrsbereich 9 - Gesamtlinienbündel Breisgau Nord

Federführender Aufgabenträger: Landkreis Emmendingen

A. künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Teilbereich 9A

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des Mindestbedienangebots im gesamten Teilbereich 01.05.2026

Linie nach Nahverkehrsplan	Nr.	Fahrtstrecke
290		Emmendingen Bf. - Emmendingen Amtsgericht - Mundingen B3 - Köndringen Heimbacher Straße - Heimbach Rathaus - Malterdingen Hauptstraße - Riegel-Malterdingen Bf.
292		Riegel-Malterdingen Bf. - Malterdingen Hecklinger Straße - Hecklingen Bären - Kenzingen Rathaus - Kenzingen Bf.
294		Kenzingen Bf. - Bombach Blumenstraße - Nordweil Rathaus - Bleichheim Bleichtalstraße - (Bleichheim Friedhof) - Broggingen Rathaus - Tutschfelden Rathaus - Wagenstadt Tutschfelder Straße - Herbolzheim Schwimmbad - Herbolzheim Rathaus - Herbolzheim Bf.
560		Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Riegel Breite - Endingen Bf. - Forchheim Herrenstraße/Wyler Straße - Wyhl Endinger Straße - Weisweil Steinstraße - Weisweil Kenzinger Straße - Kenzingen Freiburger Straße - Kenzingen Rathaus - Kenzingen Bf.
570		Herbolzheim Bf. - Rheinhausen Herbolzheimer Straße - Rheinhasen Bürgerzentrum Süd - Rheinhausen Altes Rathaus - Rust EP-Verwaltung bzw. Rust Schule - Rust Fischerstr. - Rust Europa-Park-Hotel-Resort
572		Herbolzheim Bf. - Rheinhausen Bürgerzentrum Nord - Rheinhausen Bürgerzentrum Süd - Rheinhausen Schweizer Hof - Weisweil Steinstraße/Rathaus - Weisweil Kirche

Teilbereich 9B

Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des Mindestbedienangebots im gesamten Teilbereich 01.05.2026

Linie nach Nahverkehrsplan	Nr.	Fahrtstrecke
500		Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Riegel Breite - Endingen Bf. - Königschaffhausen - Sasbach - Jechtingen (- Bischoffingen - Burkheim - Oberrotweil - Achkarren Bf. - Breisach)
520		Emmendingen Bf./ZOB - Emmendingen Marktplatz - Mundingen B3 - Teningen Post - Nimburg Rathaus - Nimburg Bf. - Eichstetten - Bahlingen - Teningen Post - Emmendingen Bf./ZOB
562		Endingen Bf. - Amoltern Ortschaftsamt - Königschaffhausen Weiherweg - Kiechlinsbergen Weiherstraße - Kiechlinsbergen Winzergenossenschaft - Leiselheim Steuernbergerstraße - Endingen Bf
564		Endingen Bf. - Forchheim Wyler Straße - Wyhl Endinger Straße - Sasbach Bf. - Königschaffhausen Endinger Straße/Bf. - Endingen Bf.
566		Wyhl Schule - Sasbach Schule - Jechtingen - Leiselheim
X5		Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Endingen Bf. - Sasbach a.K. Bf. - Marckolsheim Hotel de Ville - Heidolsheim Giratoire D 424 - Sélestat Gare

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf:

Betroffene Teilbereiche	Betreibergesellschaft	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
9B	SWEG	116	31.05.2025
9A/9B	SWE G	Schülerverkehrsfahrten im Verkehrsbereich	31.05.2024
9B	Rist	281	31.12.2024
9A	SBG	7231	30.04.2026
9B	SBG	7200 nur soweit Fahrleistungen im Verkehrsbereich	30.04.2026
9*	SWEG	102	21.07.2027
9*	SWE	103	30.04.2028
9*	SWEG	106	31.01.2024
9*	SWEG	107	28.02.2027

* Siehe unter C. Hinweise und Anmerkungen

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Teilbereichen umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien des Verkehrsbereichs/Gesamtliniennbündels ist so zu gestalten, dass diese spätestens zum **12. Dezember 2032** gemeinsam enden. Dies gilt nicht für die Bestandslinien SWEG 102, 103 106 und 107. Diese Linien werden erst mit Ende ihrer jeweiligen aktuellen Laufzeit Bestandteil des Gesamtliniennbündels.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Linie 570 Für die Linie besteht eine gemeinsame Finanzierungsverantwortung der Landkreise Emmendingen und Ortenaukreis. Die hierzu getroffenen Vereinbarungen und Abreden sind bei einer Erteilung der Liniengenehmigung bzw. in Vergabeverfahren zu beachten.

Linie 560 Die Bestandslinie, 102-SWEG, 103-SWEG, 106-SWEG und 107-SWEG sind dem VB 9 zugeordnet aber bis zum Ablauf der Linie 562 PBefG-Genehmigung nicht Teil des Liniennbündelungskonzepts. Ergänzende Verkehrsleistungen zum Bestandsverkehr können als Linie 564 Teil einer Vergabeleistung im Rahmen des Verkehrsbereich 9 vergeben werden. Nach Ablauf der Bestandsgenehmigung wird das gesamte Verkehrsangebot entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans Teil des Verkehrsbereichs / Liniennbündels 9. Das Nähere bestimmt der Liniensteckbrief.

X 5 Die Einführung der Linie ist abhängig von der Abstimmung mit der franz. Seite; ggf. ist auch eine Einbindung der Linie in das französische Genehmigungsrecht möglich, in diesem Fall ist dann diese Linie nicht Gegenstand des Liniennbündelungskonzepts nach diesem Nahverkehrsplan; eine Umsetzung erfolgt nur in dem Umfang der zum Linienbetrieb mit der Région Grand Est getroffenen Vereinbarungen; diese Abreden sind beim Betrieb zu beachten; abweichende Tarifvorgaben können zur Anwendung kommen

Abbildung 9 Gesamtlinienbündel Breisgau Nord

Die Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungsstellen zu anderen Angeboten

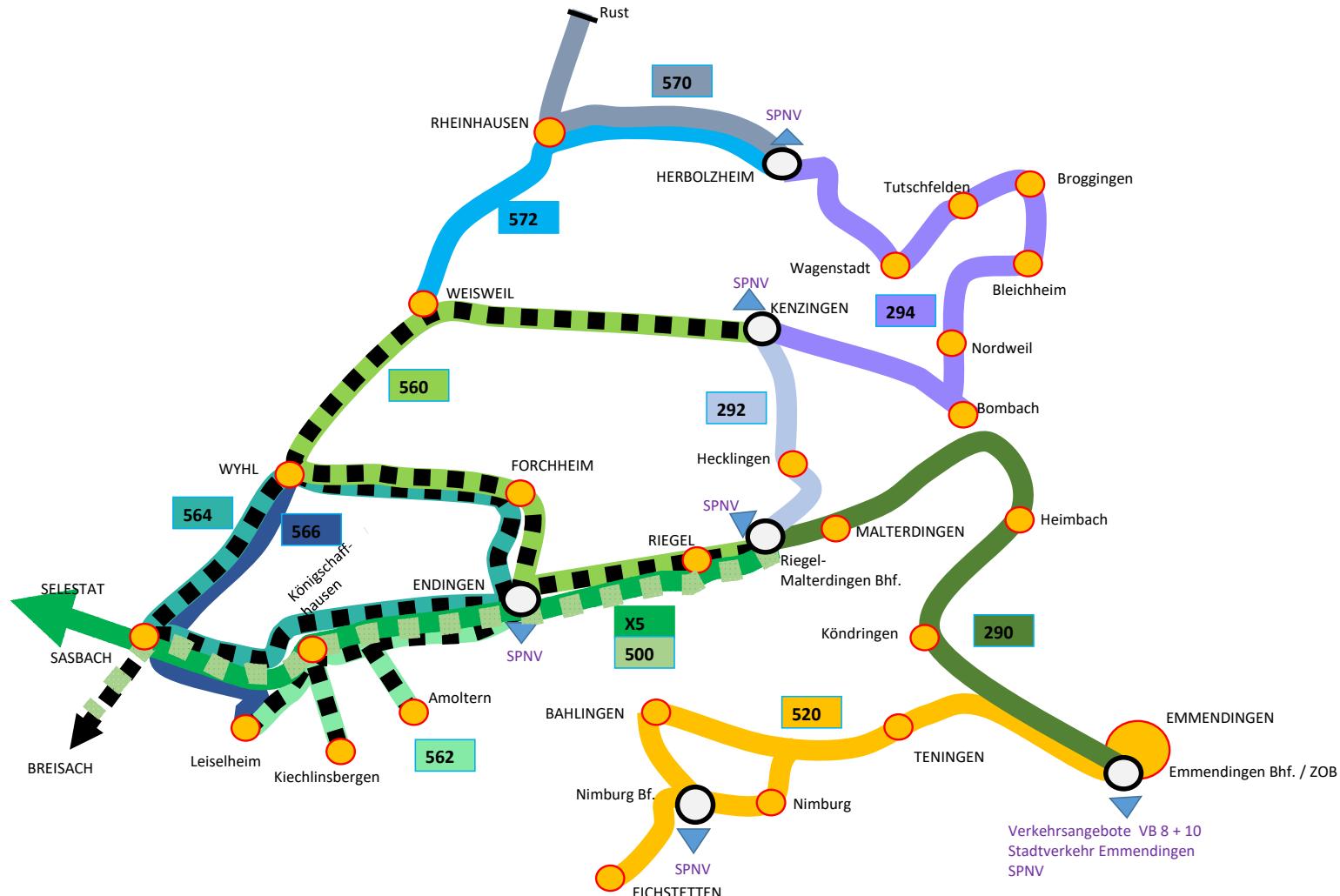
notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

Busumsteigstellen
(Bus/Bus, Bus/Stadtbahnen)

Umsteigemöglichkeiten in
weitere Verkehrsangebote

■ ■

Bestandsverkehre der SWEG auf den dargestellten Linien-
wegen sind für die Dauer der Laufzeit der aktuellen
PBefG-Genehmigungen nicht Gegenstand des Gesamtlinien-
bündels;



Verkehrsbereich 10 - Gesamtlinienbündel Breisgau Mitte

Führer Aufgabenträger: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

A. künftiges Angebotskonzept nach Nahverkehrsplan

Teilbereich 10A Bad Krozingen/Hartheim

**Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des
Mindestbedienangebots im gesamten
Teilbereich 01.09.2027**

Linien nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtstrecke
400 *	Breisach Bhf. - Bad Krozingen Bhf. - Bad Krozingen Schulzentrum
450 *	Bad Krozingen SZ - Bad Krozingen Bhf. - Schlatt - Feldkirch - Hartheim - Bremgarten - Gewerbepark Breisgau - Heitersheim Bhf.
460*	Heitersheim Bhf. - Eschbach -Tunsel - Schlatt - Bad Krozingen Bhf. - Bad Krozingen Schulzentrum - Bad Krozingen Bhf.
462	Heitersheim Bhf. - Gallenweiler - Schmidhofen - Bad Krozingen SZ - Bad Krozingen Bhf.
470 *	Bad Krozingen SZ - Bad Krozingen Bhf. - Biengen - Hausen - Munzingen - Mengen - Schallstadt Bhf. - Wolfenweiler - Freiburg Munzinger Str.
475	Bremgarten - Hartheim - Feldkirch - Hausen

Teilbereich 10B Münstertal

**Spätester Zeitpunkt der Umsetzung des
Mindestbedienangebots im gesamten
Teilbereich 01.11.2025**

Linien nach Nahverkehrsplan	
Nr.	Fahrtstrecke
430 *	Münstertal Bhf. - Obermünstertal-Spielweg - Wiedner Eck
432	(Münsterhalden) - Rotenbuck - (Abt-Columban-Schule) - Münstertal Bhf.

* Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 400, 430, 450, 460 bzw. 470 bezeichnet werden

B. Linienbündelungskonzept

Der Verkehrsbereich nimmt alle Verkehrsleistungen aus folgenden bestehende bisherigen Liniengenehmigungen nach PBefG auf

Betroffene Teilbereiche	Betreiber	Linie	Laufzeitende der PBefG-Genehmigung
1A	SBG	7208	31.08.2027
1A	SBG	7240.1, 7240.3, 7240.4	30.04.2026
1A	Rast	244	31.07.2024
1A	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der SWEG im Bereich des Verkehrsbereichs (Wolfenweiler-Staufen, Schlatt-Staufen)	31.10.2025
1B	Sutter	291 nur Leistungen im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	31.10.2023
1A	Rast	241	31.03.2024
1A	Rast	242	31.03.2024
1A	Rast	243	30.06.2029
1A	Tuniberg Express	31	16.09.2026
1B	SWEG	Schülerverkehrsfahrten der SWEG im Bereich des Verkehrsbereichs (Münstertal-Staufen)	31.10.2025
1A	SWEG	114	30.09.2024

Das Angebotskonzept ist jeweils in den Teilbereichen entsprechend der konkreten Linienplanung nach Anlage 8 bei Ende der o.g. Genehmigungen der bisherigen Bestandslinien oder in Absprache mit dem/den Inhaber/-n der Genehmigung, spätestens jedoch mit Ablauf der letzten Genehmigung im Teilbereich umzusetzen.

Neue oder verlängerte Genehmigungen, auch für Teilstrecken, dürfen nur im Rahmen des Mindestangebotskonzepts des Nahverkehrsplans erteilt werden.

Die Laufzeit aller Linien in den Teilbereichen des Verkehrsbereichs (Gesamtlinienbündel) ist so zu gestalten, dass diese spätestens am **04. September 2033** gemeinsam enden.

C. Hinweise und Anmerkungen:

Für die Fahrleistungen der Bestandslinien 291 findet eine Bündelung nur für diejenigen Linienanteile bis zur Haltestelle Wiedner Eck (Verbundgrenze) statt.

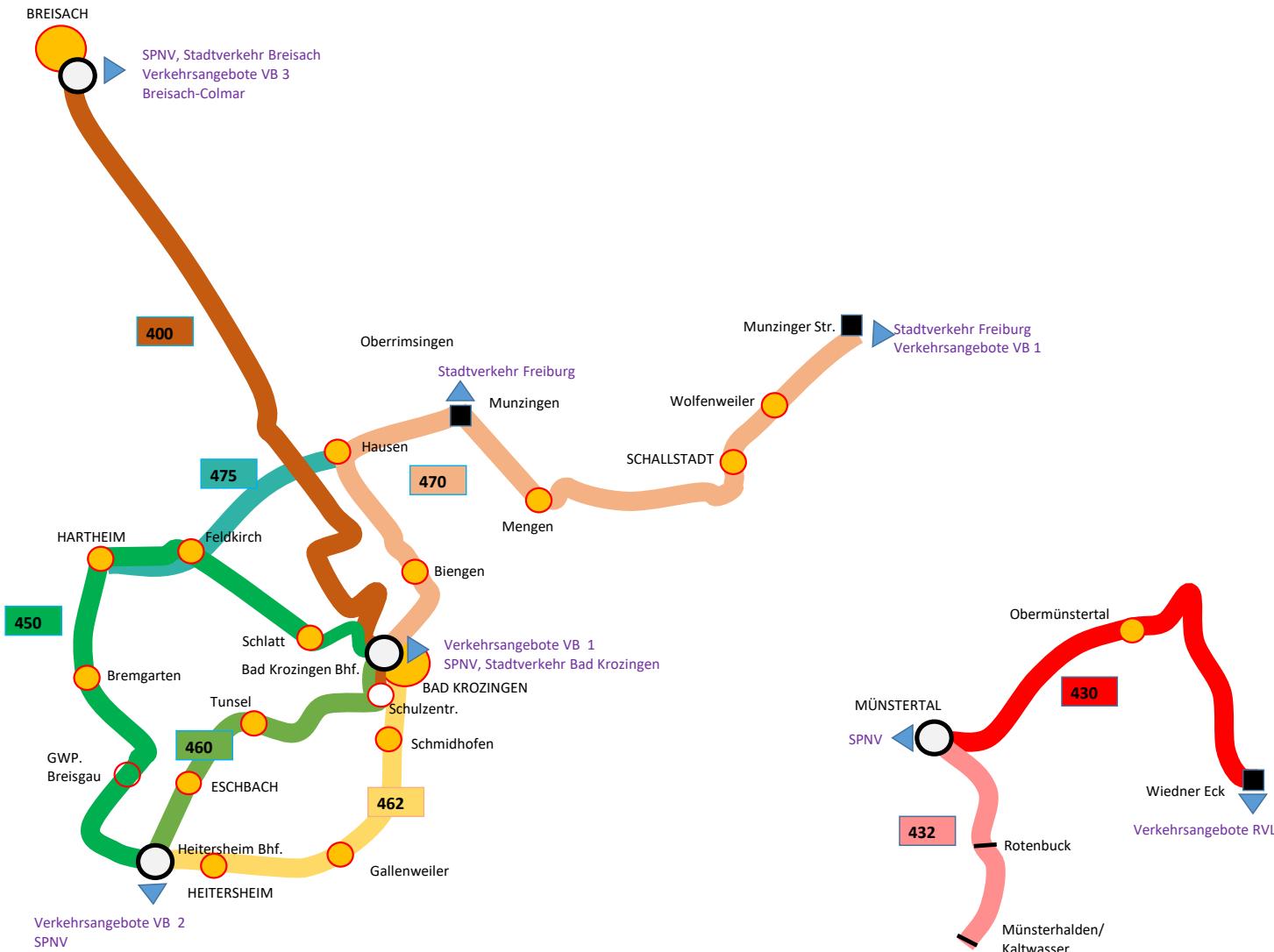
Verkehrsbereich 10 Gesamtlinienbündel Breisgau Mitte
schematische Darstellung der Verbindungen und Verknüpfungstellen zu anderen Angeboten

notwendige SPNV-Verknüpfungspunkte
(SPNV-Anschluss ist sicherzustellen)

Busumsteigstellen
(Bus/Bus, Bus/Stadtbahn)

Umsteigemöglichkeiten in
weitere Verkehrsangebote

Angebote ausserhalb des BREISGAU-BUS-Netzes



Anlage 8

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Liniensteckbriefe im BREISGAU-BUS-Netz

Unter Beachtung der Festlegungen aus Abschnitt 4.1 des Nahverkehrsplans werden für den Bereich des Regionalbuslinienverkehrs (BREISGAU-BUS) die nachfolgend in den Liniensteckbriefen (Anhang) beschriebenen Linien gebildet. Die Zuordnung der Linien zu Verkehrsbereichen (Linienbündeln) ergibt sich aus Anlage 7 zum Nahverkehrsplan.

Die im Liniensteckbrief und in der Anlage 7 zum Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben zu Fahrplanangebot, Fahrweg, Haltestellenbedienung, notwendigen Anschlusspunkten, zu beachtenden Schulbeginns- und -endzeiten, einzusetzenden Fahrzeuggrößen und zu sonstigen Rahmenbedingungen des Linienbetriebs sind bei der konkreten Ausgestaltung der Verkehrsleistung und der Fahrplangestaltung zu beachten.

Notwendige Leistungen im Schülerverkehr sollen regelmäßig möglichst mit vertakteten Linienbussen oder – soweit nach Vorgabe des Aufgabenträgers erforderlich - durch zusätzliche Kapazitäten erfolgen. Die jeweiligen Vorgaben Satzungen der Stadt- und Landkreise zur Schülerbeförderung (zumutbare Wartezeiten u.ä.) zu berücksichtigen. Die in den Liniensteckbriefen geannte Fahrtenzahl soll dabei nur im Ausnahmefall überschritten werden. Zur Einhaltung dieser Vorgabe sind Abweichungen von den Festlegungen zu Betriebszeiten und Taktung aus Nr. 4.1 des Nahverkehrsplans in geringfügigen Umfang möglich. Werden zusätzliche Fahrplanangebote erforderlich, so verkehren diese nur an Schultagen, was eindeutig im Fahrplan kenntlich zu machen ist. In beiden Fällen sind Eingriffe in die Linienstruktur - einschließlich der Anbindung an den SPNV- zu vermeiden.

Abweichungen hiervon sind nur mit Zustimmung des Aufgabenträgers möglich.

Allgemeine Hinweise zum Liniensteckbrief

Bezeichnungen	Mo-Fr	Montag-Freitag
	Sa	Samstag
	So	Sonn- und Feiertag
	S / F	Schultage / Ferientage
	24.12/31.12.	jeweils Verkehr wie Sa
	FP	Fahrtenpaar (je eine Hin- und Rückfahrt)
Verkehrszeiten		
Mo-Fr	HVZ-Morgen	06:00 - 09:00
	HVZ-Mittag	12:00 - 19:00
Sa	HVZ	09:00 - 18:00
So	HVZ	12:00 - 18:00
Umsteigehaltestelle	Stellen der systemrelevanten Bus-Bus-Verknüpfung	
Verknüpfungspunkt	<p>Notwendiger Anschluss an das SPNV-Netz</p> <p>Die zu beachtenden Anschlusszeiten ergeben sich aus den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses NVP bzw. der Betriebsaufnahme der Linie entsprechend den Vorgaben des NVP geltenden Fahrplänen. Bei Anderung dieser Fahrpläne sind die Busfahrpläne entsprechend anzupassen. Soweit für eine Busrelation lediglich ein Stundentakt-Angebot besteht, ist regelmäßig derjenige Anschluss zu SPNV-Leistungen zu wählen, die alle Unterwegshalte bedienen (i.d.R. S-Bahnen, Regionalbahnen). Abweichungen hiervon sind in Abstimmung mit demzuständigen Aufgabenträger im Einzelfall zulässig.</p>	
Umsteigezeit	<p>An Umsteigehaltestellen und Verknüpfungspunkten soll die einzuhaltende Umsteigezeit 5 Minuten nicht unterschreiten (vgl. Anlage 7 Nr. 1.4 zum Nahverkehrsplan 2021 des ZRF).</p> <p>Eine Verlängerung oder Verkürzung kann in einzelnen Fällen unter "Vorgaben zum Betrieb" im Liniensteckbrief vorgegeben werden.</p>	
Verspätungstoleranz	<p>Fahrtzeiten sind so zu berechnen, dass eine Anschlessaufnahme an maßgeblichen Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr mit einer maximalen Wartezeit von 5 Minuten gewährleistet werden kann.</p> <p>Für die letzte betriebliche Verknüpfungsfahrt zum Schienenverkehr beträgt die maximale Wartezeit 15 Min., wenn dies nicht zu einer Gefährdung eines SPNV-Anschlusses oder einer notwendigen Bus/Bus-Verknüpfung an anderer Stelle im Linienverlauf führt. Auf geringere Wartezeiten ist im Fahrplan hinzuweisen.</p>	
Fahrzeuggröße	<p>Siehe Anlage 7 Nr. 4.1 zum Nahverkehrsplan 2021 des ZRF.</p> <p>Abweichende Fahrzeuggrößen können in einzelnen Fällen unter "Sonstige Vorgaben" festgelegt werden.</p>	
Fahrplangestaltung	<p>Siehe Anlage 7 Nr. 1.4 zum Nahverkehrsplan 2021 des ZRF.</p> <p>Ergänzende Vorgaben können in einzelnen unter "Sonstige Vorgaben"</p>	

enthalten sein.

