PTV GROUP
the mind of movement

BERICHT

NAHVERKEHRSPLAN
LANDKREIS LÖRRACH

Vorlage Änderungsbeschluss

23. September 2016

Dokumentinformationen

Kurztitel	NVP Landkreis Lörrach
Auftraggeber:	Landkreis Lörrach
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeitet von	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Autor:	Irene Burger
zuletzt gespeichert:	28.09.2016 von PTV Irene Burger
Speicherort:	NVP_Lkr_Lörrach_Bericht_14 - nach_Beteiligung.docx

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans 7

2 Rechtliche Rahmenbedingungen 9

2.1 Europäischer Rechtsrahmen 9

2.2 Bundesrecht 9

2.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg 11

3 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2007 13

3.1 Ziele und Rahmenvorgaben - Erreichung und weitere Geltung 13

3.2 Maßnahmen des NVP 2007 15

4 Bestandsaufnahme 22

4.1 Topografische und siedlungsstrukturelle Gliederung 22

4.2 Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung 22

4.2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 23

4.2.2 Schulen und Schülerzahlen 26

4.2.3 Berufspendler 28

4.2.4 Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur 30

4.3 ÖPNV-Angebot 31

4.3.1 Liniennetzgliederung 31

4.3.2 Fahrpreise und Verbundtarif 33

4.4 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose (ÖV und Gesamtverkehr) 38

4.4.1 Nachfragepotenziale 38

4.4.2 Grenzüberschreitende Verkehre (MIV) 38

4.4.3 Ergebnisse der Fahrgasterhebung 40

5 Ziele und Rahmenvorgaben - Anforderungsprofil für den ÖPNV 49

5.1 Grundlagen 49

5.2 Quantitative Standards 50

5.2.1 Netzhierarchie und Achsenkonzept 50

5.2.2 Bedienungs- und Verbindungsstandards 52

5.2.3 Erschließungsstandards 55

5.3 Qualitative Standards 56

5.3.1 Fahrzeugausstattung und Barrierefreiheit 56

5.3.2 Informationen 58
5.3.3 Personalschulung zur Barrierefreiheit 58
5.3.4 Haltestellenausstattung 58

6 Analyse des ÖPNV 61
6.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse 61
6.2 Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen 61
6.3 Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten 62

7 Ergebnisse der Beteiligung 64
7.1 Beteiligung der Gemeinden 64
7.2 Beteiligung der Bürger in Regionalkonferenzen 64

8 Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV 67
8.1 Raum Kandern - Lörrach - Efringen-Kirchen 67
8.2 Raum Schopfheim/Steinen - Rheinfelden - Bad Säckingen 68
8.3 Raum Inzlingen 69
8.4 Lörrach Rheinfelden - Abendverkehr 69
8.5 Raum Oberes Wiesental 69
8.6 Raum Kleines Wiesental 70
8.7 Prüfaufträge für die Umsetzung des Nahverkehrsplans 70
8.8 Behebung von fehlenden Fahrten durch die Maßnahmendefinition 72
8.9 Verknüpfung zum Individualverkehr 73

9 Kosten und Finanzierung 75
9.1 Übersicht Kosten der Maßnahmen 75
9.2 Finanzierung 77

10 Linienbündelung 78
10.1 Ziel der Linienbündelung 78
10.2 Nachrichtlich: Beschluss (19.02.2014) zur Linienbündelung 78

11 Anhang 82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	NVP 2007 - Ziele und Rahmenvorgaben	15
Tabelle 2:	NVP 2007 - Kosten und Finanzierung SPNV	15
Tabelle 3:	NVP 2007 - Kosten und Finanzierung ÖPNV	16
Tabelle 4:	NVP 2007 - Umsetzung der festgelegten Maßnahmen NVP 1997	17
Tabelle 5:	NVP 2007 - Regio-S-Bahn	18
Tabelle 6:	NVP 2007 - Priorisierte Maßnahmen zur Bedienung und Erschließung	18
Tabelle 7:	NVP 2007 - Eigeninitiativen von Städten und Gemeinden	19
Tabelle 8:	NVP 2007 - Mängel mit Prüfauftrag	21
Tabelle 9:	Mindeststandard Erschließung	55
Tabelle 10:	Kategorien der Haltestellen	59
Tabelle 11:	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen	60
Tabelle 12:	Erschließungsmängel	62
Tabelle 13:	Mängel Fahrtenhäufigkeit Haupt- und Nebenachsen	63
Tabelle 14:	Mängel Fahrtenhäufigkeit Verflechtungen	63
Tabelle 15:	Behebung von Schwachstellen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit	73
Tabelle 16:	Bestand P+R-Plätze im Landkreis Lörrach Stand 2013	74
Tabelle 17:	Kosten der Maßnahmen	76
Tabelle 18:	Kosten der Maßnahmen für AST-Verkehre	76
Tabelle 19:	Kosten möglicher Maßnahmen für zusätzliche AST-Verkehre (Kostenschätzung PTV)	77
Tabelle 20:	ANHANG Anlage 1a: Linienliste	84
Tabelle 21:	ANHANG Anlage 1b: Umsetzung von Maßnahmen zu Anregungen von Gemeinden	86