Zu berücksichtigende Schulzeiten	Die Fahrten sind so zu gestalten, dass bei den angegebenen Schulen der Unterrichtsbeginn zur 1. Stunde sowie das Unterrichtsende zur 6., 8. und 10. Schulstunde berücksichtigt wird. Gleiches gilt bei Grundschulen für den Unterrichtsbeginn zur 2. Stunde und das Unterrichtsende zur 5. Stunde. Sind hierzu Abweichungen von den Taktvorgaben erforderlich, sind diese mit Zustimmung des zuständigen Aufgabenträgers zulässig.
Taktvorgaben und Betriebszeiten	<u>grundsätzlich sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan zu beachten.</u> Abweichende Vorgaben werden dargestellt
Taktverdichtung	Taktverdichtungen sind vorzusehen, wenn dies unter "Taktvorgaben" vorgesehen ist. Abweichende Angaben können sich auch aus den Vorgaben zu Fahrzeugvorgaben oder Umwegfahrten ergeben Als Halbstundentakt ist ein Takt zu verstehen, der innerhalb von 60 Minuten 2 Fahrten umfasst, zwischen denen mindestens ein Zeitdifferenz von 20 Minuten liegen muss. Hiervon kann abweichen werden, wenn dadurch notwendige SPNV-Verknüpfungen oder Bus/Bus-Umstiege erreicht werden können.

BREISGAU-BUS Linienübersicht Regionalbuslinien

Linien- nummer	Fahrweg	Verkehrs- bereich	Anmerkungen
110	Kirchzarten - Zarten - Stegen - Kolleg St.Sebastian - Eschbach - St.Peter	5	
112	St.Peter - Kandel	5	
116	St.Peter - St. Märgen - Thurner - Breitnau - Hinterzarten	5	
120	Denzlingen - Heuweiler - Glottental-Klausenhof - St. Peter	5	
130	(Kirchzarten-SZ) - Kirchzarten - Burg-Birkenhof - Himmelreich - Buchenbach - Wagensteig - St.Märgen	4	
132	Falkensteig - Himmelreich - Burg-Birkenhof - Unteribental - Kirchzarten	4	
134	Kirchzarten -Stegen - Kolleg St.Sebastian - Wittental - (Ebnet - Lassbergstraße)	4	Erweiterung Lassbergstr. nur Mo-Fr
136	Kirchzarten Bhf. - Burg am Wald - Unteribental	4	
140	FR-Lassbergstraße - Kirchzarten - Oberried - Zastler - St. Willhelm - Hofgrund -Notschrei - Todtnau	4	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept
142	FR Lassbergstraße - Neuhäuser - Hirschenegg - Kirchzarten Bhf. - Kirchzarten Schulzentrum - Oberried - Zastler/St. Wilhelm (- Hofgrund)	4	Sa+So mit eingekürzter Linienlänge
144	Oberried-Adler - Zastler-Mederlehof - Oberried-Adler - St. Wilhelm-Schule - Oberried-Adler	4	nur Mo-Fr
146	Kirchzarten-Bhf. - Oberried-Adler - St.Wilhelm-Napf - Oberried-Adler - Kirchzarten-Bhf. - Oberried- Adler - Zastler-Mederlehof	4	nur Sa/So
200	(Freiburg - Denzlingen - Waldkirch -) Bleibach Bf. - Niederwinden Schule - Oberwinden Adler - Elzach Bhf.	6	
202	Denzlingen Bhf - FR-Gundelfinger Straße	8	
204	Waldkirch Bhf. - Suggental - Denzlingen Bhf.	8	
206	Bleibach Bf. - Gutach-Schule - Kollnau Realschule - Kollnau Bf. - Waldkirch Post - Waldkirch Gymnasium - Waldkirch Bf.	6	nur Schülerverkehr und HVZ-Verstärker
208	Emmendingen ZOB - Denzlingen Bf	8	nur veröffentlichte Leerfahrten
210	Denzlingen Bhf. - Sexau - Freiamt Rathaus - Ottoschwanden - Freiamt Kurhaus (- Hintere Höfe/Brettental)	7	
212	Denzlingen Bhf. - Sexau - Sexau Mühlenbächle	7	
214/216	Schülerverkehre Freiamt-Innerort und Freiamt-Emmendingen	7	nur an Schultagen
218	Schülerverkehre Freiamt-Ettenheim	7	nicht Teil des Linienbündelungskonzepts; dem VB 7 konzeptionell zugeordnet
230	Emmendingen ZOB - Kollmarsreute - Vordersexau - Buchholz - Waldkirch Bhf.	8	
232	Waldkirch Bhf. - Siensbach	6	nur Schülerverkehr bis Ende Konzession, geht dann in der Linie in der 822 (Lokalverkehr Stadt Waldkirch) auf
240	Bleibach Bhf. - Simonswald - Furtwangen	6	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept
242	Bleibach Bhf. - Simonswald - Wildgutach	6	
244	Bleibach Bhf. -Siegelau	6	
250	Elzach Bf. - Biederbach Rathaus - Biederbach Tannhöf - Höhenhäuser	6	
252	Elzach Bf. - Biederbach Tannhöf - Biederbach Rathaus - Selbig - Oberspitzbach - Katzenmoos - Oberwinden Schule (- Niederwinden Schule)	6	
260	Elzach Bhf. - Unterprechtal - Prechtal - Oberprechtal (- Triberg)	6	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept

Liniennummer	Fahrweg	Verkehrs- bereich	Anmerkungen
262	Elzach Bhf. - Yach	6	
270	Emmendingen ZOB - Mundingen - Landeck (- Ottoschwanen - Freiamt Kurhaus)	7	
280	Elzach Bf. - (Elzach Schule) - Prechtal B294 - Heidburg (- Mühlenbach - Haslach i.K.)	6	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept; unter Vorbehalt der Errichtung einer Regiobuslinie
290	Emmendingen ZOB - Köndringen - Heimbach - Malterdingen - Riegel-Malterdingen Bhf.	9a	
292	Riegel-Malterdingen Bhf. - Hecklingen - Kenzingen Bhf.	9a	
294	Kenzingen Bhf. - Bombach - Nordweil - Bleichheim - Broggingen - Tutschfelden -Wagenstadt - Herbolzheim Bhf.	9a	
301	Neustadt Bhf. - Jostal - Thurner (- St.Märgen - St. Peter)	5	
302	(St.Peter - St.Märgen -) Thurner - Waldau-Schweizerhof - Waldau - Langenordnach -Neustadt	5	
310	Neustadt - Friedenweiler - Höchst - Eisenbach-Rathaus - Steingremmen - Bubenbach - Oberbränd - Höchst / Schwärzenbach - Schollach - Steingremmen	5	
312	Neustadt-Schwärzenbach-Schollach	5	nur Schülerverkehr
320	Neustadt - Kappel - Lenzkirch - Gündelwangen - Bonndorf	5	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept
330	Neustadt - Friedenweiler - Rötenbach - Löfingen	5	STEV zu S1
332	Löfingen - Reiselfingen - Göschweiler - Löfingen	5	
336	Löfingen - Dittishausen	5	
340	Titisee - Bärental - Feldberger Hof - Feldberg-Hebelhof - Fahl - Brandenberg - Todtnau	5	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept
350	(Neustadt -) Titisee- Saig - Lenzkirch - Fischbach - Schluchsee - Seebrugg	5	
352	Lenzkirch - Raitenbuch	5	nur Schülerverkehr
400	Breisach - Bad Krozingen-Bahnhof - Bad Krozingen-Schulzentrum	10	Regiobus
410	Bad Krozingen - Biengen - Offnadingen - Norsingen - Scherzingen - Schallstadt - Haid	1	
420	(FR-ZOB) - Haid - Ebringen - Pfaffenweiler - Kirchhofen -Staufen-Süd / Bad Krozingen-SZ	1	
430	Münstertal-Bahnhof - Spielweg - Wiedner Eck	10	
432	(Münsterhalden) - Rotenbuck - Münstertal-Bahnhof	10	nur Schülerverkehr
440	(FR-ZOB) - Vauban - Merzhausen - Au - Wittnau -Sölden - Bollschweil - Ehrenstetten - Kirchhofen - GWG Niedermatten/Norsingen - Bad Krozingen - (BK-SZ)	1	
442	Bollschweil-Azw.St.Ullrich - St.Ullrich	1	
450	Bad Krozingen SZ - Schlatt - Feldkirch - Hartheim - Bremgarten - Gewerbepark Breisgau - Heitersheim Bhf.	10	
460	Heitersheim - Eschbach - Tunsel - Schall - Bad Krozingen Bhf. - Bad Krozingen SZ	10	
462	Bad Krozingen - BK-SZ - Schidhofen - Gallenweiler - Heitersheim	10	
470	Bad Krozingen - Biengen - Hausen - Munzingen - Mengen - Schallstadt - Wolfenweiler - Freiburg Munzinger Str.	10	
475	Bremgarten - Hartheim - Feldkirch - Hausen	10	nur Mo-Fr
500	Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Riegel Breite - Endingen Bf. - Königschaffhausen - Sasbach - Jechtingen (- Bischoffingen - Burkheim - Oberrotweil - Achkarren Bf. - Breisach)	9b	

Liniennummer	Fahrweg	Verkehrs- bereich	Anmerkungen
510	Emmendingen ZOB - Wasser - Reute - Vörstetten - Denzlingen Bhf.	7	
512	Denzlingen Bhf. - Vörstetten - Reute - Nimburg Bf	7	
520	Emmendingen Bhf. -Tenningen - Nimburg - Nimburg Bhf. (- Eichstetten) - Bahlingen	9b	
530	Umkirch - Hugstetten - Buchheim - Holzhausen - Reute - Vörstetten - (Gundelfingen Schulzentrum) - FR-Gundelfingen Straße (- FR-Messe)	7	
560	Kenzingen Bhf. - Weisweil - Wyhl - Forchheim - Endingen Bhf. - Riegel - Riegel-Malterdingen Bhf.	9a	in Klärung
562	Endingen Bhf. - Amoltern - Königsschaffhausen - Kiechlinsbergen - Leiselheim	9b	
564	Endingen Bhf. - Königsschaffhausen - Sasbach - Wyhl - Forchheim - Endingen Bhf.	9b	
566	Wyhl Schule - Sasbach Schule - Jechtingen - Leiselheim	9b	nur Schülerverkehr nach Vorgabe des AT
570	Herbolzheim Bhf. - Rheinhausen (- Rust Europapark)	9a	Teilabschnitt Rheinhausen-Rust in gemeinsamer Aufgabenträgerverantwortung mit dem Landkreis Ortenaukreis
572	Herbolzheim Bhf. - Rheinhausen - Weisweil	9a	
620	Heitersheim -Dottingen- Sulzburg	2	
624	Heitersheim - Seefelden - Buggingen - (Müllheim-SZ) - Müllheim	2	
630	Heitersheim - Gräßheim -Neuenburg	2	
632	Neuenburg -Steinenstadt - Schliengen Bhf.	2	
640	Müllheim - Zunzingen - Dattingen - Britzingen - Laufen - Sulzburg	2	
641	Sulzburg - Dottingen - Ballrechten - Wettelbrunn - Grunern - Staufen-Süd	2	
644	Müllheim - Vögisheim - Feldberg (- Niedereggenen - Kandern - Obereggenen - Liel - Schliengen - Auggen - Müllheim)	2	nur teilw. Im Linienbündelungskonzept
650	(Neuenburg) - Müllheim - Niederweiler - Badenweiler-Parkpl. West	2	
651	Badenweiler-Parkplatz West - Schweighof-Forellenzucht	2	
653	Badenweiler-Parkplatz West - Sehringen - Lipburg - Niederweiler- Lipburger Straße	2	
700	FR-Paduaallee - Umkirch - Waltershofen - Merdingen - Niederrimsingen - Oberriemsingen - Gündlingen - Breisach Bhf.	3	
730	Freiburg Mossweiher - Hugstetten Bhf. - Buchheim - Holzhausen - Neuershausen - Buchheim - Hugstetten Bhf. - Freiburg Moosweiher	3	nur Sa/So
740	Freiburg-Falkenberger Str. - Freiburg- Moosweiher - Hugstetten Bhf. - Buchheim - Neuershausen - Bötzingen/Eichstetten	3	nur Mo-Fr; alternierende Fahrten nach Bötzingen und Eichstetten
750	Gottenheim - Bötzingen - Schelingen - Oberbergen - Oberrotweil - Burkheim - Bischoffingen -Oberrotweil - Bickenohl - Achkarren - Breisach Bhf	3	Rückfahrt abweichender Fahrtweg
X1	FR-ZOB - FR-Gundelfinger Straße - Vörstetten - Reute	7	Kostentragung Gemeinden Reute und Vörstetten
X2	FR-Messe - Denzlingen Heidach - Suggental Bad - Waldkirch Bhf.	8	
X4	(FR ZOB -) FR-Gundelfinger Straße - Wasser - Emmendingen ZOB	8	
X5	Riegel-Malterdingen Bhf. - Riegel Ort - Endingen - Königsschaffhausen - Sasbach (- Séléstat)	9b	in Kooperation mit der Région Grand Est

Linienummer	110
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinden Stegen und St. Peter und das Mindestschließungsangebot für deren Ortsteile an der Fahrtstrecke sicher

Fahrtweg

Schulzentrum Dreisamtal* - Kirchzarten-Bahnhof - Kirchzarten-Jakob-Sauer-Straße - Kirchzarten-Erich-Rieder-Straße - Zarten-Rotenweg - Stegen-Oberleien - Stegen-Unterbrirken - Stegen-Dorfplatz - Stegen-Kolleg St. Sebastian* - Eschbach - St. Peter-Zähringer Eck

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

*Haltestelle wird nur zu den maßgeblichen Schulzeiten bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	St. Peter-Zähringer Eck, zu den Fahrten der Linie 112 aus/in Richtung Kandel und der Linie 120 aus/in Richtung Denzlingen ist der Anschluss zu gewährleisten; St. Peter-Zähringer Eck, zu den Fahrten der Linie 116 aus/in Richtung Hinterzarten ist der Anschluss zu gewährleisten;
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Kirchzarten Bf. zu den Zügen S1/S11 aus/in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle St. Peter Zähringer-Eck dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrums Kirchzarten; Kolleg St. Sebastian Stegen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 31 FP, Sa 18 FP und So 17 FP mindestens in den HVZ Mo-Fr sind die Fahrten so zu verdichten das ein Fahrtangebot von 2 Fahrten je Stunde und Fahrtrichtung entsteht
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt in St.Peter nach Kirchzarten Bahnhof in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Kirchzarten in der 24. Stunde Mo-So (die letzten Ankunft der S1 aus Freiburg-Hbf. in dieser Stunde ist abzunehmen)
Umwegfahrten	der Fahrtweg darf zu den maßgeblichen Schulzeiten von/bis zum Schulzentrum Kirchzarten erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Fahrten der Linie 110 können mit den Fahrten der Linien 112, 116 und 120 fahrplanmäßig verbunden werden; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 110 bezeichnet werden; ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig
---------------------------------	---

Liniенnummer	112
Linienfunktion	Vernetzungsliine
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Fahrten St-Peter-Kandel erfolgen nach Absprache mit dem Landkreis Emmendingen unter dessen Mitfinanzierung

Fahrtweg

St.Peter-Zähringer Eck - St.Peter-Sägedobel - Kandel-Rasthaus

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus St. Peter-Zähringer Eck, zu den Fahrten der Linie 110 aus/in Richtung Kirchzarten und der Linie 120 aus/in Richtung Denzlingen ist der Anschluss zu gewährleisten;

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Umsteigezeiten an der Haltestelle St. Peter Zähringer-Eck dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 6 FP, Sa 9 FP und So 12 FP
die Fahrten sind im Stundentakt abgestimmt auf die Angebote der Linien 120 und 110 zu planen

Bedienzeitraum erste Fahrt zum Kandel mit Abfahrt in St.Peter in der 9. Stunde Mo-Sa und in der 8. Stunde So;
erste Fahrt mit Abfahrt ab Kandel in der 10. Stunde Mo-Sa und in der 9. Stunde So;
letzte Fahrt mit Abfahrt ab St. Peter / Kandel zur 19. Stunde Mo-So

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Fahrten der Linie 112 können mit den Fahrten der Linie 120 und 110 fahrplan-technisch verbunden werden
Fahrten erfolgen nur im Umfang einer Mitfinanzierung durch den Landkreis Emmendingen;

Linienummer	116
Linienfunktion	Basislinie/Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt auf dem Teilabschnitt Hinterzarten Bhf. - Breitnau-Kirche die Basisbedienung der Gemeinde Breitnau sicher

Fahrtweg

St.Peter-Zähringer Eck - St. Märgen - Thurner - Breitnau-Kirche - Hinterzarten-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus St. Peter-Zähringer Eck, zu den Fahrten der Linie 110 aus/in Richtung Kirchzarten ist der Anschluss zu gewährleisten, zur Linie 120 aus/in Richtung Denzlingen ist der Anschluss nach Möglichkeit zu herzustellen, wenn dies umlauftechnisch unter Beachtung des SPNV-Anschlusses in Hinterzarten Bhf. möglich ist

Verknüpfungspunkt/e SPNV Hinterzarten-Bahnhof zu den Zügen der S1/S11

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle St. Peter Zähringer-Eck dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Teilstrecke Hinterzarten Bhf. bis Breitnau-Kirche Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP es ist ein Fahrtangebot von 1 Fahrt je Stunde und Fahrtrichtung zu gewährleisten, eine Vertaktung der Angebote ist anzustreben; Für die Gesamtstrecke St. Peter - (Breitnau-Kirche -) Hinterzarten Bhf. Mo-So 8 FP

Bedienzeitraum Für die Gesamtstrecke St. Peter - (Breitnau-Kirche -) Hinterzarten Bhf. gilt:
Mo-Fr erste Fahrt beginnend in St. Peter in der 7. Stunde, letzte Rückfahrt beginnend in Hinterzarten-Bahnhof in der 21. Stunde;
Sa+So erste Fahrt beginnend in St. Peter in der 8. Stunde, letzte Rückfahrt beginnend in Hinterzarten-Bahnhof in der 21. Stunde;
ein Zweistundentakt ist anzustreben, in Zeiten hoher Fahrgastnachfrage soll 1 Fahrt je Fahrtrichtung und Stunde verdichtet werden
Für die Teilstrecke Hinterzarten Bhf. bis Breitnau-Kirche gilt:
Mo-Sa erste Fahrt beginnend in Breitnau in der 6. Stunde, letzte Rückfahrt beginnend in Hinterzarten-Bahnhof in der 24. Stunde;
So erste Fahrt beginnend in Breitnau in der 8. Stunde, letzte Rückfahrt beginnend in Hinterzarten-Bahnhof in der 24. Stunde;

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs (Midi- oder Kleinbus) ist erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;

von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit
von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Fahrten der Linie 116 können mit den Fahrten der Linien 110, 112 und 120 fahr-
plantechnisch verbunden werden;
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Ver-
kehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem
Nummernkreis 110 bezeichnet werden;
ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig

Linienummer	120
Linienfunktion	Basislinie / Vernetzungs linie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	Fahrleistungen im Landkreis Emmendingen sind mit der Verkehrsplanung des Landkreises Emmendingen abzustimmen und können nur mit dessen Zustimmung als Teil des VB 5 ausgeschrieben und vergeben werden. Der Fahrtweg in Denzlingen ist nach den Vorgaben des Landratsamtes Emmendingen zu gestalten; die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinden Heuweiler und Glottertal sicher

Fahrtweg

(Schulzentrum Gundelfingen* -) Denzlingen-ZOB - Heuweiler Laube - Glottertal-Klausenhof - St. Peter-Zähringer Eck

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestelle ist während der maßgeblichen Schulzeiten zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	St. Peter-Zähringer Eck, zu den Fahrten der Linie 112 aus/in Richtung Kandel und der Linie 110 aus/in Richtung Kirchzarten ist der Anschluss zu gewährleisten;
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Denzlingen-ZOB zu den Zügen der Rheintalbahn und der S3 aus/in Richtung Elzach/Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle St. Peter Zähringer-Eck dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrums Denzlingen, Schulen des Schulzentrums Gundelfingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	<u>Für die Teilstrecke Denzlingen ZOB - Glottertal-Klausenhof:</u> Mo-Fr 31 FP, Sa 18 FP, So 17 FP <u>Für die Gesamtstrecke Denzlingen ZOB - (Glottertal-Klausenhof -) St. Peter Zähringer Eck:</u> Mo-Fr 19 FP, Sa 15 FP; So 14
----------------	---

Bedienzeitraum	<u>Für die Gesamtstrecke Denzlingen ZOB - (Glottertal-Klausenhof -) St. Peter Zähringer Eck gilt:</u> erste Ankunft in Denzlingen Bf. in der 7. Stunde Mo-Fr, in der 8. Stunde Sa+So; letzte Abfahrt ab St. Peter in der 21. Stunde Mo-So <u>Für die Teilstrecke Denzlingen ZOB - Glottertal-Klausenhof:</u> Mo-Fr 32 FP, Sa 18 FP, So 17 FP; es ist auf diesem Abschnitt in den HVZ Mo-Fr mindestens ein Fahrtangebot 2 Fahrten je Stunde und Fahrtrichtung anzubieten, das Angebot ist zu vertakten
----------------	--

Umwegfahrten	Der Fahrtweg in Denzlingen ist nach Anweisung des Landratsamtes Emmendingen zu gestalten; der Fahrtweg kann während der maßgeblichen Schulzeiten bis zum Schulzentrum Gundelfingen erweitert werden
--------------	---

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung	der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch die Fahrten der Linie 122 und 120 möglichst ein Halbstundentakt in den HVZ Mo-Fr auf der Teilstrecke Denzlingen-ZOB - Glottertal-Klausenhof entsteht; die Fahrten der Linie 120 können mit den Fahrten der Linie 110, 112 und 116 fahrplantechnisch verbunden werden Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Ver-
---------------------------------	--

kehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem
Nummernkreis 120 bezeichnet werden;
ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

130

Liniennummer	130
Linienfunktion	Basislinie /Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinden Buchenbach und St.Märgen sicher

Fahrtweg

(Kirchzarten-Schulzentrum*) - Kirchzarten-Bahnhof - Burg-Birkenhof - Himmelreich-Bahnhof -
Buchenbach-Rathaus - Wagensteig - St.Märgen-Kirchplatz

alle Unterwegshaltstellen sind zu bedienen mit Ausnahme der Haltestelle

Buchenbach-Schule

* der Fahrtweg ist an Schultagen zu den maßgeblichen Schulzeiten zu erweitern

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Himmelreich Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg/Neustadt bzw. Seebrugg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Dreisamtal Kirchzarten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot **Teilabschnitt Himmelreich-St.Märgen: Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP und So 17 FP**
Teilabschnitt Himmelreich-Kirchzarten: Mo-Fr 8 FP, Sa+So 6 FP

Bedienzeitraum auf dem Teilabschnitt Himmelreich-St. Märgen ist Stundentakt anzustreben (1 Fahrt je Fahrtrichtung und Stunde); dabei sind folgende Bedienzeiten einzuhalten: erste Fahrt mit Abfahrt ab St. Märgen in 6. Stunden Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So; letzte Rückfahrt ab Himmelreich-Bahnhof nach St. Märgen Mo-So in der 24. Stunde; im Teilabschnitt Himmelreich-Kirchzarten soll ein Zweistundentakt angestrebt werden

Umwegfahrten Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Bedienung der Haltestelle Buchenbach-Schule nach Vorgaben des Aufgabenträgers;

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben ausserhalb der HVZ Mo-Fr sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung an den Wochenenden und ausserhalb der Schulverkehrszeiten kann für die Teilstrecke Himmelreich-Kirchzarten das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 130 bezeichnet werden;

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

132

Linienummer	132
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Falkensteig der Gemeinde Buchenbach sicher

Fahrtweg

Falkensteig-Löwenplatz - Himmelreich-Bahnhof - Burg-Birkenhof - Burg Höfen - Kirchzarten-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Kirchzarten-Bhf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg/Neustadt bzw. Seebrugg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Dreisamtal Kirchzarten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 8 FP, Sa+So 6 FP

Bedienzeitraum ein Zweistundentakt ist anzustreben

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

der Einsatz kleineren Fahrzeuge (Midi-/Kleinbus) ist erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Linien 132, 134 und 136 können betrieblich verbunden und auch fahrplan-technisch verbunden werden
an den Wochenenden und ausserhalb der Schulverkehrszeiten kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden;

Liniennummer	134
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Wittental der Gemeinde Stegen sicher

Fahrtweg

Kirchzarten-Bahnhof - Stegen-Unterbirken - Stegen-Dorfplatz - Stegen-Kolleg St. Sebastian* - Wittental-Schule - Ebnet-Hirschen* - Freiburg-Lassbergstraße*

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestellen werden nur Mo-Fr bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Kirchzarten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg bzw. Titisee
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrums Dreisamtal Kirchzarten, Kolleg St. Sebastian Stegen, BBZ Stegen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	8 FP Mo-Fr, 6 FP Sa+So
Bedienzeitraum	ein Zweistundentakt ist anzustreben
Umwegfahrten	zu den maßgeblichen Schulzeiten kann der Fahrtweg um bis zu 10 Fahrten von und zum Schulzentrum Dreisamtal verlängert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	der Einsatz kleineren Fahrzeuge (Midi-/Kleinbus) ist erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linien 132, 134 und 136 können betrieblich verbunden und auch fahrplan-technisch verbunden werden; an den Wochenenden und ausserhalb der Schulverkehrszeiten kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden werden; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 130 bezeichnet werden;

Liniennummer**136**

Linienfunktion

Erschließungslinie

Verkehrsbereich

VB 4 Dreisamtal

Aufgabenträger

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Bemerkungen

die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Unteribental und Burg a.W. der Gemeinden Stegen bzw. Kirchzarten sicher

Fahrtweg

Kirchzarten Bhf. - Burg am Wald - Unteribental

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Kirchzarten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg bzw. Titisee

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Dreisamtal Kirchzarten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot 8 FP Mo-Fr, 6 FP Sa+So

Bedienzeitraum ein Zweistundentakt ist anzustreben

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleineren Fahrzeuge (Midi-/Kleinbus) ist erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Linien 132, 134 und 136 können betrieblich verbunden und auch fahrplan-technisch verbunden werden; an den Wochenenden und ausserhalb der Schulverkehrszeiten kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden werden;

Liniennummer	140
Linienfunktion	Basislinie / Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	das Linienangebot ist bis zur Haltestelle Notschrei Teil des Linienbündels; die darüber hinausgehenden Fahrtangebote bis Todtnau-Busbahnhof sind nicht Gegenstand der Linienbündelung und werden in gemeinsamer Verantwortung mit dem Landkreis Lörrach betrieben; die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinde Oberried und das Mindesterschließungsangebot für deren Ortsteil Hofsgrund sicher

Fahrtweg

Kirchzarten-Bahnhof - Kirchzarten-Sportplatz - Kirchzarten-Schulzentrum¹⁾ - Weilersbach - Oberried-Schule¹⁾ - Oberried-Adler - St.Wilhelm-Hohe Brücke - Hofsgrund - Schauinsland-Halde - Notschrei - Muggenbrunn - Todtnauberg Rathaus - Todtnau-Busbahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

¹⁾ Haltestelle ist nur in maßgeblichen Schulverkehrszeiten zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Todtnau Busbahnhof zu den Fahrten der Linie 7300 von und nach Zell i.W. ist der Anschluss zu gewährleisten;
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Kirchzarten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrums Kirchzarten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	<u>Auf der Verbindung Kirchzarten - Todtnau</u> Angebot nach Fahrplanstand 2021/2022 der SBG-Linie 7215 entsprechend der erteilten PBefG-Genehmigung sicherzustellen; <u>Gemeinsam mit den Angebot auf der Linie 142</u> ist dabei auf den Teilstrecken folgendes Mindestfahrtenangebot sicherzustellen: Kirchzarten Bhf - Oberried Adler Mo -Fr 29 FP, Sa 18 FP, So 17 FP Oberried Adler - Hofsgrund Mo - Fr 15 FP, Sa+So 10 FP die tatsächliche Fahrtenanzahl kann aufgrund der Garantie für den Bestandsfahrplan 2021/2022 der SBG-Linie 7215 überschritten werden
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Hofsgrund bis Kirchzarten-Bahnhof in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So.; letzte Abfahrt ab Kirchzarten-Bahnhof bis Hofsgrund in/nach der 22. Stunde; es ist unter Berücksichtigung des Angebots der Linie 142 für den Teilabschnitt Kirchzarten - Oberried-Adler mindestens ein Fahrtangebot je Fahrtrichtung und Stunde herzustellen; Mo-Fr ist eine Taktverdichtung (2 Fahrten je Stunde je Fahrtrichtung) in der HVZ anzustreben;

Umwegfahrten

keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	der Fahrplan ist unter Berücksichtigung des Angebots der Linie 142 so zu gestalten, dass auf der Teilstrecke Kirchzarten - Oberried ein Fahrtangebot mit 2 Fahrten je Stunde in den HVZ Mo-Fr entsteht; das Fahrtangebot auf der Teilstrecke ab Hofgrund bis Todtnau verbleibt bis zum Ablauf der PBefG-Genehmigung der Linie 7215 im Bestand erhalten; der Betrieb ist in Absprache mit dem Landkreis Lörrach zu planen Lörrach zu planen und auf die dortige Angebotsplanung abzustellen Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 140 bezeichnet werden;

Liniennummer	142
Linienfunktion	Erschließungslinie / Vernetzungs linie
Verkehrsbereich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt gemeinsam mit dem Angebot der Linie 140 das Basisangebot für die Gemeinde Oberried und das Mindesterschließungsangebot für deren Ortsteil Hofsgrund an den Verkehrstagen Mo-Fr sicher

Fahrtweg

Freiburg-Laßbergstraße - Kappel-Königsberger Straße - Neuhäuser-Fischbach¹⁾ - Neuhäuser-Tannenhof¹⁾ - Kirchzarten-Hirschenneck - Kirchzarten-Bahnhof - Kirchzarten-Sportplatz²⁾ - Oberried-Weilersbach²⁾ - Oberried-Adler²⁾

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

- ¹⁾ Fahrtweg kann im Schülerverkehr abweichend gestaltet werden
- ²⁾ Fahrtweg wird Sa+So auf Teilstrecke Laßbergstraße - Kirchzarten Bhf. eingekürzt

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Kirchzarten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Kirchzarten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo - Fr 10 FP, Sa+So 7 FP;
Gemeinsam mit den Angebot auf der Linie 140 ist dabei auf den Teilstrecken folgendes Mindestfahrtenangebot sicherzustellen:
Kirchzarten Bhf - Oberried Adler Mo -Fr 29 FP
Oberried Adler - Hofsgrund Mo - Fr 15 FP

Bedienzeitraum erste Fahrt mit Abfahrt ab Oberried bis Kirchzarten-Bahnhof Mo - Fr in der 7. Stunde;
erste Abfahrt ab Kirchzarten-Bahnhof Sa+So in der 9. Stunde;
letzte Abfahrt ab Kirchzarten-Bahnhof Mo-So in der 19. Stunde;
es ist unter Berücksichtigung des Angebots der Linie 140 für den Teilabschnitt Kirchzarten - Oberried-Adler Mo-Fr mindestens ein Fahrtangebot je Fahrtrichtung und Stunde herzustellen; Mo-Fr ist eine Angebotsverdichtung (2 Fahrten je Stunde je Fahrtrichtung) in der HVZ anzustreben;

Umwegfahrten der Fahrtweg kann an S bis Hofsgrund/St. Willhelm erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;

von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung

der Fahrplan ist so zu gestalten, dass ein Fahrtangebot mit 2 Fahrten je Stunde je Fahrtrichtung für die Basisbedienung bis/ab Oberried-Adler in den HVZ Mo-Fr entsteht;

Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 140 bezeichnet werden;

ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

144

Linienummer	144
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsreich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt gemeinsam mit dem Angebot der Linie 142 das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Zastler und St. Willhelm der Gemeinde Oberried sicher verkehrt nur Mo-Fr

Fahrtweg

Oberried-Adler - Zastler-Mederlehof - Oberried-Adler - St. Wilhelm-Schule - Oberried-Adler

alle Unterwegshaltstellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV durch Umsteigebeziehung zu den Bussen der Linie 140/142 Kirchzarten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	die Linie wird nur Mo-Fr betrieben; Mo - Fr 8+A48:I63 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Oberried in der 7. Stunde; letzte Abfahrt ab St. Wilhelm Kirchzarten-Bahnhof in der 19. Stunde;
Umwegfahrten	der Fahrtweg kann an S bis Hofsgrund/St. Willhelm erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) ist vorzusehen, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Liniennummer	146
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 4 Dreisamtal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Zastler und St. Willhelm der Gemeinde Oberried sicher verkehrt nur Sa+So

Fahrtweg

Kirchzarten-Bhf. - Oberried-Adler - St.Wilhelm-Napf - Oberried-Adler - Kirchzarten-Bhf. - Oberried- Adler - Zastler-Mederlehof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Haltestellen können in anderer Reihenfolge bedient werden

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Kirchzarten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot die Linie wird nur Sa+So betrieben mit 7 Umläufen im Sommerhalbjahr (01.04-01.11.)
im Winterhalbjahr werden die Umläufe eingekürzt

Bedienzeitraum erste Fahrt mit Abfahrt ab Kirchzarten-Bhf. in der 9. Stunde;
letzte Abfahrt ab Zastler-Mederlehof im Sommerhalbjahr in der 20. Stunde;
letzte Abfahrt ab St.Wilhelm im Winterhalbjahr in der 19. Stunde;

Umwegfahrten der Fahrtweg kann an S bis Hofsgrund/St. Willhelm erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) ist möglich, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Liniennummer	200
Linienfunktion	Vernetzungsline (STEV)
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Bleibach Bf. - Niederwinden Schule - Oberwinden Adler - Elzach Abzw. Biederbach - Elzach Bf.

(0:40 Uhr: FR ZOB - FR-Gufi-Str - Waldkirch - Gutach - Bleibach Bf. weiter auf normalem Linienweg)
alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Bleibach Bf.- zu den Fahrten der Linie 244 aus/in Richtung Siegelau ist der Anschluss zu gewährleisten; Bleibach Bf., zu den Fahrten der Linie 240 aus/in Richtung Furtwangen ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Bleibach Bf. zu und von den Zügen der S2 in/aus Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Wartezeit auf verspätete Züge aus Richtung Freiburg bis zu 15 min
Zu berücksichtigende Schulzeiten	keine

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 11 FP, Sa 15 FP, So 12 FP
Bedienzeitraum	verkehrt als Verdichter während Stundentakt der S2, alle in Bleibach endenden Züge der S2 werden zugebracht bzw. abgenommen
	letzte Fahrt mit Ankunft in Bleibach Bf. Zur 23. Stunde Sa-So erfolgt als Weiterfahrt nach Freiburg ZOB mit anschließender Rückfahrt um 00:40 bis Elzach (+ ggf. "nur Ausstieg" nach Biederbach) zus. Fahrten zw Elzach und Denzlingen bzw. Freiburg und zurück vor den Zügen in Abstimmung mit AT möglich.
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist umlauftechnisch mit der Linie 240 verbunden; der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahrten der S2 ein angenäherter Halbstundentakt auf der Strecke Bleibach - Elzach entsteht
	Die Anzahl der FP kann sich verringern oder erhöhen, maßgebend sind die in Bleibach endenden Züge

Liniennummer	202
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 8 Landkreis Emmendingen Südost
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg
Freiburg Gundelfinger Straße - Denzlingen Kauftreff - Denzlingen Sport- und Familienbad - Denzlingen Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb	
Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Freiburg Gundelfinger Straße Richtung IG Nord
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Denzlingen Bf. zu den Zügen der S2 in Richtung Freiburg sowie von den Zügen der S4 (RB aus Richtung Freiburg) Freiburg Gundelfinger Straße Stadtbahnlinie 3
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Denzlingen

Taktvorgaben	
Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 16 und So 14 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Denzlingen Bf./FR-Gundelfinger Straße zur 6. Stunde Mo-FR, zur 7. Stunde Sa, zur 8. Stunde So; Fortführung der Fahrten im Stundentakt

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben	
abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist mit der Linie 204 umlauftechnisch verbunden und kann mit der X 4 umlauftechnisch verbunden werden
	Aufgrund einer Zubestellung der Kommunen Denzlingen und Waldkirch wird der Verkehr Mo-Fr von 15 FP auf 19 FP ausgedehnt. Die Zubestellung wird derzeit überprüft, ggf. Reduzierung auf 15 FP Mo-Fr. Da Sonntags der Verkehr eine Stunde später beginnen soll als samstags, wird die Frühleistung des Sonntag in den Spätverkehr Samstag verschoben

Liniennummer**204**

Linienfunktion

Erschließungslinie

Verkehrsbereich

VB 8 Landkreis Emmendingen Südost

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

Denzlingen Bf. - Denzlingen Kultur- und Bürgerhaus - Denzlingen Kauftreff - Suggental
 Suggenbad - Waldkirch Kastelberghalle - Waldkirch Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Waldkirch zu den Zügen der S2 in Richtung Freiburg;
 Denzlingen Bf. zu den Zügen der S2 in Richtung Freiburg sowie
 von den Zügen der S4 (RB aus Richtung Freiburg)

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Schulen Denzlingen und Waldkirch

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

Mo-Fr 19 FP, Sa 16 und So 14 FP

Bedienzeitraum

erste Fahrt mit Ankunft in Waldkirch Bf./FR-Gundelfinger Straße
 zur 6. Stunde Mo-FR, zur 7. Stunde Sa, zur 8. Stunde So;
 Fortführung der Fahrten im Stundentakt

Umwegfahrten

Eine Bedienung der Schulen in Waldkirch könnte erforderlich werden/sein.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

keine

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Linie ist mit den Linien 202 und 230 umlauftechnisch verbunden

Aufgrund einer Zubestellung der Kommunen Denzlingen und Waldkirch wird
 der Verkehr Mo-Fr von 15 FP auf 19 FP ausgedehnt. Die Zubestellung wird
 derzeit überprüft, ggf. Reduzierung auf 15 FP Mo-Fr. Da Sonntags der Verkehr
 eine Stunde später beginnen soll als samstags, wird die Frühleistung des
 Sonntag in den Spätverkehr Samstag verschoben

Liniennummer**206**

Linienfunktion

Vernetzungsline (STEV)

Verkehrsbereich

VB 6 Elztal

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

Bleibach Bf. - Gutach-Schule - Kollnau Realschule - Kollnau Bf. - Waldkirch Post -
 Waldkirch Gymnasium - Waldkirch Bf. - Waldkirch Batzenhäusle - Waldkirch Buchholz -
 Waldkirch Suggental

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Waldkirch Bf

Bleibach Bf., zu den Fahrten der Linie 240 aus/in Richtung Furtwangen
 und Linie 244 von/nach Siegelau ist der Anschluss zu gewährleisten

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Bleibach Bf. zu und von den Zügen der S2 in/aus Richtung Elzach;
 Waldkirch Bf. zu und von den Zügen der S2 in/aus Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Waldkirch Gymnasium, Waldkirch Berufsschule, Kollnau Realschule,
 Grund- und Werkrealschule Gutach, Schwarzenbergschule Waldkirch

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

Mo-Fr 7 FP + Schülerverstärker (siehe Text)

Bedienzeitraum

erste Fahrt mit Ankunft in Bleibach Bf./Waldkirch Bf. zur 7. Stunde Mo-Fr;
 letzte Fahrt mit Abfahrt ab Bleibach Bf./Waldkirch Bf. zur 19. Stunde Mo-Fr

Umwegfahrten

Mo-Fr an Schultagen sind zusätzlich bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen
 und den entsprechenden Schulzeiten durchzuführen.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Linie ist umlauftechnisch mit der Linie 240 verbunden;
 in den Zeiten, in denen die S2 halbstündlich nach Elzach fährt, sind die Fahrten
 auf der Linie 234 statt auf der Linie 200 durchzuführen;
 aufkommensbedingte Verstärkerfahrten unabhängig

Liniennummer	210
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 7 Landkreis Emmendingen -Mitte
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Denzlingen Bf. - Denzlingen Steinbühl - Vordersexau - Vordersexauer Weg(Busverknüpfung) - Sexau Rathaus - Keppenbach - Freiamt Reichenbach - Freiamt Sägplatz - Mußbach Krone - Freiamt Helgenreute - Freiamt Ottoschwanden Hard - Freiamt Kurhaus/Badstraße - (HintereHöfe/Brettental)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
die Abschnitte
Freiamt Eckacker - Freiamt Brettental Dorfsmiede sowie
Freiamt Eckacker - Freiamt Hintere Höfe werden zweistündig im Wechsel
bedient, sofern eine Wendemöglichkeit gegeben ist

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Sexau Vordersexauer Weg (Busverknüpfung), von den Fahrten der Linie 230 (VB 8) aus/in Richtung Denzlingen/Waldkirch von und nach Freiamt ist der Anschluss Mo-Sa zu gewährleisten; Sexau Waldhorn, von den Fahrten der Linie 230 aus Richtung Denzlingen/Waldkirch nach Freiamt ist der Anschluss So zu gewährleisten;**
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Denzlingen Bf. zu und von den Zügen der S2 in/aus Richtung Waldkirch/Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle Sexau Vordersexauer Weg (Busverknüpfung) dürfen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Emmendingen, Denzlingen, Freiamt und Sexau

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 20 FP*, Sa 19 FP und So 18 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Denzlingen Bf. zur 7. Stunde Mo-Sa, zur 8. Stunde So; erste Fahrt mit Abfahrt ab Denzlingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa und zur 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Ankunft/Abfahrt Denzlingen Bf. zur 01. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	verkehrt Mo-Fr und Sa, So unterschiedlich; die Linie ist mit der Linie 212 umlauftechnisch verbunden; Mo-Fr erfolgt abends (23. - 01. Stunde) bedarfsgerecht die Bedienung von Freiamt Ottoschwanden Hard, Freiamt Brettental und Freiamt Hintere Höfe;

Fahrten nach Freiamt Hintere Höfe und Freiamt Brettental Dorfsmiede
finden statt, sofern Wendemöglichkeiten gegeben sind;
Bus/Bus-Verknüpfung kann ohne Busverknüpfungsanlage am Vordersexauer
Weg auch Lörch/Waldhorn realisiert werden.
*20 FP Mo-Fr, um alle Züge zuzubringen und abzunehmen
** Abweichungen nur mit Zustimmung des AT

Liniennummer**212**

Linienfunktion

Vernetzungsline

Verkehrsbereich

VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

Denzlingen Bf. - Denzlingen Steinbühl - Vorderssexau - Untere Ziel - Sexau Lörch Waldhorn - Sexau Kindergarten - Sexau Rathaus - Sexau Mühlebächle