© PTV Transport Consult GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerdichte in den Gemeinden und Ortsteilen 23

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lörrach Prognose 2012 - 2020 25

Abbildung 3: Schulstandorte im Landkreis Lörrach 26

Abbildung 4: Schülerverkehrsströme mit Wohn- und Schulort 27

Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Pendler zwischen Wohn- und Arbeitsort (gemeindescharf, nur innerdeutsche Bewegungen) 29

Abbildung 6: Raumordnung - Zentralörtliches Gefüge 30

Abbildung 7: Netzhierarchie Busnetz im Landkreis Lörrach Status quo 33

Abbildung 8: Teilnehmende Gemeinden an KONUS (Stand August 2015) 36

Abbildung 9: Tarifzonen des RVL 37

Abbildung 10: Grenzüberschreitende Verkehrsströme im MIV 39

Abbildung 11: Fahrgastströme Fahrtzweck Arbeit (Werktag Montag-Freitag) 41

Abbildung 12: Fahrgastströme Fahrtzweck Schulweg (Werktag Montag-Freitag) 42

Abbildung 13: Fahrgastströme Fahrtzweck Freizeit (Werktag Montag-Freitag) 43

Abbildung 14: Fahrgastströme Fahrtzweck Einkauf (Werktag Montag-Freitag) 44

Abbildung 15: Fahrtzweckverteilung 45

Abbildung 16: Tageszeitliche Fahrgastverteilung nach Tagesstunden 45

Abbildung 17: Gründe für die Nutzung von Bus oder Bahn (ÖV-Nutzer) 46

Abbildung 18: Gewünschte Verbesserungen im ÖPNV (ÖV-Nutzer) 47

Abbildung 19: Durchschnittliche Bewertung von Verbesserungen im ÖPNV (MIV-Nutzer) 48

Abbildung 20: Relationskategorien 51

Abbildung 21: Nachfrage je Relationskategorie 52

Abbildung 22: Nachfrage je Verkehrszeit 53

Abbildung 23: Mindestanforderungen Bedienungshäufigkeit (nur Busverkehr) 54

1 Aufgabenstellung und Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

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

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

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

Wichtige Ziele des Landkreises sind insbesondere

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

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

© PTV Transport Consult GmbH

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

Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans gliederte sich in folgende Schritte:

- Erster Schritt war die Erarbeitung von Linienbündeln (siehe Kapitel 10), um bei der Vergabe verlängerter Liniengenehmigungen bereits eine begründete Harmonisierung der Laufzeiten vertreten zu können. Die Linienbündelung wurde daher vorab bearbeitet und bereits 2014 beschlossen. Sie wird daher nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen.
- Die Gemeinden im Kreis wurden nach Strukturdaten aber auch nach Wünschen und Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr befragt. Die Antworten gingen im Laufe des Jahres 2014 ein und wurden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.
- Zeitgleich wurde eine Fahrgasterhebung aller Verbundlinien durchgeführt mit dem Ziel, Datengrundlagen für eine Einnahmenaufteilung zu erhalten. Die Daten konnten jedoch auch genutzt werden, um Tageswerte und auf Stundengruppen bezogene Werte für einzelne Linien zu erhalten, die für den Nahverkehrsplan genutzt werden konnten.
- Im Laufe des Jahres 2014 wurde in iterativen Schritten das Anforderungsprofil erarbeitet und eine eingehende Analyse des aktuellen ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung der Raumstruktur und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen durchgeführt.
- Daran schlossen sich im Februar/März 2015 vier Regionalkonferenzen mit Bürgern an, um die Anregungen der Bürger entgegen zu nehmen.
- Auf der Basis der Analysen und der aufbereiteten Anregungen aus den Gemeinden und seitens der Bürger wurden die Planfälle erarbeitet und diskutiert. Sie gingen letztlich in die Maßnahmendefinition ein und wurden auch mit den Verkehrsunternehmen diskutiert.