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Sexau Waldhorn, zu den Fahrten der Linie 230 (VB 8) in Richtung Waldkirch aus Richtung Sexau Mühlebächle ist der Anschluss Mo-Fr zu gewährleisten; Sexau Waldhorn, von den Fahrten der Linie 230 (VB 8) in Richtung Emmendingen Bf./ZOB aus Richtung Denzlingen Bf. ist der Anschluss Mo-Fr zu gewährleisten

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Denzlingen Bf. zu und von den Zügen der S4 (RB aus/in Richtung Freiburg, RE aus/in Richtung Offenburg)

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle Sexau Waldhorn dürfen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Schulen Denzlingen und Sexau

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

Mo-Fr 10 FP an Schultagen (ggf. auch nur in Lastrichtung - Abstimmung mit AT)
Mo-Fr 9 FP an Ferientagen

Bedienzeitraum

HVZ und HVZ zu Schulzeiten

Umwegfahrten

Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten über Denzlingen Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

keine

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Linie ist mit der Linie 210 umlauftechnisch verbunden;
in Vordersexau ist der Fahrtweg über Untere Ziel vorzusehen

Liniennummer**214**

Linienfunktion

Schülerverkehr

Verkehrsbereich

VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

EM Berufsschule - Sexau Waldhorn - Freiamt Keppenbach - Reichenbach - Sägplatz -
 Mußbach Schule - Hard - Kurhaus - Brettental

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Keppenbach auf die Linie 210 von/nach Denzlingen

Sexau auf die Linie 212 von/nach Denzlingen

Mußbach Schulzentrum auf die Linie 216

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
 Umsteigezeiten in Keppenbach dürfen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Schule Freiamt und Schulen Emmendingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

an Schultagen 2 FP + 1 Fahrt EM - Sexau

Bedienzeitraum

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Hinweise zu Konzessionen

Liniennummer

216

Linienfunktion

Schülerverkehr

Verkehrsbereich

VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

Freiamt Schülerverkehr Freiamt

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Keppenbach von/nach Gscheid auf die Linie 210 von/nach Sexau

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Umsteigezeiten in Keppenbach dürfen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Schule Freiamt

Taktvorgaben

Fahrtenangebot
Bedienzeitraum

an Schultagen 9 Fahrten in Abstimmung mit dem AT
zu den Schulzeiten Freiamt

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Hinweise zu Konzessionen

Liniennummer

218

Linienfunktion Schülerverkehr
Verkehrsbereich Einzellinie
Aufgabenträger Eigenwirtschaftlich
Bemerkungen vsl. öDA

Fahrtweg

Freiamt Hintere Höfe - Kurhaus - Mußbach Schule - Hard - Bleichheim - Wagenstadt - Tutschfelden - Broggingen - Heimschule St. Landolin Ettenheim

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Kurhaus auf Linie 210 Richtung Brettental
ggf. Mußbach Schule auf andere Linien
Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Die Umsteigezeiten dürfen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schule St. Landolin Ettenheim

Taktvorgaben

Fahrtenangebot an Schultagen 3 FP
Bedienzeitraum zu den Schulzeiten St. Landolin

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Hinweise zu Konzessionen Linie endet vsl. mit Ende der Konzessionslaufzeit

Liniennummer	230
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 8 Landkreis Emmendingen Südost
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Emmendingen Bf. - Emmendingen Lindenweg/Zentrum Psychiatrie - Kollmarsreute Bf. - Sexau Vordersexauer Weg - Buchholz Kirche - Buchholz Kreisel Batzenhäusle - Waldkirch Industriegebiet - Waldkirch Kastelberghalle - Waldkirch Bf.
alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	In den Zeiten des Halbstundentakts auf der Linie 230: Sexau Lörch/Waldhorn, auf die Linien 210 und 212 von/nach Freiamt (aus/nach EM und Waldkirch), von/nach Denzlingen (aus/nach EM) sonst die Richtungen, die mit Stundentakt erreichbar sind. Waldkirch Bf. zu und von den Zügen der S2 von/nach Bleibach Kollmarsreute bzw. Bürkle-Bleiche auf RTB von/nach OG sofern von der Reisezeit machbar Emmendingen Bf. auf RTB von/nach OG;
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle Sexau Lörch/Waldhorn dürfen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Emmendingen und Waldkirch

Taktvorgaben

VB 9 Breisgau Nordost	
Fahrtenangebot	Mo-Fr 36 FP, Sa 29 und So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa ab 10. Stunde halbstündl., zur 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt in Emmendingen ZOB/Waldkirch Bf. zur 24. Stunde Mo-So;
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine; bedarfsgerecht können größere Fahrzeuge eingesetzt werden.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Die Linie wird mit den Linien 204 und X2 in Waldkirch verbunden sowie mit der Linie X4 in Emmendingen Der Bedienzeitraum wird an den Zügen in Waldkirch von/nach Bleibach bzw. Elzach ausgerichtet. Im Stundentakt der Linie 230 ist der Anschluss auf den Grundtakt der S 2 auszurichten
	Umwegfahrten können in EM über das Berufsschulzentrum und in Waldkirch über Batzenhäusle und zu den Schulen in Waldkirch notwendig werden.

Zu Schulzeiten müssen höhere Kapazitäten vorgesehen werden

Liniennummer	240
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Bleibach Bf. - Bleibach Schwarzwälder Hof - Simonswald Adler - Simonswald Mattenhof - Simonswald Sternen - (Wildgutach Löwen) - Gütenbach Rathaus - Gütenbach Neueck - (Neukirch -) Furtwangen Ilbenstraße - Furtwangen Rößleplatz

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
HS Wildgutach Löwen wird Mo-Fr 23. bis 01. Stunde und Sa, So und F ganztags bedient, sofern Wendemöglichkeit für Standardbusse gegeben
Neukirch nur in Abstimmung mit dem AT

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Bleibach Bf., zu den Fahrten der Linie 200 aus/in Richtung Elzach ist der Anschluss zu gewährleisten; Bleibach Bf., zu den Fahrten der Linie 206 aus/in Richtung Waldkirch (kein SV) ist der Anschluss zu gewährleisten
------------------------------	--

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Bleibach Bf. zu und von den Grundtakt-Zügen der S2 in/aus Richtung Freiburg/Elzach
--------------------------	--

Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Wartezeit auf verspätete Züge aus Richtung Freiburg bis zu 15 min
----------------------------------	---

Zu berücksichtigende Schulzeiten	FH Furtwangen, Grund- und Hauptschule Simonswald, möglichst Schulen Furtwangen
----------------------------------	---

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 20 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Bleibach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa und zur 8. Stunde So; erste Fahrt mit Abfahrt in Bleibach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 8. Stunde Sa und zur 9. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Bleibach Bf. zur 01. Stunde an allen Tagen; letzte Fahrt mit Ankunft in Bleibach Bf. zur 01. Stunde Mo-Fr, zur 24. Stunde Sa-So

Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den Schulen Richtung Waldkirch in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.
--------------	--

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Abends ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
------------------------------	---

Hinweise zur Fahrplangestaltung	ist umlauftechnisch mit den Linien 200 und 206 verbunden; die Fahrten Gütenbach - Furtwangen erfolgen nach Absprache mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis; Fahrten über Wildgutach nur mit Wendemöglichkeit für Standardbusse
---------------------------------	---

bzw. mit Einsatz von kleineren Bussen.

*zur Abwicklung des notwendigen Verkehrs derzeit abweichend Mo-Fr 20 FP
vorgesehen.

Es sind auch Fahrscheine des VSB + ggf. bwegt zu verkaufen.

Liniennummer	242
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Bleibach Bf. - Bleibach Schwarzwälder Hof - Simonswald Adler - Simonswald Eichhof - Simonswald Mattenhof - Simonswald Sternen - Wildgutach Löwen

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

HS Simonswald Grüner Baum wird aus Richtung HS Simonswald Eichhof bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Bleibach Bf., zu den Fahrten der Linie 244 aus/in Richtung Siegelau ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Bleibach Bf. zu und von den Verdichter-Zügen der S2 in/aus Richtung Freiburg/Elzach
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 (wartet bis zu 10 Minuten auf Züge aus Freiburg)
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schule Gutach, Schule Simonswald, (Schulen Waldkirch)

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 17 FP
Bedienzeitraum	fährt nur zu den Zeiten, in den die S2 im Halbstundentakt verkehrt; erste Fahrt mit Ankunft/Abfahrt in Bleibach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Bleibach Bf. zur 22. Stunde Mo-Fr; letzte Fahrt mit Ankunft in Bleibach Bf. zur 23. Stunde Mo-Fr
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Einsatz eines Midibusses (20 Sitzplätze) ist zwingend vorzusehen; sofern Wendemöglichkeiten vorhanden sind, ist bei Verstärkerleistungen ein Standardbus möglich
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist mit der Linie 244 umlauftechnisch verbunden (Mo-Fr)

Liniennummer**244**

Linienfunktion

Erschließungslinie

Verkehrsbereich

VB 6 Elztal

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

Bleibach Bf. - Bleibach Stollen - Siegelau Müllerhof - Siegelau Abzweig Freiamt -
Siegelau Rathaus - Siegelau-Obertal*

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Sollte es möglich sein Anschlüsse in Bleibach sicherzustellen und in Siegelau weitere Haltestellen zu bedienen, wäre es zu begrüßen.

* Haltestelle Obertal wird nur an Schultagen bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Bleibach Bf.- zu den Fahrten der Linie 200 aus/in Richtung Elzach bzw. Linie 206 von/nach Waldkirch ist der Anschluss zu gewährleisten; Bleibach Bf., zu den Fahrten der Linie 242 aus/in Richtung Wildgutach ist der Anschluss zu gewährleisten

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Bleibach Bf. zu und von den Grundtakt-Zügen der S2 in/aus Richtung Freiburg/Elzach - z.T. Verknüpfung Gutach Schule mit Bussen 206 erforderlich

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; die Umsteigezeiten am Bf. Bleibach können in Ausnahmefällen unterschritten werden - es ist noch festzulegen, ob die Anschluss sicherung nur in Lastrichtung erfolgen soll oder Anschlüsse in beiden Richtungen sichergestellt werden soll

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Gutach Schule, (Schulen Waldkirch)

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

Mo-Fr 15 FP, Sa 17 FP, So 13 FP; Fahrtwegerweiterung Obertal mit bis zu 5 FP an Schultagen zur Abdeckung des notwendigen Bedarfs der Schülerbeförderung bis Siegelau-Stefanshof

Bedienzeitraum

erste Fahrt mit Ankunft/Abfahrt in Bleibach Bf. zur 7. Stunde Mo-Fr; zur 8. Stunde Sa und zur 9. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Bleibach Bf. zur 21. Stunde So-Fr letzte Fahrt mit Abfahrt ab Bleibach Bf. zur 24. Stunde Sa

Umwegfahrten

keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Einsatz eines Midibusses (20 Sitzplätze) ist zwingend vorzusehen sofern Wendemöglichkeiten vorhanden sind, ist bei Verstärkerleistungen ein Standardbus möglich

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Linie ist mit der Linie 242 umlauftechnisch verbunden (Mo-Fr);

Liniennummer	250
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Elzach Bf. - Elzach Abzw. Biederbach - Biederbach Rathaus - Biederbach Tannhöf - Biederbach Mersberg - Biederbach Kirche - Höhenhäuser

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Elzach Bf., zu den Fahrten der Linien 252, 260, 262 und ggf. 280 ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Elzach Bf. zu und von den Grundtakt-Zügen der S2 in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Elzach, Schule Biederbach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Elzach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa und So; erste Fahrt mit Abfahrt in Elzach Bf. zur 7. Stunde Mo-Sa, zur 9. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt/Aankunft in Elzach Bf. zur 01. Stunde an allen Tagen (+ letzte Abfahrt ab Elzach zur 2. Stunde nur Ausstieg" mit 0:40 Uhr Bus ab FR)
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Satzungsvorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	keine

Liniennummer	252
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Elzach Bf. - Elzach Abzw. Biederbach - Biederbach Tannhöf - Biederbach Rathaus -
 Biederbach Hintertal - Biederbach Kindergarten - Biederbach Abzweig Illenberg -
 Biederbach Selbig - Oberspitzenbach Kirche - Katzenmoos Lindenbrücke -
 Katzenmoos Höhe - Oberwinden Schule/Bahnhof (- Niederwinden Schule)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
 an Schultagen kann der Fahrtweg entsprechend des Bedarfs der Schülerbeförderung abweichend sein

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Elzach Bf., zu den Fahrten der Linien 250, 260, 262 und ggf. 280 ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Elzach Bf. zu und von den Zügen der S2 in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Winden Bf. zu und von den Zügen der S2 in Richtung Freiburg
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 Zeiten dürfen in Winden unterschritten werden. Schulen Elzach, Schule Biederbach, Schulen Winden

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-So 7,5 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Elzach Bf. zur 7. Stunde Mo-Sa, zur 8. Stunde So; erste Fahrt mit Abfahrt in Elzach Bf. zur 6. Stunde Mo-Sa, zur 7. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt in Elzach Bf. zur 20. Stunde an allen Tagen letzte Fahrt mit Abfahrt in Oberwinden Bf. zur 19. Stunde an allen Tagen Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.
Umwegfahrten	

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Einsatz eines Midibusses (20 Sitzplätze) ist zwingend vorzusehen
Hinweise zur Fahrplangestaltung	In der Regel Abfahrt in Elzach zur ungeraden und in Winden zur geraden Stunde Abweichungen Mittags zu Schulzeiten. Zu bestimmten Zeiten 2 Fahrzeuge notwendig. In der NVZ kann mit Anschluss sicherung auf die 250 in Biederbach Rathaus eine Lenkzeitpause eingerichtet werden.

Liniennummer	260
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Elzach Bf. - (Elzach Schule) - Elzach Löwen - Prechtal Rathaus - Oberprechtal Volk - Oberprechtal Kirche - Oberprechtal Forellenhof - Triberg

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
Mo-Fr an Schultagen zu Schulzeiten wird über Elzach Stadt gefahren und die Haltestelle Elzach Schule bedient, Bedienung erfolgt nur in einer Fahrtrichtung;

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Prechtal B 294, von den Fahrten der Linie 280 von Haslach kommend ist der Anschluss herzustellen*; Elzach Bf., zu den Fahrten der Linien 250, 252, 262 und ggf. 280 ist der Anschluss zu gewährleisten, sofern diese den Grundtakt der S2 bedienen
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Elzach Bf. zu und von den Grundtakt-Zügen der S2 in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle Prechtal B 294 dürfen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Elzach (inkl. Grundschule Prechtal)

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP + (Abfahrt in der 1. Stunde ab Elzach mit "nur Ausstieg")
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt in Elzach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 8. Stunde Sa und zur 9. Stunde So; erste Fahrt mit Ankunft in Elzach Bf. zur 7. Stunde Mo-Fr, zur 8. Stunde Sa und zur 9. Stunde So; letzte Fahrt mit Ankunft in Elzach Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen letzte Fahrt mit Abfahrt ab Elzach Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen + (Abfahrt in der 1. Stunde ab Elzach mit "nur Ausstieg") Taktverdichtungen zu Schulzeiten in Abstimmung mit dem AT
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Satzungsvorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Fahrten Oberprechtal Forellenhof** - Triberg erfolgen nach Absprache mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis (SBK) Dann sind auch Fahrscheine des VSB + ggf. bwegt zu verkaufen.

* nur insoweit die Linie 280 im Stundentakt und zum Grundtakt der S2 verkehrt

** solange in Oberprechtal Forellenhof keine Wendemöglichkeit besteht kann bis Schonach Wälderhaus gefahren werden.

Die Stadt Elzach hat Mo-Fr 4, Sa 3 und So/F 2 Fahrtenpaare bestellt.
Die Fahrten können vom AT abbestellt werden.

Liniennummer**262**

Linienfunktion

Erschließungslinie

Verkehrsbereich

VB 6 Elztal

Aufgabenträger

Landkreis Emmendingen

Bemerkungen

Fahrtweg

Elzach Bf. - Yach Rathaus - Yach Rebstock

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Elzach Bf., zu den Fahrten der Linien 250, 252, 260 und ggf. 280
ist der Anschluss zu gewährleisten

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Elzach Bf. zu und von den Zügen der S2 in Richtung Freiburg (Grundtakt)

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
die maximale Umsteigezeit in Elzach darf höchstens 10 min betragen
Die Linie wartet bis zu 15 Minuten auf verspätete Züge

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Schulen Elzach - inkl. Der Grundschule in Prechtal

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP

Bedienzeitraum

erste Fahrt mit Ankunft in Elzach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa,

zur 8. Stunde So;

erste Fahrt mit Abfahrt in Elzach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde
Sa, zur 9. Stunde So;

letzte Fahrt mit Ankunft in Elzach Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen;

letzte Fahrt mit Abfahrt ab Elzach Bf. zur 01. Stunde an allen Tagen

Umwegfahrten

Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den
entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.**Sonstige Vorgaben**

abweichende Fahrzeugvorgaben

Einsatz von kleineren Fahrzeuggrößen (außerhalb der HVZ) Mo-Fr, Sa und So
möglich

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Erste Fahrt ab Yach als Rückverlängerung des Busses zum Anschluss in
Bleibach in der 6. Stunde möglich.
Letzte Abfahrt ab Elzach auch als "hält nur zum Ausstieg" möglich.Wenn die Grundschule Elzach vollständig nach Prechtal verlegt wird, wird der
Yach-Bus auch zur Verstärkung zwischen Elzach und Prechtal Schule eingesetztDie Stadt Elzach hat Mo-Fr 4, Sa 3 und So/F 2 Fahrtenpaare bestellt.
Die Fahrten können vom AT abbestellt werden.

Liniennummer	270
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 7 Landkreis Emmendingen Mitte
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Emmendingen Bf. - Emmendingen Amtsgericht - Mundingen B3 - Mundingen Rathaus - Landeck Ortseingang (Landeck-Rebstock - Freiamt Mußbach Schule - Freiamt Hard - Freiamt Kurhaus/Badstraße - Freiamt Eckacker - Freiamt Hintere Höfe)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
Freiamt wird nur an Schultagen bedient. Linienführung abhängig vom SV
Bedienung von Landeck ist von der Wendemöglichkeit abhängig

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Emmendingen Bf. zu und von den Zügen der RTB (RB aus Richtung Freiburg und RE in Richtung Freiburg); alle 2 Stunden von/nach Offenburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Emmendingen; Schule Freiamt

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP bis Landeck
Bedienzeitraum	an Schultagen 9 FP bis Freiamt erste Fahrt mit Ankunft in Emmendingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr zur 7. Stunde Sa; zur 8. Stunde So; erste Fahrt mit Abfahrt ab Emmendingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr; zur 7. Stunde Sa; zur 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Ankunft in Emmendingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Emmendingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Die Linie ist mit der Linie 510 umlauftechnisch verknüpft Solange die Wendemöglichkeit in Landeck nicht gegeben ist, werden diese Fahrten nur bis Mundingen Winzerbahnhof angeboten

Liniennummer	280
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 6 Elztal
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Elzach Bf. - (Elzach Schule) - Prechtal B294 - Biederbach Schultishof - Biederbach Heiburg - Mühlenbach Kirche - Haslach im Kinzigtal Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
Mo-Fr an Schultagen zu Schulzeiten wird über Elzach Stadt gefahren und die Haltestelle Elzach Schule bedient, Bedienung erfolgt nur in einer Fahrtrichtung;

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Prechtal B 294, zu den Fahrten der Linie 260 über Elzach Löwen nach Elzach Bf. ist der Anschluss herzustellen; Elzach Bf., zu den Fahrten der Linien 250, 252, 260 und 262 ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Elzach Bf. zu und von den Zügen der S2 in Richtung Freiburg (Grundtakt) Haslach Bf. (noch zu prüfen)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten am Bf. Elzach dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden Umsteigezeiten in Prechtal B 294 dürfen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Elzach, Schulen Haslach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft/Abfahrt in Elzach Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa, zur 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt/Aankunft in Elzach Bf. zur 01. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers/ der Aufgabenträger.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Fahrten Heidburg - Haslach erfolgen nach Absprache mit dem Landkreis Ortenau; es wird die Einrichtung als Regiobus angestrebt kann mit dem Ortenaukreis keine Einigung erzielt werden, gilt tgl. 6 FP Elzach-Haslach sowie Elzach - Heidburg Mo-Fr Schultage 6 FP Ferientage 4 FP, Sa - So 0 FP Der Bedienzeitraum ist an die Schulzeiten in Elzach, Prechtal und Waldkirch anzupassen. Anschlüsse an den bzw. vom Zug ggf. in Bleibach sind herzustellen.

Liniennummer	290
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 9a Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Emmendingen Bf. - Emmendingen Amtsgericht - Mundingen B3 - Köndringen
Heimbacher Straße - Heimbach Rathaus - Malterdingen Hauptstraße - Riegel-Malterdingen Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
Riegel-Malterdingen Bf. wird auf der Ostseite angefahren

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Riegel-Maltdingen Bf., zu den Fahrten der Linie 560
aus/in Richtung Endingen ist der Anschluss zu gewährleisten;

Verknüpfungspunkt/e SPNV Riegel-Malterdingen Bf. zu und von den Zügen der S4
(RB in/aus Richtung Freiburg);
Emmendingen Bf. zu und von den Zügen des RE
(RE in/aus Richtung Freiburg Hbf - 2-stündl.);

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen Teningen, Köndringen, Heimbach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 20 FP*, Sa 19 FP, So 18 FP
Bedienzeitraum erste Fahrt mit Abfahrt ab Riegel-Malterdingen Bf. / Emmendingen ZOB
zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa und zur 8. Stunde So;
letzte Fahrt mit Abfahrt ab Emmendingen ZOB zur 24. Stunde an allen Tagen;
letzte Fahrt mit Ankunft in Emmendingen ZOB zur 2. Stunde an allen Tagen

Umwegfahrten Mo-Fr an Schultagen erfolgen ggf. bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen
in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Mo-Fr während HVZ können bedarfsgerecht Gelenkbusse eingesetzt werden;
Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs
erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Linie ist mit der Linie 292 umlauftechnisch verbunden
*zur bedarfsgerechten Abwicklung des Verkehrs sind 20 FP notwendig

Liniennummer	292
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 9a Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Riegel-Malterdingen Bf. - Malterdingen Hecklinger Straße - Hecklingen Bären - Kenzingen Rathaus - Kenzingen Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
Riegel-Malterdingen Bf. und Kenzingen werden auf der Ostseite angefahren

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Riegel-Maltdingen Bf., zu den Fahrten der Linie 560 aus/in Richtung Endingen ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Riegel-Malterdingen Bf. zu und von den Zügen der S4 (RB in/aus Richtung Freiburg); Kenzingen Bf. von den Zügen des RE aus Richtung Offenburg)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigzeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigzeiten in Riegel-Malterdingen Bf. (Bus) dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Gymnasium Kenzingen, Schule Hecklingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Riegel-Malterdingen Bf. / Kenzingen Bf. zur 7. Stunde an allen Tagen; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Riegel-Malterdingen Bf. / Kenzingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist mit den Linien 290 und 294 umlauftechnisch verbunden
Hinweise zum Fahrtenangebot	Die Stadt Kenzingen hat zusätzliche Fahrten am Abend bestellt. Sollten diese nicht mehr finanziert werden, entfallen vsl 4 FP Mo-Fr, 3 FP Sa, 2 FP So. Dann wäre es möglich sonntags später zu beginnen und die dort entfallenden Fahrtenpaare am Samstagabend anzubieten

Liniennummer	294
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 9a Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Kenzingen Bf. - Bombach Blumenstraße - Nordweil Rathaus - Bleichheim Bleichtalstraße - (Bleichheim Friedhof) - Broggingen Rathaus - Tutschfelden Rathaus - Wagenstadt Tutschfelder Straße - Herbolzheim Schwimmbad - Herbolzheim Rathaus - Herbolzheim Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
ggf. sind die Schulen im Schülerverkehr zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Herbolzheim Bf., zu den Fahrten der Linie 570 aus/in Richtung Rust ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Herbolzheim Bf. zu und von den Zügen der S4 (RB in/aus Richtung Freiburg) Kenzingen Bf. zu und von den Zügen der S4 (RE in/aus Richtung Freiburg, RE aus Richtung Offenburg)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Gymnasium Kenzingen, Bernhard-Galura-Schule Herbolzheim, Emil-Dörle-Schule Herbolzheim, Schulen Wagenstadt, Broggingen und Nordweil

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Herbolzheim Bf. / Kenzingen Bf. zur 7. Stunde an allen Tagen; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Herbolzheim Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Kenzingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist mit der Linie 292 umlauftechnisch verbunden
Hinweise zum Fahrtenangebot	Die Städte Kenzingen und Herbolzheim haben zusätzliche Fahrten am Abend bestellt. Sollten diese nicht mehr finanziert werden, entfallen vsl 4 FP Mo-Fr, 3 FP Sa, 2 FP So. Dann wäre es möglich sonntags später zu beginnen und die dort entfallenden Fahrtenpaare am Samstagabend anzubieten

Liniennummer	301
Linienfunktion	Erschließungslinie/Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Jostal der Stadt Titisee-Neustadt sicher

Fahrtweg

Neustadt-Bahnhof - Hölzebrück-Posthäusle - Neustadt-HELIOS-Klinik - Jostal-Jostalstüble

Waldau-Schweizerhof - Thurner - St. Märgen*

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestelle wird nicht bei allen Fahrten bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	In der Haltestelle Waldau-Schweizerhof ist eine Umsteigemöglichkeit in die Busse der Linie 302 nach Möglicheit sicherzustellen
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Neustadt Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Villingen
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 an der Haltestelle Schweizerhof können die Umsteigezeiten unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrums Neustadt, Titisee-Neustadt

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 7 FP, Sa/So 5 FP die Teilstrecke St. Märgen - Thurner wird nur Mo-Fr mit bis zu 4 FP bedient
Bedienzeitraum	Mo-Fr während HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. Stunde bis 17. Stunde; Sa/So in der HVZ ggf. im 2-Stunden-Takt
Umwegfahrten	der Fahrtweg kann bis St. Peter verlängert werden, wenn dies für den Schülerverkehr vom/zum Schulzentrum Titisee-Neustadt erforderlich wird

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) ist vorzusehen; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden; im Schülerverkehr kann der Einsatz größerer Fahrzeuge erforderlich werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Fahrtweg- und Fahrplangestaltung soll in Absprache mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis und entsprechend der dortigen Verkehrsplanung erfolgen um nach Möglichkeit an der Haltestelle Thurner einen Anschluss an die Linie 550 (Panoramabus) herzustellen; die Fahrten der Linien 301 und 302 können betrieblich und fahrplantechnisch verbunden werden; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 300 bezeichnet werden; ein Brechen in Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;

Liniennummer	302
Linienfunktion	VernetzungsLinie/Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Waldau und Langenordnach der Stadt Titisee-Neustadt sicher

Fahrtweg

St. Peter* - St. Märgen** - Thurner - Waldau-Schweizerhof - Waldau - Langenordnach - Neustadt-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* der Fahrtweg kann Mo-Fr bei bis zu 3 FP von St. Märgen bis St. Peter erweitert werden

** Haltestelle wird nicht bei allen Fahrten bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	In der Haltestelle Waldau-Schweizerhof ist eine Umsteigemöglichkeit in die Busse der Linie 301 nach Möglichkeit sicherzustellen
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Neustadt-Bahnhof zu den Zügen der S1/S11
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; an der Haltestelle Schweizerhof können die Umsteigezeiten unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Titisee-Neustadt: Kreisgymnasium Hochschwarzwald, Realschule Titisee-Neustadt, Hans-Thoma-Schule

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 8 FP; Sa+So 6 FP die Teilstrecke St. Märgen - Thurner wird nur Mo-Fr mit bis zu 6 FP bedient
Bedienzeitraum	Mo-Fr während der HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. bis 17. Stunde; Sa+So in den HVZ, ggf. im 2-Stunden-Takt
Umwegfahrten	

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) ist vorzusehen; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden; im Schülerverkehr kann der Einsatz größerer Fahrzeuge erforderlich werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Fahrweg- und Fahrplangestaltung soll in Absprache mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis und entsprechend der dortigen Verkehrsplanung erfolgen um nach Möglichkeit an der Haltestelle Thurner einen Anschluss an die Linie 550 (Panoramabus) herzustellen; die Fahrten der Linien 301 und 302 können betrieblich und fahrplantechnisch verbunden werden; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem

Nummernkreis 300 bezeichnet werden; ein Brechen in Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;

Liniennummer	310
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisbedienung für die Gemeinde Eisenbach und das Mindesterschließungsangebot für deren Ortsteile Bubenbach, Oberbränd und Schollach sowie den Ortsteil Friedenweiler der Gemeinde Friedenweiler sicher

Fahrtweg

Neustadt-Bahnhof -Neustadt-Papierfabrik - Friedenweiler - Eisenbach-Höchst - Eisenbach-Rathaus* - Schollach-Steingremmen* - Bubenbach-Kirche* - Oberbränd-Kirche*

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestellen können in jeweils anderer Reihenfolge angefahren werden
(Rundkurs)

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Neustadt Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg/Villingen

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
die Umsteigezeiten in Neustadt können unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Neustadt, Titisee-Neustadt;Grundschule Eisenbach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP und So 17 FP

Bedienzeitraum Hauptlinie erste Fahrt mit Ankunft in Neustadt-Bahnhof in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So;
letzte Rückfahrt ab Neustadt-Bahnhof Mo-So in der 24. Stunde;
die erste und letzte Fahrt kann an der Haltestelle Eisenbach-Höchst beginnen/ enden

Umwegfahrten zu den maßgeblichen Schulzeiten kann der Fahrweg um den Ergänzungsfahrweg Höchst - Schwärzenbach-Ahorn - Schollach-Sonne - Schollach-Steingremmen ergänzt werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben ausserhalb der HVZ Mo-Fr sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 310 bezeichnet werden; ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;

Liniennummer	312
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt den notwendigen Bedienumfang im Schülerverkehr für die Ortsteile Schwärzenbach und Schollach der Stadt Titisee-Neustadt bzw. der Gemeinde Eisenbach sicher

Fahrtweg

Neustadt - Schwärzenbach - Sternenhütte - Eisenbach-Schollach

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Neustadt

Taktvorgaben

Fahrtenangebot bis zu 6 FP an Schultagen

Bedienzeitraum

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) ist vorzusehen; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden; im Schülerverkehr kann der Einsatz größerer Fahrzeuge erforderlich werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung ein Brechen in Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig; die Linie kann mit den Fahrten der Linie 310 betrieblich und fahrplanmäßig verbunden werden;

Liniennummer	320
Linienfunktion	Basislinie / Vernetzungs linie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie wird ab der Haltestelle Gündelwangen in gemeinsamer Verantwortung mit dem Landkreis Waldshut betrieben; Angebot und Fahrplan sind mit diesem abzusprechen; ein Angebot in diesem Abschnitt findet nur im Umfang einer Mitfinanzierung durch den Landkreis Waldshut für das jeweilige Verkehrsgebiet statt; eine Einbeziehung der Verbindung in ein Teillinien- oder Gesamtlinienbündel ist auf dem Fahrtabschnitt Lenzkirch - Bonndorf nur in Absprache mit dem Landkreis Waldshut zulässig; die Linie stellt das Basisbedienung für die Gemeinde Lenzkirch und das Mindesterschließungsangebot für deren Ortsteil Kappel sicher

Fahrtweg

Neustadt-Bahnhof - Kappel-Kirche - Lenzkirch-Kurpark - Lenzkirch-Ruhbühl - Gündelwangen-Hirschen - Ziegelhof - Bonndorf-Rathaus

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Neustadt Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Neustadt, Titisee-Neustadt
Schulen des Bildungszentrums Bonndorf; Sommerbergschule Lenzkirch

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Teilabschnitt Neustadt-Lenzkirch Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FB
Teilabschnitt Lenzkirch-Bonndorf Mo-Fr 15,5 FP, Sa 10,5 FP, So 6,5 FP
Fahrten erfolgen nur im Umfang einer Mitfinanzierung durch den Landkreis Waldshut für das jeweilige Verkehrsgebiet;

Bedienzeitraum Teilabschnitt Neustadt-Lenzkirch Mo-Fr erste Ankunft in Neustadt-Bhf. in der 6. Stunde, Sa in der 7. Stunde und So in der 8. Stunde;
die letzte Rückfahrt ab Neustadt-Bhf. hat Mo-So in der 24. Stunde zu erfolgen
Teilabschnitt Lenzkirch-Bonndorf erste Abfahrt ab Bonndorf Mo-Fr in der 6. Stunde, Sa in der 7. Stunde, So in der 11. Stunde;
letzte Abfahrt in Neustadt-Bhf. Mo-So in der 20. Stunde

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben ausserhalb der HVZ Mo-Fr sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Fahrten Lenzkirch - Bonndorf erfolgen nach Absprache mit dem Landkreis Waldshut nach dessen Vorgaben und in dessen rechtlicher und finanzieller Mitverantwortung;
das Fahrplanangebot verbleibt bis zum Ablauf der PBefG-Genehmigung der Linie 7258 im Fahrplanbestand 2022 erhalten;
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 320 bezeichnet werden; ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;

Liniennummer	330
Linienfunktion	Vernetzungsline - STEV
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	

Fahrtweg

Neustadt-Bahnhof - Neustadt-Ziegelhütte - Friedenweiler - Rötenbach - Rötenbach-Löffingen-Benzgelände - Löffingen-Bahnhof - *Unadingen

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
 * der Fahrweg kann in Schulzeiten der Grundschule Unadingen-Bachheim
 bis Unadingen erweitert werden

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Neustadt Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Grundschule Unadingen-Bachheim

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 12 FP

Bedienzeitraum verkehrt Mo-Fr als HVZ-Verdichter zu den Fahrten der S1, die in Neustadt-Bhf. enden/beginnen

Umwegfahrten mit bis zu 3 Fahrten je Fahrtrichtung sind an Schultagen die Grundschulstandorte Bachheim und Unadingen zu bedienen

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung der Fahrplan ist so zu gestalten, dass auf der Teilstrecke Neustadt-Löffingen an den Betriebstagen Mo-Fr ein Ergänzungstakt zu den Fahrten der S1 entsteht
 Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 330 bezeichnet werden;

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

332

332	
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsreich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	Rundkurs die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Seppen- hofen, Reiselfingen und Göschweiler der Stadt Lörringen sicher

Fahrtweg

Löffingen-Bahnhof - Löffingen-Bonndorfer Straße - Seppenhofen-Gasthaus Traube - Reiselfingen-Gässle - Göschweiler-Hirschen - Löffingen-Reichberg - Löffingen-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen, der Linienweg kann alternierend gestaltet werden

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Löffingen Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg bzw. den Fahrten der Linie 330

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulzentrum Löfingen; Grundschule Göschweiler Schulen des Schulzentrums Neustadt, Titisee-Neustadt

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 12 Fahrten im Rundkurs, Sa+So 10 Fahrten im Rundkurs

Bedienzeitraum Mo-Fr: während der HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. Stunde bis 17. Stunde im Stundentakt; letzte Fahrt ab Löffingen-Bhf. nach der 22. Stunde
Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Löffingen-Bhf. nach der 22. Stunde

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Linie ist mit der Linie 336 betrieblich verbunden; an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden

Liniennummer	336
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Dittishausen der Stadt Löffingen sicher

Fahrtweg

Löffingen-Bahnhof - Löffingen-Gewerbegebiet B31 - Dittishausen-Rathaus
 Dittishausen-Oele - Dittishausen-Rathaus

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen mit der Maßgabe, dass

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Löffingen Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg bzw. den Fahrten der Linie 330
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeit an der Haltestellen Löffingen Bf. (Bus) darf in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulzentrum Löffingen Schulen des Schulzentrums Neustadt, Titisee-Neustadt

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: während der HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. Stunde bis 17. Stunde im Stundentakt; letzte Fahrt ab Löffingen-Bhf. nach der 22. Stunde Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Löffingen-Bhf. nach der 22. Stunde
Umwegfahrten	eine Fahrwegerweiterung zum Freizeitpark Tazmania kann nach Absprache und Kostenvereinbarung mit der Stadt Löffingen vorgenommen werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist mit den Linien 332/334 betrieblich verbunden; HS Löffingen-Tatzmania/Bad ist nach bedarfsgerecht anzufahren; an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden

Liniennummer	340
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	<p>die Linie wird ab der Haltestelle Feldberg-Hebelhof in gemeinsamer Verantwortung mit dem Landkreis Lörrach betrieben; Angebot und Fahrplan sind mit diesem abzusprechen; ein Angebot in diesem Abschnitt findet nur im Umfang einer Mitfinanzierung durch den Landkreis Lörrach für das jeweilige Verkehrsgebiet</p> <p>eine Einbeziehung der Verbindung in ein Teillinien- oder Gesamtlinienbündel ist auf dem Fahrtabschnitt Feldberg-Hebelhof - Todtnau nur in Absprache mit dem Landkreis Lörrach zulässig</p> <p>die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Feldberg der Gemeinde Feldberg sicher</p>

Fahrtweg

Titisee-Bahnhof - Titisee-Freibad - Bärental-Löffelschmiede - Bärental-Bahnhof -
 Feldberger Hof - Feldberg-Hebelhof - Fahl-Skilift - Brandenberg - Todtnau-Busbahnhof
Ergänzungsfahrweg: Bärental-Bahnhof - Feldberger Hof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Titisee-Bhf. zu den Zügen der S1/S11aus/in Richtung Freiburg für Fahrten des Ergänzungsfahrwegs kann der Bhf. Bärental als Verknüpfungspunkt festgelegt werden
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	keine

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 12,5 FP, Sa+So 11 FP Ergänzungsfahrweg Sa+So zusätzlich je 5 FP
Bedienzeitraum	jeweils mindestens ein Fahrtangebot je Stunde (Stundentakt) erste Fahrt mit Abfahrt ab Todtnau/Titisee Mo-Fr in der 9. St, Sa+So in der 9. oder 10. Stunde; letzte Abfahrt in Todtnau/Titisee Mo-Fr in der 20. oder 21. Stunde, Sa+So 19. oder 20. Stunde Fahrten erfolgen nur im Umfang einer Mitfinanzierung durch den Landkreis Waldshut für das jeweilige Verkehrsgebiet;

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Fahrten Todtnau - Zell im Wiesental erfolgen nach Absprache mit dem Landkreis Lörrach nach dessen Vorgaben und in dessen rechtlicher und finanzieller Verantwortung;

das Fahrplanangebot verbleibt bis zum Ablauf der PBefG-Genehmigung der Linie 7300 im im Fahrplanbestand 2022 erhalten;
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 340 bezeichnet werden; ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;

Liniennummer	350
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteil Saig und Fischbach der Gemeinden Lenzkirch bzw. Schluchsee sicher

Fahrtweg

Neustadt-Bahnhof - Titisee-Bahnhof - Saig-Ochsen - Lenzkirch-Kurpark -
Fischbach-Gasthof Hirschen - Schluchsee-Bahnhof - Seebrugg-Bahnhof*

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* die Haltestelle Seebrugg-Bahnhof kann entfallen, wenn dort keine Anschlüsse zu Fahrtangeboten im WTV bestehen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Titisee-Bhf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrums Neustadt, Titisee-Neustadt und der Sommerberg-Schule Lenzkirch

Taktvorgaben

Fahrtenangebot
Teilstrecke Neustadt-Bahnhof bis Titisee-Bahnhof Mo-Fr 15 FP, Sa 10 FP
Teilstrecke Titisee-Bahnhof bis Saig Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP
Teilstrecke Lenzkirch bis Seebrugg Mo-Fr 8 FP, Sa+So 6 FP

Bedienzeitraum
erste Ankunft aus Saig in Titisee-Bahnhof Mo-Fr in der 6. Stunde, Sa+So in der 9. Stunde; letzte Rückfahrt aus Titisee nach Saig in der 22. Stunde;
Teilstrecke Neustadt-Bahnhof bis Titisee-Bahnhof Mo-Fr zwischen der 8. und 20. Stunde, Sa zwischen der 9. und der 19. Stunde im Stundentakt
Teilstrecke Titisee-Bahnhof bis Lenzkirch Mo-Fr in den HVZ im Stundentakt (1 Fahrt je Fahrtrichtung), Sa+So mindestens 2-Stunden-Takt zwischen der 9. und 22. Stunde;
Teilstrecke Lenzkirch bis Seebrugg Mo-Fr während der HVZ morgens 7. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. bis 17. Stunde, ausserhalb der HVZ ggf. 2-Stunden-Takt; Sa/So in der HVZ ggf. im 2-Stunden-Takt

Umwegfahrten Fahrwegverkürzung bis Seebrugg siehe oben

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben ausserhalb der HVZ Mo-Fr sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem

Nummernkreis 350 bezeichnet werden; ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;

Liniennummer	352
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 5 Hochschwarzwald
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt den notwendigen Bedienumfang im Schülerverkehr für den Orts- teil Raitenbuch der Gemeinde Lenzkirch sicher

Fahrtweg

Lenzkirch-Kurpark - Raitenbuch-Abzw. Berg

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Verknüpfung zu den Angeboten der Linien 320 oder 350 von und nach Neustadt bzw. Titisee erreicht werden, soweit dies für den Schülerverkehr zu den weiter-führenden Schulen erforderlich ist

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Sommerbergschule Lenzkirch

Taktvorgaben

Fahrtenangebot bis zu 3 FP an Schultagen

Bedienzeitraum maßgebliche Schulzeiten

Umwegfahrten Fahrtwegerweiterungen bis Lenzkirch-Sommerbergschule während der Schulzeiten an bis zu drei Fahrten/Schultag ist vorzusehen

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus, etc.) ist vorzusehen; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden;

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Liniennummer	400
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10A Hartheim/Bad Krozingen
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie wird aufgrund einer Landesförderung als Regiobuslinie betrieben und hat die Vorgaben des Förderbescheides zum Betrieb zu beachten

Fahrtweg

Bad Krozingen-Schulzentrum - Bad Krozingen-Bahnhof - Breisach-Lidl* -

Breisach-BadenCampus* - Breisach-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestelle wird nur aus Fahrtrichtung Bad Krozingen angefahren

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Bad Krozingen-Bahnhof zu den Zügen der Rheintalbahn von/nach Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 Umsteigezeiten im Bad Krozingen-Bahnhof dürfen in Ausnahmefällen für Züge aus Richtung Freiburg unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP das Fahrtangebot kann reduziert werden, wenn die Landesförderung für Regiobusse und/oder die Mitfinanzierung des Angebots durch die Städte Breisach und Bad Krozingen nicht (mehr) erfolgt
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Bad Krozingen in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So; letzte Abfahrt in Bad Krozingen-Bahnhof in der 24. Stunde Mo-So;
Umwegfahrten	

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung	es ist mindestens eine Verbindung in jeder Fahrtrichtung je Stunde als Taktverkehr während der o.g. Betriebszeiten nach den Vorgaben der Förderrichtlinie Regiobusse des Landes Baden-Württemberg anzubieten Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 400 bezeichnet werden;
---------------------------------	---

Linienummer	410
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 1 Schönberg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für Scherzingen und Offnadingen sicher

Fahrtweg

(Bad Krozingen-Schulzentrum*) - Bad Krozingen Bf. - Biengen Krone - Offnadingen-Biengener Str. - Offnadingen-B3 - Norsingen - Scherzingen - Schallstadt Bf. - Wolfenweiler-B3 ** - Freiburg-Munzinger Str. (Haid)**

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Mo-Fr an Schultagen sind zu den maßgeblichen zu berücksichtigenden Schulzeiten die Fahrten bedarfsgerecht von Bad Krozingen-Bahnhof bis Bad Krozingen-Schulzentrum zu erweitern

** wird das Mindestangebot Sa + So als On-Demand-Angebot gestaltet oder werden kleinere Fahrzeuge (Midi- oder Kleinbus) eingesetzt, ist der Linienweg bis Schallstadt Bf. einzukürzen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Freiburg-Munzinger Straße (Haid) zu der Stadtbahn Linie 3; Bad Krozingen Bahnhof zu den Angeboten der Rheintalbahn bei On-demand-Verkehren Sa/So oder Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midi-/Kleinbus) Schallstadt Bahnhof zu den Angeboten der Rheintalbahn
--------------------------	---

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Bad Krozingen Schulzentrum

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 8 FP; Sa+So 6 FP

Bedienzeitraum Mo-Fr während HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. Stunde bis 17. Stunde; Sa+So in den HVZ, ggf. im 2-Stunden-Takt

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Es können kleinere Fahrzeuge (Midi- oder Kleinbus) eingesetzt werden, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung der Verkehr soll auf der Teilstrecke Bad Krozingen-Bahnhof bis Biengen-Krone nach Möglichkeit zeitversetzt zu den Angeboten der Linie 470 erfolgen; an den Wochenenden kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden.

Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 410 bezeichnet werden;

Liniennummer	420
---------------------	------------

Linienfunktion	Basislinie / Vernetzungsline (STEV)
Verkehrsbereich	VB 1 Schönberg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für Ebringen und Pfaffenweiler sicher

Fahrtweg

Freiburg-ZOB - Freiburg-Munzinger Str. (Haid) - Leutersberg - Ebringen - Pfaffenweiler - Kirchhofen-Raiffeisenplatz - Staufen-Gaisgraben - Staufen-Süd Bf. **- (Münstertal Bhf.)
alt. Fahrtweg ab Kirchhofen: - Bad Krozingen Bhf. - Bad Krozingen SZ *

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
soweit aus Kapazitätsgründen Gelenkbusse eingesetzt werden müssen, kann statt die Bedienung der Haltestellen in Ebringen-Oberdorf entfallen
* Mo-Fr an Schultagen sind zu den maßgeblichen Schulzeiten die Fahrten zu den zu berücksichtigenden Schulzeiten von Kirchhofen-Raiffeisenplatz bis Bad Krozingen-Schulzentrum zu erweitern
**Mo-Fr in den HVZ Fahrten bis Münstertal Bf.; Sa+So endet die Linie in Staufen Süd

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Kirchhofen Raiffeisenplatz, zu den Fahrten der Linie 440 von und nach Bad Krozingen Bf. ist mindestens stündlich ein Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Freiburg-Munzinger Straße (Haid) zu der Stadtbahn Linie 3;
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeit an der Haltestelle Kirchhofen Raiffeisenplatz kann in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Jengerschule Ehrenkirchen; Faust-Gymnasium Staufen Schulen im Schulzentrum Bad Krozingen (Realschule, Kreisgymnasium, Berufliche Schule)

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Teilstrecke Freiburg ZOB - Staufen: Mo-Fr 15 FP, Sa 10 FP, So 10 FP; Stundentakt in den HVZ Mo- Fr;

Teilstrecke Staufen - Münstertal: Mo-Fr 4 FP

Teilstrecke Freiburg Munzinger Str. - Kirchhofen-Raiffeisenplatz Mo - Fr 12 FP, Sa 8 FP, So 7 FP; dabei ist zusammen mit dem Fahrtangebot Freiburg ZOB - Staufen das Basisangebot für Ebringen und Pfaffenweiler sicherzustellen;

Teilstrecke Kirchhofen-Raiffeisenplatz - Bad Krozingen Mo - Fr 10 FP, Sa 8 FP, So 7 FP
Ziel ist die Angebotsverdichtung mindestens in den HVZ Mo-Fr zwischen Kirchhofen und Freiburg -Munzinger Straße (Haid)

Bedienzeitraum erste Fahrt mit Ankunft in Freiburg/Staufen in der 8. Stunde Mo-Fr, in der 9. Stunde an Sa und So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Freiburg Hbf. in der 23. oder 24. Stunde; verkehrt Mo-Fr auf der Teilstrecke Staufen - Münstertal als HVZ-Verdichter zu den Fahrten der S3, die in Staufen Süd enden/beginnen (HVZ 7-9 Uhr,12-19 Uhr)

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

der Fahrplan ist so zu gestalten, dass auf der Teilstrecke Staufen-Münstertal an den Betriebstagen Mo-Fr ein Ergänzungstakt zu den Fahrten der S3 besteht;

Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 420 bezeichnet werden;

Liniennummer	430
Linienfunktion	Erschließungslinie/Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10B Münstertal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	Zu Ergänzungsfahrten siehe unter "Taktvorgaben" die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Obermünster-tal der Gemeinde Münstertal sicher

Fahrtweg

Rotenbuck/Münsterhalden* - Münstertal Bf. - Münstertal-Münster - Münstertal-Spielweg - Wiedener Eck

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestellen werden nur eingeschränkt bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Münstertal Bf. zu und von den Zügen der S3 bzw. der Linie 42C
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Staufen Gymnasium, Heitersheim Realschule mit Anschluss in Münstertal Bf.

Taktvorgaben

Fahrtenangebot auf dem Abschnitt Münstertal-Bahnhof bis Spielweg Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP; zwischen Spielweg und dem Wiedner Eck sind Fahrten aus dem o.g. Angebot wie folgt fortzusetzen: Mo-Fr 4 FP, Sa+So 6 FP; Ergänzungsfahrten Münstertal Bhf. - Rotenbuck/Münsterhalden Mo-Fr 15 Fahrten je Tag, Sa+So je 6 Fahrten je Tag

Bedienzeitraum für den Teilabschnitt Münstertal Bhf. - Spielweg gelten folgende Vorgaben: Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Münstertal-Bahnhof in der 6. Stunde; letzte Fahrt ab Münstertal-Bahnhof in der 22. oder 23. Stunde Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Münstertal-Bahnhof in der 22. oder 23. Stunden die Fortsetzungsfahrten zum Wiedner Eck sollen hinsichtlich der zeitlichen Lage so gestaltet werden, dass die Bedürfnisse des Schulverkehrs beachtet werden und jeweils am Wiedner Eck nach Möglichkeit eine Umsteigemöglichkeit in/aus Richtung Belchenbahn besteht Ergänzungsfahrten Münstertal Bhf. - Rotenbuck/Münsterhalden: während HVZ Mo-Fr morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ Mo-Fr mittags 13. bis 19. Stunde; Sa+So jeweils ein Fahrtenpaar Vormittag und Nachmittag umlauftechnisch bedingt können einzelne Fahrten Mo-Fr in Rotenbuck beginnen oder enden, Sa+So Fahrtbeginn/-ende in Rotenbuck

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs (Midi- oder Kleinbus) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
------------------------------	---

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 430 bezeichnet werden;
ein Brechen der Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;
umlauftechnisch bedingt können einzelne Ergänzungsfahrten Mo-Fr in Rotenbuck beginnen oder enden, Sa+So Fahrtbeginn/-ende in Rotenbuck

Liniennummer	432
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10B Münstertal
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie deckt den Zusatzverkehr an Schultagen für die Wohnbereiche Süßenbrunn, Neuhäuser, Rotenbuck und Kaltwasser der Gemeinde Münstertal ab; Sie wird nur an Schultagen betrieben

Fahrtweg

Münstertal Bf. - Süßenbrunn - Kaltwasser

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Münstertal Bf. zu und von den Zügen der S3 bzw. der Linie 42C
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Staufen Gymnasium, Heitersheim Realschule mit Anschluss in Münstertal Bf. Abt Columban-Schule Münstertal

Taktvorgaben

Fahrtenangebot bis zu 8 FP Mo-Fr an Schultagen

Bedienzeitraum Mo-Fr an Schultagen zu den maßgeblichen Schulzeiten

Umwegfahrten der Fahrtweg kann bei Bedarf bis zur Abt Columban schule erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs (Midi- oder Kleinbus) ist erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
------------------------------	--

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Liniennummer	440
Linienfunktion	Basislinie / Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 1 Schönberg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot der Gemeinden im Hexental und für Ehrenkirchen sicher

Fahrtweg

Freiburg ZOB - Freiburg Paula-Modersohn-Platz (Vauban) - Merzhausen - Au - Wittnau - Sölden
 Bollschweil - Ehrenstetten-Kirche - Kirchhofen-Raiffeisenplatz - (alternativ**) Gewerbegebiet Niedermatten/Norsingen-Kirchhofener Straße - Bad Krozingen-Bahnhof - (Bad Krozingen-Schulzentrum*)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Mo-Fr an Schultagen sind zu den maßgeblichen Schulzeiten die Fahrten zu den zu berücksichtigenden Schulzeiten von Kirchhofen-Raifeisenplatz bis Bad Krozingen-Schulzentrum zu erweitern

** soweit gemeinsam mit dem Fahrtangebot der Linie 420 2 Fahrten je Stunde zwischen Kirchhofen-Raifeisenplatz und Bad Krozingen-Bahnhof verkehren, ist eine dieser Fahrten über Norsingen-Kirchhofener Straße zu führen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Kirchhofen Raiffeisenplatz: zu den Fahrten der Linie 420 von und nach Staufen-Süd ist mindestens stündlich ein Anschluss zu gewährleisten; Bollschweil Abzw. St. Ulrich: zu den Fahrten der Linie 442 von und nach St. Ulrich ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Freiburg Paula-Modersohn-Platz zur Stadtbahn Bad Krozingen Bf. zu den Zügen der Rheintalbahn
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 diese Umsteigezeit an der Haltestelle Kirchhofen Raiffeisenplatz kann in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Jengerschule Ehrenkirchen; Schulen des Schulzentrums Bad Krozingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Teilabschnitt Freiburg ZOB - Freiburg Paula-Modersohn-Platz Mo-So 10 FP Teilabschnitt Paula-Modersohn-Platz - Sölden Mo-Fr 34 FP, Sa 27 FP, So 17 FP Teilabschnitt Sölden - Kirchhofen-Raiffeisenplatz Mo-Fr 28 FP, Sa 18 FP, So 17 FP Teilabschnitt Kirchhofen-Raiffeisenplatz - Bad Krozingen-Bahnhof Mo-Fr 23 FP, Sa + So 10 FP
----------------	---

Für alle Gemeinden des Hexentals ist die Basisversorgung sicherzustellen;
 darüber hinaus ist Ziel die folgende Angebotsverdichtung:

Teilabschnitt Paula-Modersohn-Platz bis Sölden: Mo-Sa verdichteten mindestens in den HVZ

Teilabschnitt Sölden bis Kirchhofen-Raiffeisenplatz: verdichteten mindestens in der HVZ Mo-Fr

Teilabschnitt Kirchhofen-Raiffeisenplatz bis Bad Krozingen: verdichten mindestens Mo-Fr in der 7., 8., 13., 14. und 17. Stunde

Bedienzeitraum	erste Abfahrt/Ankunft in Paula-Modersohn-Platz in der 6. Stunde Mo-Sa und So in der 7. Stunde; letzte Abfahrt in Bad Krozingen und Paula-Modersohn-Platz in der 23. Stunde
----------------	--

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Einsatz von Gelenkzügen in den HVZ Mo-Fr an Schultagen ist zu den maßgeblichen Schulbeginns- und - endzeiten vorzusehen
Hinweise zur Fahrplangestaltung	<p>das Fahrtangebot der Linien 420 und 440 zwischen Kirchhofen-Raiffeisenplatz und Bad Krozingen kann auch jeweils durch eine Umsteigebeziehung in Fahrten anderer Linien ab/bis Raiffeisenplatz erfüllt werden, wenn dies umlauf- und betriebs-technisch vorteilhaft ist</p> <p>Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Ver-kehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 440 bezeichnet werden;</p>

Liniennummer**442**

Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 1 Schönberg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil St. Ulrich der Gemeinde Bollschweil sicher

Fahrtweg

Bollschweil Abzw. St. Ulrich - St. Ulrich Geiersnest

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Bollschweil Abzw. St. Ulrich, zu den Fahrten der Linie 440 von und nach Freiburg ist der Anschluss zu gewährleisten

Verknüpfungspunkt/e SPNV keine

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Umsteigezeit an der Haltestelle Bollschweil Abzw. St. Ulrich kann in Ausnahmefällen unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 8 FP; Sa+So 6 FP

Bedienzeitraum Mo-Fr während der HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. bis 17. Stunde;
Sa+So in den HVZ, ggf. im 2-Stunden-Takt

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midi- oder Kleinbus) zwingend; es können Kleinbusse eingesetzt werden, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung über den Anschluss an die Fahrten der Linie 440 ist in Kirchhofen-Raiffeisenplatz der Schülerverkehr zu und von den Schulen des Schulzentrums Bad Krozingen und von und zum Faust Gymnasium Staufen sicherzustellen;
an den Wochenenden und ausserhalb der Schulverkehrszeiten kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden.

Liniennummer	450
Linienfunktion	Basislinie/Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10A Hartheim/Bad Krozingen
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinde Hartheim und das Mindesterschließungsangebot für die Stadt- und Ortsteile Schlatt, Feldkirch und Bremgarten sicher

Fahrtweg

Bad Krozingen-Schulzentrum - Bad Krozingen-Bahnhof - Schlatt - Feldkirch -
Hartheim-Rathaus - Bremgarten - Gewerbepark Breisgau * - Heitersheim Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
* im Gewerbepark Breisgau werden nur die Haltestellen entlang der
Max-Immelmann-Allee bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Bad Krozingen-Bahnhof zu den Zügen der Rheintalbahn von/nach Freiburg Heitersheim-Bahnhof zu den Zügen der Rheintalbahn von/nach Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 Umsteigezeiten im Bad Krozingen-Bahnhof dürfen in Ausnahmefällen für Züge aus Richtung Freiburg in Bad Krozingen unterschritten werden Umsteigezeiten in Heitersheim-Bahnhof sollen in der Regel 7 Minuten nicht unterschreiten, dürfen aber für Züge in Richtung Freiburg unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrum Bad Krozingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Im <u>Teilabschnitt Bad Krozingen Bhf. - Hartheim</u> Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP Im <u>Teilabschnitt Hartheim - Heitersheim Bhf.</u> Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Hartheim in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So; letzte Abfahrt in Bad Krozingen-Bahnhof in/nach der 24. Stunde Mo-So;
Umwegfahrten	das Fahrtangebot im Teilabschnitt Hartheim-Rathaus - Heitersheim Bhf. ist nach Maßgabe der hierzu zwischen dem Aufgabenträger und der Gemeinde Hartheim bzw. dem Zweckverband Gewerbepark Breisgau zu erweitern

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	es ist mindestens eine Verbindung in jeder Fahrtrichtung je Stunde, möglichst als Taktverkehr während der o.g. Betriebszeiten anzubieten; von den Takt- zeiten darf abgewichen werden, wenn dies zur Erreichung der SPNV-An- schlüsse in Bad Krozingen erforderlich wird; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte

Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 450 bezeichnet werden;

Liniennummer	460
Linienfunktion	Basislinie/Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10A Hartheim/Bad Krozingen
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinde Eschbach und das Mindesterschließungsangebot für den Stadtteil Tunsel der Stadt Bad Krozingen sicher

Fahrtweg

Heitersheim-Bahnhof - Eschbach - Tunsel - Schlatt - Bad Krozingen-Schulzentrum* -

Bad Krozingen-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Haltestelle ist während der maßgeblichen Schulzeiten zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Heitersheim-Bahnhof zu den Zügen der Rheintalbahn von/nach Freiburg
Vorgaben zur Anschlussicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 Umsteigezeiten in Heitersheim-Bahnhof sollen in der Regel 7 Minuten nicht unterschreiten, dürfen aber für Züge in Richtung Freiburg unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen des Schulzentrum Bad Krozingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Heitersheim in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So; letzte Abfahrt in Heitersheim in/nach der 24. Stunde Mo-So;
Umwegfahrten	

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	es ist mindestens eine Verbindung in jeder Fahrtrichtung je Stunde, möglichst als Taktverkehr während der o.g. Betriebszeiten anzubieten; von den Taktzeiten darf abgewichen werden, wenn dies zur Erreichung der SPNV-Anschlüsse in Heitersheim erforderlich wird; es sind ausreichende Standzeiten an einer der Endhaltestellen zum Ausgleich von betriebsbedingten Verspätungen auf der Rheintalbahn zu berücksichtigen Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 460 bezeichnet werden;

Liniенnummer	462
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 10, Teilbündel 10A Bad Krozingen/Hartheim
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Stadtteil Gallenweiler der Stadt Heitersheim sicher

Fahrtweg

Bad Krozingen Bf. - Bad Krozingen-Schulzentrum - Schmidhofen - Gallenweiler - Heitersheim Katholische Kirche - Heitersheim-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
 einzelne Fahrten können an der Haltestelle Heitersheim-Malteserhalle beginnen oder enden, wenn dies umlauftechnisch erforderlich ist und dem Schülerverkehr dient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Heitersheim Bf.
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Heitersheim Realschule, Bad Krozingen Schulzentrum

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 12 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: während der HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ mittags 13. Stunde bis 17. Stunde im Stundentakt; letzte Fahrt ab Heitersheim-Bhf. nach der 22. Stunde
	Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Heitersheim-Bhf. nach der 22. Stunde

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Es können kleinere Fahrzeuge (Midi- oder Kleinbus) eingesetzt werden, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	an den Wochenenden und ausserhalb der Schulverkehrszeiten kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden.

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

470

Linienummer	470
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsreich	VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10A Hartheim/Bad Krozingen
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Stadt- und Ortsteile Biengen, Hausen und Mengen der Stadt Bad Krozingen bzw. der Gemeinde Schallstadt sicher

Fahrtweg

(Bad Krozingen-Schulzentrum)* - Bad Krozingen-Bahnhof - Biengen-Krone - Hausen-Adler - Munzingen - Mengen - Schallstadt-Bahnhof - FR-Haid

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* der Fahrtweg ist mindestens zu den massgeblichen Schulzeiten von/bis Bad Krozingen-Schulzentrum zu erweitern;

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Bad Krozingen-Bahnhof zu den Zügen der Rheintalbahn von/nach Freiburg FR-Haid zu den Angeboten der Stadtbahn Freiburg

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Umsteigezeiten im Bad Krozingen-Bahnhof dürfen in Ausnahmefällen für Züge aus Richtung Freiburg unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen des Schulzentrum Bad Krozingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP

Bedienzeitraum Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt ab Hausen in Fahrtrichtung Bad Krozingen und in Mengen Fahrtrichtung Freiburg in der 6. Stunde, letzte Fahrt ab Bad Krozingen-Bahnhof in/nach der 22. Stunde ; Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Bad Krozingen-Bahnhof in/nach der 22. Stunde;

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
------------------------------	--

Hinweise zur Fahrplangestaltung Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 470 bezeichnet werden;

Liniennummer**475**

Linienfunktion

Vernetzungsline

Verkehrsbereich

VB 10 Breisgau Mitte, Teilbündel 10A Hartheim/Bad Krozingen

Aufgabenträger

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Bemerkungen

die Linien 470 und 475 sind fahrplanmäßig und betrieblich verbunden;
 die Linie stellt einen Anschluss der Gemeinde Hartheim zum Gewerbegebiet Haid in Freiburg während der maßgeblichen Berufspendlerzeiten sicher;
 das Fahrplanangebot beider Linien ist deshalb aufeinander abzustimmen

Fahrtweg

Bremgarten - Hartheim - Feldkirch - Hausen

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

in Hausen zu und von den Bussen der Linie 470 nach Freiburg-Haic

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot

Mo-Fr 8 FP

Bedienzeitraum

jeweils ein stündliches Angebot während HVZ Mo-Fr morgens in Fahrtrichtung Freiburg und in der HVZ Mo-Fr mittags 13. bis 17. Stunde in Fahrtrichtung Hartheim

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

siehe oben unter Bemerkungen

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

500

Liniennummer	500
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 9b Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	Diese Linie ergänzt den Schienenverkehr der S5 im notwendigen Umfang nach Vorgaben des AT

Fahrtweg

Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Riegel Breite - Endingen Bf. - Königschaffhausen - Sasbach - Jechtingen (- Bischoffingen - Burkheim - Oberrotweil - Achkarren Bf. - Breisach)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Riegel-Malterdingen, Endingen, ggf. Sasbach, Breisach
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	ggf. Breisach, Oberrotweil, Sasbach, Endingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	nach Vorgabe des AT, abhängig vom Angebot auf der S5
Bedienzeitraum	nach Vorgabe des AT, abhängig vom Angebot auf der S5

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
------------------------------	-------

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Liniennummer	510
---------------------	------------

Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Denzlingen Bf. - Denzlingen Gewerbegebiet - Vörstetten Ortsmitte - Schupfholz Krone - Oberreute Rathaus - Wasser Bildungszentrum - Emmendingen Freiburger Straße - Emmendingen Bf./ZOB

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
Mo-Sa morgens und So ist eine Bedienung von Denzlingen Unterdorf mind.
alle 2 Stunden zu gewährleisten, wenn Anschlüsse erreichbar sind, stündlich

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Reute am Dorfbrunnen, von den Fahrten der Linie 512 von und nach Nimburg Bf. ist der Anschluss zu gewährleisten (von / nach EM)
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Denzlingen Bf. zu und von den Zügen der S2 in/aus Richtung Freiburg/Elzach im Grundtakt
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle Reute am Dorfbrunnen dürfen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Denzlingen, Emmendingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Denzlingen Bf./Emmendingen Bf zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa, zur 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Denzlingen Bf./Emmendingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Zusatzfahrt Freiburg ZOB ab 00:40 an allen Tagen über Reute, Wasser nach Emmendingen ZOB Zu Schulzeiten ist die Schule in Denzlingen und ggf. das Berufsschulzentrum EM sowie die Markgrafen RS in EM zu bedienen.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist umlauftechnisch mit der Linie 270 verbunden; der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahrten der Linie 512 ein angenäherter Halbstundentakt auf der Teilstrecke Denzlingen Bf. - Reute am Dorfbrunnen entsteht Sofern kein Anschluss in Denzlingen besteht, darf die erst Fahrt auch erst in Vörstetten Ortsmitte starten
Hinweis zum Fahrweg	Zur Reduzierung von Verspätungen kann eine Wegeführung in Abstimmung mit der Linie 512 in Denzlingen erfolgen. Das Unterdorf und das Gewerbegebiet sind mit den Linien 510 und 512 stündlich anzubinden, welche Linie in welcher Richtung die Bedienung übernimmt, ist mit dem AT abszustimmen.

Liniennummer	512
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Denzlingen Bf. - Denzlingen Unterdorf - Vörstetten Ortsmitte - Reute am Dorfbrunnen - Bottingen WG Platz - Nimbburg Rathaus - Nimbburg Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
zu Schulzeiten ist eine Bedienung der Schule Denzlingen erforderlich

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Reute am Dorfbrunnen, von den Fahrten der Linie 510 von und nach Emmendingen Bf. ist der Anschluss zu gewährleisten (Bottingen/Nimburg)
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Denzlingen Bf. zu und von den Zügen der S2 aus/in Richtung Freiburg/Elzach - sonntags auch in Nimburg in beide Richtungen
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten an der Haltestelle Reute am Dorfbrunnen dürfen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schule Denzlingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 17 FP, Sa 15 FP, So 11 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Denzlingen Bf./Nimburg Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa-So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Denzlinegn Bf./Nimburg Bf. zur 22. Stunde Mo-So
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahrten der Linie 510 ein angenehmer Halbstundentakt auf der Teilstrecke Denzlingen Bf. - Reute am Dorfbrunnen entsteht Der Zwischentakt der S 2 ist in Denzlingen zuzubringen und abzunehmen Daran orientiert sich auch der Bedienzeitraum und die Anzahl der FP
Hinweis zum Fahrweg	Zur Reduzierung von Verspätungen kann eine Wegeführung in Abstimmung mit der Linie 510 in Denzlingen erfolgen. Das Unterdorf und das Gewerbegebiet sind mit den Linien 510 und 512 stündlich anzubinden, welche Linie in welcher Richtung die Bedienung übernimmt, ist mit dem AT abzustimmen.

Liniennummer	520
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 09b Breisgau Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Emmendingen Bf./ZOB - Emmendingen Marktplatz - Mundingen B3 - Teningen Post - Nimburg Rathaus - Nimburg Bf. - Eichstetten - Bahlingen - Teningen Post - Emmendingen Bf./ZOB

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
Im Schülerverkehr sind ggf. Schulen anzufahren und Riegel sowie Bottingen zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Emmendingen Bf. zu und von den Zügen der RTB (RE aus Richtung Freiburg, RB in Richtung Freiburg, RB aus Richtung Offenburg, soweit möglich RE Richtung Offenburg)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Emmendingen, Teningen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Nimburg Bf./Emmendingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa, zur 8. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Nimburg Bf./Emmendingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Im Schülerverkehr können bedarfsgerecht Gelenkbusse eingesetzt werden; Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Aufgrund der gegenwärtigen Fahrplangestaltung auf der Rheintalbahn (RTB) ist es erforderlich, in Emmendingen in gerader Stunde und ungerader Stunde zu unterschiedlichen Minutenzeiten abzufahren. Dies führt zu einem unterschiedlichen Linienverlauf in gerader zur ungeraden Stunde. Der o.g. Linienverlauf ist in der Ungeraden Stunde ab Emmendingen und der folgende Linienverlauf in der geraden Stunde anzubieten. Sollte sich der Fahrplan auf der Rheintalbahn ändern, ist möglichst der o.g. Linienverlauf anzubieten. Emmendingen Bf./ZOB - EM Marktplatz - Mundingen B3 - Teningen Post - Teningen Rohrlache - Bahlingen Bf. - Bahlingen Friedensplatz - Teningen Rohrlache - Teningen Post - Mundingen B3 - EM Marktplatz Emmendingen Bf./ZOB

Liniennummer	530
---------------------	------------

Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	verkehrt nur Mo-Fr

Fahrtweg

(Freiburg Messe - Freiburg Engesserstr. - Freiburg Stübeweg -) Freiburg Gundelfinger Str. - (Gundelfingen Schule) - Gundelfingen Rathaus West - Vörstetten Ortsmitte - Reute Am Dorfbrunnen - Reute Kronengasse - Holzhausen Adler - Hugstetten Kirche - Hugstetten ZOB - Umkirch / (- FR-Moosweiher)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen mit Ausnahme der HS
Freiburg Max-Planck-Institut

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	ggf. Reute mit X1 (in Abstimmung mit dem AT zu prüfen)
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Hugstetten Bf. zu den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Breisach Freiburg Gundelfinger Straße zu der Stadtbahn Linie 3
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Gundelfingen Bildungszentrum

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP,
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Umkirch Mo - Fr zur 7. Stunde; erste Fahrt mit Ankunft in Umkirch Mo - Fr zur 7. Stunde; letzte Fahrt mit Abfahrt ab March Hugstetten ZOB Mo - Fr zur 23. Stunde; letzte Fahrt mit Ankunft in March Hugstetten ZOB Mo - Fr zur 23. Stunde
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht über Gundelfingen Bildungszentrum nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Einsatz von Gelenkbussen im Schülerverkehr
Hinweise zur Fahrplangestaltung	ab 19 Uhr wird der Mo - Fr anzustrebende Stundentakt durch ein 2-Stunden-Takt abgelöst

Liniesteckbrief BREISGAU-BUS

560

Linienummer	560
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 9a Breisgau Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	auf dem Linienweg verkehren bis zum Ende der jeweiligen PBefG-Genhmigungen Bestandsverkehre der SWEG; bis zur vollständigen Einbeziehung dieser Verkehre in das Linienbündelungskonzept des VB 9 sind parallel oder Konkurrenzverkehre zum Bestandsangebot ausgeschlossen

Fahrtweg

Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Riegel Breite - Endingen Bf. -
Forchheim Herrenstraße/Wyhler Straße - Wyhl Endinger Straße - Weisweil Steinstraße -
Weisweil Kenzinger Straße - Kenzingen Freiburger Straße - Kenzingen Rathaus - Kenzingen Bf.
alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Endingen Bf., zu den Fahrten der Linie 562 von und nach Leiselheim/Kiechlinsbergen/Amoltern ist der Anschluss zu gewährleisten (Mo-Sa) Riegel-Maltdingen Bf., zu den Fahrten der Linien 290 und 292 aus/in Richtung Emmendingen/Kenzingen ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Riegel-Malterdingen Bf. zu und von den Zügen der S4 (RB aus/in Richtung Freiburg); Kenzingen Bf. zu und von den Zügen der S4 (RB aus/in Richtung Freiburg);
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Umsteigezeiten in Riegel-Malterdingen Bf. (Bus) dürfen in Ausnahmefällen unterschritten werden
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Endingen, Wyhl und Kenzingen (ggf. sind Schulen direkt anzufahren)

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP, So 17 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Riegel-Malterdingen Bf. /Kenzingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7 Stunde Sa-So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Endingen Bf. / Kenzingen Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist. Im Schülerverkehr kann der Einsatz von Gelenkbussen erforderlich sein.
------------------------------	---

Hinweise zur Fahrplangestaltung

der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahrten der Linie 564 ein näherungsweiser Halbstundentakt auf der Teilstrecke Wyhl - Endingen entsteht (Mo-Fr)
Forchheim Herrenstraße ist noch abzuklären, optional Forchheim Wyler Straße oder alternativer Standort auf direktem Linienweg.

Der Streckenabschnitt Endingen Bf. - Riegel-Malterdingen Bf. Wird von der L 560 nur bedient, wenn nicht die alte Linie 103 der SWEG oder die S 5 zur gleichen Zeit fährt.

Um von den Kenzinger Schulen die Verteilung am nördlichen Kaiserstuhl zu gewährleisten, kann es erforderlich sein, Direktbusse an Schultagen über Forchheim und/oder Riegel nach Endingen zu führen

Liniennummer	562
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 9b Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Endingen Bf. - Amoltern Ortschaftsamt - Königschaffhausen Weiherweg -
 Kiechlinsbergen Weiherstraße - Kiechlinsbergen Winzergenossenschaft -
 Leiselheim Steuernbergerstraße - Endingen Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen;
 verkehrt vormittags in umgekehrter Fahrtrichtung

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Endingen Bf., zu den Fahrten der Linie 560 von und nach
 Riegel-Malterdingen Bf. ist der Anschluss zu gewährleisten

Verknüpfungspunkt/e SPNV Endingen Bf. zu und von den Zügen der S1/S11
 in/aus Richtung Freiburg;
 ggf. auf Züge der S5

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
 Umsteigezeit in Endingen Bf. darf in Ausnahmefällen auf bis zu 2 min
 unterschritten werden

Zu berücksichtigende Schulzeiten Schulen Endingen, Kiechlinsbergen /(Königschaffhausen), Gemeinde Sasbach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 15 FP; Sa 17 FP; So 13 FP
 Bedienzeitraum erste Fahrt mit Abfahrt ab/Ankunft in Endingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr;
 zur 7. Stunde Sa; zur 8. Stunde So
 letzte Fahrt mit Abfahrt ab/Ankunft in Endingen Bf. zur 19. Stunde So-Fr;
 zur 22. Stunde Sa;
 Umwegfahrten Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in
 den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs
 erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Linie ist mit den Linien 564 (Mo-Fr) umlauftechnisch verbunden

Amoltern kann nur angefahren werden, wenn eine funktionierende
 Wendemöglichkeit geschaffen wird (durchzusetzende Halteverbote oder
 separate Wendeschleife)

Liniennummer	564
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 9b Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	auf dem Linienweg verkehren bis zum Ende der jeweiligen PBefG-Genhmigungen Bestandsverkehre der SWEG; bis zur vollständigen Einbeziehung dieser Verkehre in das Linienbündelungskonzept des VB 9 sind parallel oder Konkurrenzverkehre zum Bestandsangebot ausgeschlossen

Fahrtweg

Endingen Bf. - Forchheim Wyhler Straße - Wyhl Endinger Straße - Sasbach Bf. - Königschaffhausen Endinger Straße/Bf. - Endingen Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Endingen Bf. zu und von den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Sasbach, Wyhl und Endingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 13 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab/Ankunft in Endingen Bf. zur 6. Stunde; letzte Fahrt mit Abfahrt ab/Ankunft in Endingen Bf. zur 19. Stunde Mo-Fr
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Linie ist mit der Linie 562 umlauftechnisch verbunden (Mo-Fr); der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahren der Linie 560 ein näherungsweiser Halbstundentakt auf der Teilstrecke Wyhl - Endingen entsteht (Mo-Fr)

Liniensteckbrief BREISGAU-BUS

566

Linienummer	566
Linienfunktion	Schülerverkehrslinie
Verkehrsreich	VB 9b Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	Diese Linie bedient nur den notwendigen Schülerverkehr der Schule in Sasbach und ggf. Wyhl

Fahrtweg

Wyhl Schule - Sasbach Schule - Jechtingen - Leiselheim

alle Unterwegshaltstellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus keine

Verknüpfungspunkt/e SPNV

Vorgaben zur Anschluss sicherung

Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Schulen Sasbach, Wyhl

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr an Schultagen
Bedienzeitraum zu den Schulzeiten

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Linie ist z.T. mit der Linie 562 umlauftechnisch verbunden;

Die Linie kann auch in der Linie 562 aufgehen, sofern immer von/nach Leiselheim angehangt wird.

Liniennummer	570
Linienfunktion	Basislinie / Vernetzungs linie
Verkehrsbereich	VB 9a Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	für den Teilabschnitt Rheinhausen-Rust besteht eine gemeinsame Aufgabenträgerverantwortung mit dem Landkreis Ortenaukreis

Fahrtweg

Herbolzheim Bf. - Rheinhausen Herbolzheimer Straße - Rheinhasen Bürgerzentrum Süd - Rheinhausen Altes Rathaus - Rust EP-Verwaltung bzw. Rust Schule - Rust Fischerstr - Rust Europa-Park-Hotel-Resort

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Rheinhausen Bürgerzentrum Süd, von den Fahrten der Linie 572 von und nach Weisweil ist der Anschluss zu gewährleisten (Mo-Fr); Herbolzheim Bf., zu den Fahrten der Linie 294 aus/in Richtung Kenzingen ist der Anschluss zu gewährleisten
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Herbolzheim Bf. zu und von den Zügen der S4 (RB aus/in Richtung Freiburg)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Herbolzheim, Rheinhausen, Rust

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 19 FP, Sa-So 18 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Herbolzheim Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 8. Stunde Sa-So; erste Fahrt mit Abfahrt in Herbolzheim Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr, zur 7. Stunde Sa-So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Herbolzheim Bf. zur 24. Stunde an allen Tagen; letzte Fahrt mit Ankunft in Herbolzheim Bf. zur 01. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu der o.g. Schule in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
Hinweise zur Fahrplangestaltung	der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahrten der Linie 572 ein näherungsweiser Halbstundentakt Mo-Fr auf der Teilstrecke Rheinhausen Bürgerzentrum Süd - Herbolzheim Bf. entsteht
	die Fahrten Rheinhausen - Rust Europa-Park Hotel-Resort erfolgen nach Absprache mit dem Landkreis Ortenau; die hierzu zwischen den Landkreisen Emmendingen und Ortenaukreis getroffenen Vereinbarungen sind im Betrieb zu beachten;

Der Anschluss in Rheinhausen von/nach 572 bezieht sich auf die Relation

Weisweil - Rust zu Taktzeiten sowie im Schülerverkehr

In Rust kann entgegen der Lastrichtung gefahren werden, um die Fahrzeiten einzuhalten

Liniennummer	572
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 9a Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Herbolzheim Bf. - Rheinhausen Bürgerzentrum Nord - Rheinhausen Bürgerzentrum Süd -
Rheinhausen Schweizer Hof - Weisweil Steinstraße/Rathaus - Weisweil Kirche

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
die HS Weisweil Steinstraße wird aus Richtung Rheinhausen kommend, die HS
Weisweil Rathaus in Richtung Rheinhausen angefahren

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	Rheinhausen Bürgerzentrum Süd, von den Fahrten der Linie 570 von und nach Rust ist der Anschluss zu gewährleisten (Mo-Fr)
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Herbolzheim Bf. zu und von den Zügen der S4 (ständlich abwechselnd RE und RB in/aus Richtung Freiburg)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen Herbolzheim; Schulen Kenzingen - ggf. Rust

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 6 FP sowie zus. 6 FP an Schultagen
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Ankunft in Herbolzheim Bf. zur 7. Stunde Mo-Fr; erste Fahrt mit Abfahrt ab Herbolzheim Bf. zur 6. Stunde Mo-Fr; letzte Fahrt mit Ankunft in/Abfahrt ab Herbolzheim Bf. zur 18. Stunde an allen Tagen
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen erfolgen bedarfsgerecht Fahrten zu den o.g. Schulen in den entsprechenden Schulzeiten nach Vorgaben des Aufgabenträgers.

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	der Fahrplan ist so zu gestalten, dass durch Fahrten der Linie 570 ein näherungsweiser Halbstundentakt Mo-Fr auf der Teilstrecke Rheinhausen Bürgerzentrum Süd - Herbolzheim Bf. entsteht; weiterhin ist der Fahrplan so zu konzipieren, dass der RE am Bf. Herbolzheim in/aus Richtung Freiburg angebunden wird

Liniennummer	620
Linienfunktion	Basislinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2A Vorbergzone
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Städte und Gemeinden Sulzburg und Ballrechten-Dottingen sicher

Fahrtweg

Heitersheim-Bahnhof - Heitersheim-Lindenplatz - Dottingen-Rathaus - Sulzburg-Marktplatz - (Sulzburg-Ernst-Leitz-Schule*)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Mo-Fr sind zu den maßgeblichen Schulzeiten die Fahrten zu den zu berücksichtigenden Schulzeiten bis zur Haltestelle Ernst-Leitz-Schule zu erweitern

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Heitersheim Bf. zu und von den Zügen der Rheintalbahn

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen

Zu berücksichtigende Schulzeiten Heitersheim Realschule

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 19 FP, Sa 18 FP und So 17 FP
Bedienzeitraum erste Fahrt mit Abfahrt ab Sulzburg in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So;
letzte Abfahrt in Heitersheim-Bahnhof in der 24. Stunde Mo-So;

Umwegfahrten keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung wenn möglich ist der Fahrplan der Linie 620 so zu gestalten, dass Fahrten der Linie 641 als Umsteigeverbindung ab Dottingen-Rathaus ausgestaltet werden kann; Fahrten der Linie 620, 640 und 641 können insoweit fahrplanmäßig verbunden werden
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 620 bezeichnet werden;

Liniennummer	624
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2A Vorbergzone
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Stadteil Hügelheim sicher

Fahrtweg

Heitersheim-Bahnhof - Heitersheim-Beiersdorfstraße Weg - Seefelden-Rathaus/B3 - Buggingen-Lindenplatz - Hügelheim - (Müllheim-Schulzentrum* - Müllheim-Bismarckstraße* - Müllheim-Hügelheimer Straße*) - Müllheim-Östliche Allee - Müllheim-Bürgerhaus Süd - Müllheim-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

*Haltestellen müssen nur während der maßgeblichen Schulzeiten des Schulzentrums Müllheim bedient werden. Die Haltestellen Östliche Allee und Bürgerhaus können dann entfallen, wenn dies zur Sicherstellung des SPNV-Anschlusses erforderlich ist

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Heitersheim Bf. zu und von den Zügen der Rhentalbahn

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen

Zu berücksichtigende Schulzeiten Müllheim Schulzentrum

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Heitersheim Bhf. in der 6. Stunde; letzte Fahrt ab Heitersheim-Bhf. in/nach der 22. Stunde Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Heitersheim-Bhf. in/nach der 22. Stunde
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden; abweichende Fahrwege innerhalb des Stadtgebietes von Müllheim zulässig

Liniennummer	630
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2B Müllheim-Neuenburg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Stadt- und Ortsteile Zienken und Grißheim sicher

Fahrtweg

Heitersheim-Bahnhof - Grißheim - Zienken - Neuenburg-Freiburger Straße -
(Neuenburg-Gymnasium - Neuenburg - Friedhofstraße*) - Neuenburg-Breisacher Straße** -
Neuenburg-Bahnhof

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Mo-Fr an Schultagen sind zu den maßgeblichen zu berücksichtigenden Schulzeiten die Haltestellen Neuenburg-Gymnasium und Neuenburg-Friedhofstraße zu bedienen
** die Haltestelle entfällt, soweit die Haltestellen Gymnasium und Friedhofstraße angefahren werden

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	zu den Angeboten der Linie 650 (s.u.)
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Heitersheim Bf. zu und von den Zügen der Rheintalbahn; Neuenburg-Bahnhof zu und von den Zügen nach/aus Müllheim oder zu den Busangeboten der Linie 650 Neuenburg-Bahnhof - Müllheim-Bahnhof, soweit möglich
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn in Heitersheim ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Neuenburg Kreisgymnasium, Mathias-von-Neuenburg-Realschule Neuenburg

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Heitersheim Bhf. in der 6. Stunde; letzte Fahrt ab Heitersheim-Bhf. in/nach der 22. Stunde Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Heitersheim-Bhf. in/nach der 22. Stunde
Umwegfahrten	

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Die Linien 630, 632 und 650 können fahrplanmäßig verbunden werden; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 630 bzw. 650 bezeichnet werden;

Liniennummer	632
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2B Müllheim-Neuenburg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Stadtteil Steinenstadt sicher

Fahrtweg

(Neuenburg-Gymnasium - Neuenburg - Friedhofstraße*) - Neuenburg-Bahnhof - Steinenstadt-Kirche - Steinenstadt- Malzacker/Eichacker** - Schliengen Bahnhofstraße

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Mo-Fr an Schultagen sind zu den maßgeblichen zu berücksichtigenden Schulzeiten kann der Linienweg zu Haltestellen Neuenburg-Gymnasium und

Neuenburg-Friedhofstraße erweitert werden

** die Haltestelle Steinenstadt-Malzacker wird in Fahrtrichtung Schliengen, die Haltestelle Steinenstadt-Eichacker in Fahrtrichtung Neuenburg bedient

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	zu den Angeboten der Linie 650 (s.u.)
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Schliengen Bhf. zu und von den Zügen der Rheintalbahn; Neuenburg-Bahnhof zu und von den Zügen nach/aus Müllheim oder zu den Busangeboten der Linie 650 Neuenburg-Bahnhof - Müllheim-Bahnhof, soweit möglich
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021 Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn in Schliengen ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Neuenburg Kreisgymnasium, Mathias-von-Neuenburg-Realschule Neuenburg

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Schliengen Bhf. in der 6. Stunde; letzte Fahrt ab Schliengen-Bhf. in/nach der 22. Stunde Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; soweit in Schliengen ein Anschluss an die Rheintalbahn nicht erreicht werden kann, ist ein SPNV-Anschluss in Neuenburg herzustellen.
Umwegfahrten	

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Die Linien 630, 632 und 650 können fahrplanmäßig verbunden werden;

Liniennummer	640
Linienfunktion	Vernetzungsline/Erschließungsline
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2A Vorbergzone
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Stadt- und Ortsteile Zunzingen, Dattingen, Britzingen und Laufen sicher

Fahrtweg

Müllheim-Bahnhof - Müllheim-Bürgerhaus Süd - Müllheim-Östliche Allee - (Schulzentrum*) - Heliosklinik - Zunzingen - Dattingen - Britzingen - Laufen - Sulzburger-Betberger Straße - Sulzburg-Marktplatz - (Sulzburg-Ernst-Leitz-Schule*)

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* Mo-Fr an Schultagen können Fahrten bei Bedarf zu den maßgeblichen Schulzeiten der Grundschule Sulzburg von Sulzburg-Marktplatz bis Sulzburg-Ernst-Leitz-Schule erweitert werden

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Müllheim Bahnhof zu und von den Zügen der Rheintalbahn

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen

Zu berücksichtigende Schulzeiten Müllheim Schulzentrum, Faust-Gymnasium Staufen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP

Bedienzeitraum Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Müllheim Bhf. in/nach der 6. Stunde; letzte Fahrt ab Müllheim Bhf. in oder nach der 23. Stunde
Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Müllheim Bhf. in oder in/nach der 22. Stunde

Umwegfahrten s.o. Sulzburg-Ernst-Leitz-Schule

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist.
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung Fahrten der Linie 620 und 640 können fahrplanmäßig verbunden werden;
an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 640 bezeichnet werden;

Liniennummer**641**

Linienfunktion

Vernetzungsline/Erschließungsline

Verkehrsbereich

VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2A Vorbergzone

Aufgabenträger

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Bemerkungen

die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Stadt- und Ortsteile Ballrechten, Wettelbrunn und Grunern sicher

Fahrtweg

Sulzburg-Marktplatz - Oberdottingen - Dottingen-Rathaus - Ballrechten-WG - Wettelbrunn - Grunern-Gasth. Bahnhof - Staufen-Süd

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Bhf. Staufen Süd von und zu den Zügen der Münstertalbahn (S3)

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Faust-Gymnasium Staufen

Staufen-Gaisgraben erweitert werden+A29:I55

Fahrtenangebot Mo-Fr 12 FP, Sa+So 10 FP

Bedienzeitraum Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt;
Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden;

Umwegfahrten sofern dies umlauftechnisch möglich ist, können die Fahrten bis zur Haltestelle Staufen-Gaisgraben erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben Mo-Fr außerhalb der HVZ sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist. von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Angebote der Linie 641 kann als Umsteigeverbindung ab Dottingen-Rathaus ausgestaltet werden, so dass dann die Linie 641 in Dottingen endet; Fahrten der Linien 620, 640 und 641 können fahrplanmäßig verbunden werden; an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden

Liniennummer	644
Linienfunktion	VernetzungsLinie/ErschließungsLinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2A Vorbergzone
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Stadtteile Vögisheim und Feldberg sicher; Fahrleistungen im Landkreis Lörrach sind außerhalb des Schülerverkehrs mit der Nahverkehrsplanung des Landkreises Lörrach abzustimmen und können nur mit dessen Zustimmung als Teil des Gesamtbündels VB 2 ausgeschrieben und vergeben werden; alternative Fahrwege sind möglich, wenn hierdurch die Belange des Schülerverkehrs und der Erschließung für die Ortsteile Vögisheim und Feldberg entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden

Fahrtweg

Müllheim-Bahnhof - Müllheim-Eisenbahnstraße - Müllheim-Bürgerhaus Süd - Vögisheim-In den Weiher - Feldberg -Kirche*

* eine Erweiterung des Fahrtwegs im Landkreis Lörrach ist mit dessen Zustimmung umsetzbar, wenn dies umlauftechnisch möglich ist

Fahrwegänderung zu den maßgeblichen Schulzeiten im Schülerverkehr:

Müllheim-Schulzentrum - Müllheim-Östliche Allee - Vögisheim-In den Weiher - Feldberg-Kirche - Obereggenen-WG - Sitzenkirch - Kandern-Busbahnhof - Sitzenkirch - Obereggenen - Niedereggenen - Liel - Mauchen-Berner - Schliengen-Eisenbahnstraße - Augen-Rathaus**/Augen-Kronenplatz*** - Hach-Hochhaus - Müllheim-Schulzentrum

in Fahrtrichtung Müllheim *in Fahrtrichtung Schliengen

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen; die Linie ist als Ringlinie in jeweils beide Fahrtrichtungen auszustalten

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Müllheim Bahnhof zu und von den Zügen der Rheintalbahn (nur Fahrten ohne Fahrtwegänderung)
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Müllheim Schulzentrum

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP zwischen Müllheim-Schulzentrum und Kandern-Busbahnhof ist das Bestandsangebot entsprechend den Fahrplanvorgaben für das Jahr 2022/2023 im Schülerverkehr sicherzustellen;
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ stündliches Angebot Stundentakt; letzte Fahrt ab Müllheim-Bahnhof in der 22. Stunde, Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Müllheim-Bahnhof in der 22. Stunde

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	ausserhalb der HVZ Mo-Fr ist der Einsatz kleinerer Fahrzeug (Midibus, Kleinbus) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden; abweichende Fahrwege innerhalb des Stadtgebietes von Müllheim sind zulässig Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 640 bezeichnet werden;

Liniennummer	650
Linienfunktion	Basislinie /STEV
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2B Müllheim-Neuenburg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinde Badenweiler und das Mindesterschließungsangebot für die Stadt- und Ortsteile Nieder- und Oberweiler sicher

Fahrtweg

(Neuenburg-Bahnhof*) - Müllheim-Bahnhof - Müllheim-Löfflerbrunnen - Müllheim-Verkehrsamt - Niederweiler-Warteck - Badenweiler-Oberweiler - Badenweiler-Parkplatz West

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

*Mo-Fr in den HVZ Fahrten ab/bis Neuenburg-Bahnhof; Sa+So beginnt/endet die Linie in Müllheim-Bahnhof

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV Müllheim Bf. zu und von den Zügen der Rheintalbahn

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Die Umsteigezeit zu den Zügen der Rheintalbahn ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen

Zu berücksichtigende Schulzeiten Müllheim Schulzentrum, Neuenburg Kreisgymnasium und Realschule

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Teilabschnitt Müllheim-Bahnhof bis Badenweiler-Parkplatz West Mo-Fr 29 FP, Sa 18 FB, So 17 FP
Auf dem Teilabschnitt Müllheim-Bahnhof - Badenweiler-Parkplatz West ist Mo-Fr mindestens in den HVZ eine Angebotsverdichtung vorzunehmen
Teilabschnitt Müllheim-Bahnhof bis Neuenburg-Bahnhof Mo-Fr 8 FP

Bedienzeitraum erste Abfahrt in Badenweiler-Parkplatz West zum SPNV-Anschluss in der 6. Stunde Mo-Fr, Sa in der 7. Stunde und So in der 8. Stunde; letzte Abfahrt in Müllheim-Bahnhof in/nach der 24. Stunde verkehrt Mo-Fr auf der Teilstrecke Müllheim-Bahnhof - Neuenburg-Bahnhof als HVZ-Verdichter zu den Fahrten der Rheintalbahn auf diesem Streckenabschnitt

Umwegfahrten während der maßgeblichen Schulzeiten können Fahrten zu Neuenburg Kreisgymnasium und Realschule verlängert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben in den HVZ Mo-Fr ist der Einsatz von Gelenkbussen zwischen Müllheim und Badenweiler zu den Schulzeiten der Schulen des Schulzentrums Müllheim vorzusehen;
Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist;
von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden

Hinweise zur Fahrplangestaltung die Fahrtenpaare im Basisangebot zwischen Müllheim Bf. und

Badenweiler Parkplatz West sind so anzutragen, dass mindestens in den HVZ Mo-Fr eine Taktverdichtung entsteht;
Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 650 bezeichnet;

Liniennummer	651
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2B Müllheim-Neuenburg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für den Ortsteil Schweighof

Fahrtweg

Badenweiler-Parkplatz West - Schweighof-Forellenzucht

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	die Verknüpfung zum SPNV wird durch Bus-Bus-Verbindung zur Linie 650 in Badenweiler Parkplatz West hergestellt
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Müllheim Bf. zu und von den Zügen der Rheintalbahn
Vorgaben zur Anschluss sicherung	soweit in Badenweiler Parkplatz West ein Umstieg erforderlich wird, warten die Busse der Linie 650 den Anschluss ab
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Grundschule Badenweiler

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 12 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden;
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen können Fahrten bei Bedarf zu den maßgeblichen Schulzeiten der Grundschule Badenweiler bis zur Haltestelle Schule erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierrefreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Fahrten der Linie 650, 651 und 653 können fahrplanmäßig verbunden werden; an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden

Liniennummer	653
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 2 Markgräflerland, Teilbündel 2B Müllheim-Neuenburg
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Sehringen und Lipburg sicher

Fahrtweg

Badenweiler-Parkplatz West - Sehringen - Lipburg - Niederweiler-Lipburger Straße

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	die Verknüpfung zum SPNV wird durch Bus-Bus-Verbindung zur Linie 650 in Badenweiler Parkplatz West bzw. Niederweiler Lipburger Straße hergestellt
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Müllheim Bf. zu und von den Zügen der Rheintalbahn
Vorgaben zur Anschlussicherung	soweit in Badenweiler Parkplatz West bzw. Niederweiler ein Umstieg erforderlich wird, warten die Busse der Linie 650 den Anschluss ab
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Grundschule Badenweiler

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 12 FP, Sa+So 10 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden;
Umwegfahrten	Mo-Fr an Schultagen können Fahrten bei Bedarf zu den maßgeblichen Schulzeiten der Grundschule Badenweiler bis zur Haltestelle Schule erweitert werden

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	Mo-Fr abends sowie am Wochenende ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abgewichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Fahrten der Linie 650, 651 und 653 können fahrplanmäßig verbunden werden; an den Wochenenden und ausserhalb der HVZ kann das Angebot mit flexiblen Bedienformen erbracht werden

Liniennummer	700
Linienfunktion	Basislinie/Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 3 Breisgau-West, Teilbündel 3A Tuniberg/Kaiserstuhl
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Basisangebot für die Gemeinden Merdingen und Gottenheim und das Mindesterschließungsangebot für die Stadtteile Nieder- und Oberriemsingen, Gündlingen und Hochstetten der Stadt Breisach sicher

Fahrtweg

Breisach-Bahnhof - Gündlingen - Oberrimsingen - Niederrimsingen- Merdingen-Emletweg - Merdingen-Sonne - Waltershofen-Am Weiher - Umkirch-Hauptstraße - Freiburg-Paduaallee

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Freiburg-Paduaallee zu den Stadtbahnangeboten Breisach-Bahnhof zu den Zügen der S1
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021; Die Umsteigezeit zu den Zügen der S1 ist angemessen zu gestalten und kann deshalb von den Vorgaben abweichen
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Julius-Leber-Schule, Breisach; Martin-Schongauer-Gymnasium, Breisach; Hugo-Höfler-Realsschule Breisach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Teilabschnitt Freiburg-Merdingen Mo-Fr 27 FP, Sa 18 FP und So 17 FP
Teilabschnitt Breisach-Merdingen Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP

Bedienzeitraum Teilabschnitt Merdingen-Freiburg
erste Fahrt mit Abfahrt nach Freiburg ab Merdingen in der 6. Stunde Mo-Fr, in der 7. Stunde Sa und in der 8. Stunde So;
letzte Abfahrt in Freiburg-Paduaallee nach Merdingen in/nach der 24. Stunde Mo-So;
in den Betriebszeiten ist mindestens eine Fahrt je Stunde und Richtung anzubieten;
eine Angebotsverdichtung soll mindestens in den Hauptverkehrszeiten Mo-Fr erfolgen;
Teilabschnitt Breisach-Merdingen
Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Breisach in der 6. Stunde;
letzte Fahrt ab Freiburg-Paduaallee nach der 22. Stunde
Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Freiburg-Paduaallee nach der 22. Stunde

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	die Fahrplangestaltung hat auf dem Abschnitt Paduaallee - Umkirch - Waltershofen unter Berücksichtigung und in Abstimmung mit dem Fahrtangebot der Freiburger Verkehrs AG (VAG) so zu erfolgen, dass zeitliche Überlagerungen/Doppelungen möglichst vermieden werden;

Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 700 bezeichnet;
ein Brechen in Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig

Liniennummer**730**

Linienfunktion

Erschließungslinie

Verkehrsbereich

VB 3 Breisgau West, Teilbündel 3B Marchverkehr

Aufgabenträger

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Bemerkungen

die Linie stellt an Sa/So das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Buchheim, Neuershausen und Holzhausen der Gemeinde March sicher

Fahrtweg

Freiburg-Moosweiher - Hugstetten ZOB - Hugstetten-Kirche - Neuershausen* - Buchheim-Kirche* - Holzhausen-Pflugsweide* - Buchheim* - Hugstetten ZOB - Freiburg-Moosweiher

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

*Haltestellen können auch in abweichender Reihenfolge angefahren werden

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV FR-Moosweiher zu den Angeboten der Stadtbahnlinie S1

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Sa+So 10 FP

Bedienzeitraum Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab FR-Moosweiher in oder nach der 23. Stunde

Umwegfahrten die Rückfahrt Holzhausen - Moosweiher erfolgt über die Haltestellen Holzhausen-Hirtengasse

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Liniennummer**740**

Linienfunktion

Erschließungslinie/Vernetzungsline

Verkehrsbereich

VB 3 Breisgau West, Teilbündel 3B March

Aufgabenträger

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Bemerkungen

die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Ortsteile Buchheim und Neuershausen sicher

Fahrtweg

FR-Falkenberger Str.* - FR-Moosweiher - Hugstetten ZOB - Hugstetten-Kirche - Buchheim - Neuershausen-Rathaus - Bötzingen Bhf. / Eichstetten-Bahnhof**

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

* die Bedienung der Haltestellen Falkenbergerstraße erfolgt nur Mo-Fr zu den maßgeblichen Schulzeiten der Wentzinger Schulen mit maximal 4 Fahrten

** die Fahrten von und nach Bötzingen bzw. Eichstetten erfolgen im Rahmen des Mindestfahrtenangebots (s.u.) alternierend

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV FR-Moosweiher zu den Angeboten der Stadtbahnlinie S1

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;

Zu berücksichtigende Schulzeiten Wentzinger Gymnasium und Realschule Freiburg

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 15 FP

Bedienzeitraum Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach FR-Moosweiher in der 6. Stunde; letzte Fahrt ab FR-Moosweiher in oder nach der 23. Stunde

Umwegfahrten

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben

Hinweise zur Fahrplangestaltung

die Fahrten der Linie 530, VB 7, und der Linien 740 sollen so betrieben werden, dass auf dem Abschnitt Buchheim - Hugstetten Bhf. ein zeitlich versetztes Fahrtenangebot sowie mindestens einmal stündlich in den HVZ in Hugstetten Bhf. die SPNV -Fahrtangebote erreicht werden.
 Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Verkehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus den Nummernkreisen 730 und 740 bezeichnet werden;

Liniennummer	750
Linienfunktion	Vernetzungsline/Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 3 Breisgau West, Teilbündel 3A Tuniberg/Kaiserstuhl
Aufgabenträger	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
Bemerkungen	die Linie stellt das Mindesterschließungsangebot für die Stadtteile Schelingen, Oberbergen, Bickensohl und Achkarren der Stadt Vogtsburg sicher

Fahrtweg

Gottenheim-Bhf. - Bötzingen - Schelingen-Weihergarten* - Oberbergen-Badbergstr. -
 Oberrotweil-Bahnhof - Bischoffingen-Amthofplatz - Burkheim-Bischoffingen-Bahnhof -
 Niederrotweil - Oberrotweil-Bahnhof - Bickenesohl - Achkarren - Achkarren Bhf. - Breisach Bhf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen
 auf dem Abschnitt Oberrotweil-Bahnhof - Burkheim-Bischoffingen-Bahnhof -
 Bischoffingen-Amthofplatz - Oberrotweil-Bahnhof finden nur Fahrten in eine Fahrt-
 richtung statt (Rundkurs)
 * Bedienung der Haltestelle Schelingen siehe Taktvorgaben

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus

Verknüpfungspunkt/e SPNV	Gottenheim-Bahnhof zu den Zügen der S1/S11 Breisach Bhf. zu den Zügen der S1
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021;
Zu berücksichtigende Schulzeiten	August-Wilhelm-Lay-Schule Bötzingen, Grundschule Oberrotweil Julius-Leber-Schule, Breisach; Martin-Schongauer-Gymnasium, Breisach; Hugo-Höfler-Realsschule Breisach

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 15 FP, Sa+So 10 FP / <u>Teilabschnitt Oberbergen-Schelingen</u> Mo-Fr 8 FP, Sa+So 6 FP
Bedienzeitraum	Mo-Fr: in den HVZ Stundentakt; erste Fahrt nach Gottenheim-Bahnhof in der 6. Stunde; letzte Fahrt ab Gottenheim-Bahnhof nach der 22. Stunde
	Sa+So: mind. 2-Stunden-Takt, Betriebsbeginn Sa in der 8. Stunde, Betriebsbeginn So in der 9. Stunden; letzte Fahrt ab Gottenheim-Bahnhof nach der 22. Stunde
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	ausserhalb der HVZ Mo-Fr sowie am Wochenende ist der Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Midibus, Kleinbus) erlaubt, sofern die Beförderung aller Fahrgäste gewährleistet ist; von den Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Barrierfreiheit von Fahrzeugen kann beim Einsatz von Kleinbussen abweichen werden
Hinweise zur Fahrplangestaltung	auf dem Abschnitt Oberrotweil-Bahnhof - Burkheim-Bischoffingen-Bahnhof - Bischoffingen-Amthofplatz - Oberrotweil-Bahnhof finden nur Fahrten in eine Fahrt- richtung statt; Soweit betrieblich sinnvoll, können abweichende Fahrwege und eingeschränkte Ver- kehrszeiten (z.B. "nur Schultage") mit eigenen Liniennummern aus dem Nummernkreis 750 bezeichnet werden;

ein Brechen in Teillinien und die Ausgestaltung als Umsteigeverbindung ist zulässig;
der Linienbetrieb wird derzeit durch ein kommunal finanzierte Ergänzungssangebot
(Linie 752 Schelingen - Oberrotweil - Burkheim - Oberrotweil - Schelingen) ergänzt

Liniennummer	X1
Linienfunktion	Erschließungslinie
Verkehrsbereich	VB 7 Landkreis Emmendingen-Mitte
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen im Auftrag der Gemeinden Reute, Vörstetten (und Freiburg)
Bemerkungen	

Fahrtweg

Freiburg ZOB - Freiburg Sonnenstraße - Freiburg Tullastraße -
Vörstetten Ortsmitte - Schupfholz Neuenweg - Oberreute Rathaus - Reute Friedhof - Sick

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	keine
Vorgaben zur Anschluss sicherung	keine
Zu berücksichtigende Schulzeiten	Schulen in Freiburg

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 4 FP
Bedienzeitraum	HVZ morgens 6. bis 7. Stunde, HVZ nachmittags 14., 16. Stunde
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	keine

Liniesteckbrief BREISGAU-BUS

X2

Liniennummer	X2
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 8 Landkreis Emmendingen Südost
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

Freiburg Messe - Freiburg Engesser Straße - Freiburg Hans-Bunte-Straße - Denzlingen Heidach - Denzlingen Kauftreff - Suggental Suggenbad - Waldkirch Bf.

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Freiburg Messe vom/zum Stadtverkehr

Verknüpfungspunkt/e SPNV Freiburg Messe von/zur Stadtbahnlinie 4
Prüfung Waldkirch von/nach Elzach

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten keine

Taktvorgaben

Fahrtenangebot Mo-Fr 7 FP
Bedienzeitraum HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ nachmittags 16. bis 19. Stunde

Umwegfahrten keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben keine

Hinweise zur Fahrplangestaltung Die Linie ist mit der Linie 230 umlauftechnisch zu verbinden

Liniennummer	X4
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 8 Landkreis Emmendingen Südost
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen
Bemerkungen	

Fahrtweg

(FR ZOB - FR IG Nord -) Freiburg Gundelfinger Str. - Gundelfingen Klosterweg - Wasser Bildungszentrum - EM-Fliederweg - EM Herderweg - EM-Lessingstraße - EM-Lindenweg/Zentrum Psychiatrie - EM-Ramie - Emmendingen Bf./ZOB

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Ausnahmen sind mit Zustimmung des AT bei Umlaufproblemen zulässig

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus Freiburg Gundelfinger Straße mit Bussen ins IG Nord

Verknüpfungspunkt/e SPNV Emmendingen Bf./ZOB zu und von den Zügen der RTB
(RE in Richtung Offenburg, RE alle 2 Stunden aus Richtung Offenburg)
(RB von und nach Freiburg)
Freiburg Gundelfinger Straße zu und von der Stadtbahn Linie 3

Vorgaben zur Anschluss sicherung Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021

Zu berücksichtigende Schulzeiten Bildungszentrum Wasser, Schulen Emmendingen

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	Mo-Fr 7 FP
Bedienzeitraum	HVZ morgens 6. bis 8. Stunde, HVZ nachmittags 16. bis 19. Stunde + 1x mittags 13./14. Stunde (ggf. weitere Leistungen von Dritten)
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben keine

Hinweise zur Fahrplangestaltung Die Linie ist in Emmendingen mit der Linie 230 verbunden.
Die Linie kann in Freiburg Gundelfinger Straße mit der Linie 202 verbunden werden
Fahrten von/bis Freiburg ZOB sind mit dem AT abzustimmen

Liniennummer	X5
Linienfunktion	Vernetzungsline
Verkehrsbereich	VB 9b Breisgau-Nord
Aufgabenträger	Landkreis Emmendingen / Région Grand Est
Bemerkungen	

Fahrtweg

Riegel-Malterdingen Bf. - Riegel Rathaus - Endingen Bf. - Sasbach a.K. Bf. - Marckolsheim Hotel de Ville - Heidolsheim Giratoire D 424 - Sélestat Gare

alle Unterwegshaltestellen sind zu bedienen

Vorgaben zum Betrieb

Umsteigehaltestellen Bus/Bus	keine
Verknüpfungspunkt/e SPNV	Riegel-Malterdingen Bf. zu und von den Zügen des RE In der Stunde, in der sich die RE nahe Riegel treffen Endingen Bf. zu und von den Zügen der S1/S11 aus/in Richtung Freiburg
Vorgaben zur Anschluss sicherung	Umsteigezeiten nach Anlage 7 Nr. 1.4 zum NVP 2021
Zu berücksichtigende Schulzeiten	keine

Taktvorgaben

Fahrtenangebot	2h-Takt Mo-Sa 9 FP, So 8 FP
Bedienzeitraum	erste Fahrt mit Abfahrt ab Riegel-Malterdingen Bf. zur 6. Stunde Mo-Sa, zur 8. Stunde So; erste Fahrt mit Ankunft in Riegel-Malterdingen Bf. zur 8. Stunde Mo-Sa; zur 10. Stunde So; letzte Fahrt mit Abfahrt ab Riegel-Malterdingen Bf. zur 23. Stunde Mo-So; letzte Fahrt mit Ankunft in Riegel-Malterdingen Bf. zur 24. Stunde Mo-So
Umwegfahrten	keine

Sonstige Vorgaben

abweichende Fahrzeugvorgaben	keine
Hinweise zur Fahrplangestaltung	Die Einführung der Linie ist abhängig von der Abstimmung mit der franz. Seite; ggf. ist auch eine Einbindung der Linie in das französische Genehmigungsrecht möglich, dann entfällt diese Linie in diesem Nahverkehrsplan; eine Umsetzung erfolgt nur in dem Umfang der zum Linienbetrieb mit der Région Grand Est getroffenen Vereinbarungen; diese Abreden sind beim Betrieb zu beachten; abweichende Tarifvorgaben können zur Anwendung kommen