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

Beteiligungsverfahren und Beschluss:

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

:

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Europäischer Rechtsrahmen

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

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

2.2 Bundesrecht

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

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

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

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

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

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

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird Folgendes ausgesagt:

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

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

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

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

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

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

2.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Sonderlinienverkehre nach § 43PBefG in der jeweils geltenden Fassung in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach § 42 PBefG überführt werden. Auf eine Aufhebung bestehender Bedienungsverbote soll hingewirkt werden.

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

§ 11 ÖPNVG definiert die Inhalte:

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

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

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

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

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

3 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2007

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

3.1 Ziele und Rahmenvorgaben - Erreichung und weitere Geltung

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

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

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

Tabelle 1: NVP 2007 - Ziele und Rahmenvorgaben

3.2 Maßnahmen des NVP 2007

Kosten und Finanzierung SPNV

Kapitel NVP 2007	Bezeichnung	Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
8.1.2	Hochrheinstrecke KBS 730	Umbau der Stationen entsprechend dem S-Bahn-Standard (niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge würde eine Bahnsteighöhe von 55 cm erforderlich machen)	teilweise realisiert / offen	noch offen
8.1.3	Oberrheinstrecke KBS 702	Umbau der Stationen entsprechend dem S-Bahn-Standard (niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge würde eine Bahnsteighöhe von 55 cm erforderlich machen)	teilweise realisiert / offen	Bahnhöfe Efringen-Kirchen und Bad Bellingen sind realisiert, Eimeldingen ist beidseitig realisiert
8.1.4	Planfall Binzen	Verlängerung der Regio-S-Bahn über Weil-Haltingen bis Gewerbepark Binzen mit zusätzlichem Halt im Gewerbepark Binzen. Neue NKU gefordert.	nicht realisiert	Prüfung der Integration der kompletten Kandertalbahn in Regio-S-Bahn-Netz Basel

Tabelle 2: NVP 2007 - Kosten und Finanzierung SPNV

Kosten und Finanzierung ÖPNV

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

Tabelle 3: NVP 2007 - Kosten und Finanzierung ÖPNV

Stand der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen 1997

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

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

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

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

Tabelle 5: NVP 2007 - Regio-S-Bahn

Weitere Maßnahmen im Bedienungs- und Erschließungsangebot (priorisierte)

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

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

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

Gemeinde	Maßnahme	Realisierung	Anmerkungen
Binzen	Einrichtung einer Bushaltestelle und die Linienführung über das neu entstandene Gewerbegebiet. Langfristig die Regio-S-Bahn über Haltingen und den Gewerbepark Binzen in den Ort zu verlängern.	teilweise realisiert	Haltestellen Gewerbepark Binzen und Binzen Dreispitz; Linie 66 realisiert. Regio-S-Bahn-Verlängerung nicht realisiert.
Efringen-Kirchen	Erweiterung P+R Platz am Bahnhof geplant	Realisiert	
Fischingen	Bessere Einbindung des Ortes, Verbesserung des Angebots	Realisiert	Trägerschaft Gemeinde
Grenzach-Wyhlen	Einrichtung einer Buslinie von Grenzach-Wyhlen nach Basel-Claraplatz (Innenstadt)	Realisiert	Linie 38

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

Tabelle 7: NVP 2007 - Eigeninitiativen von Städten und Gemeinden

Mängel mit Behebung als Prüfauftrag an den Nahverkehrsplan

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

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

Mangel	Behebung	Anmerkungen zur Fortschreibung
Schwörstadt - Dossenbach.	Nicht realisiert	Dossenbach (ca. 480 Einwohner) ist erst nach 17.00 Uhr nicht bedient (MF Schule und Ferien)
nur in der ersten Stunde der HVZ angefahren…		
Kandern – Sitzenkirch	realisiert	
Das Bedienungsangebot in der NVZ an Samstagen ist in folgenden Orten nicht ausreichend, da nur wenige Fahrten stattfinden		
Schopfheim - Wiechs	Evtl. realisiert	
Steinen - Hägelberg	Nicht realisiert	
Steinen - Hüsingen	Nicht realisiert	Anbindung durch Linie 7307 möglich
Schwörstadt - Dossenbach	Nicht realisiert	
Samstag: Es werden nur einmal vor 8.00 Uhr morgens angefahren (keine Rückfahrt):		
Kandern - Feuerbach	Nicht realisiert	
Häg	Nicht realisiert	
Ehrsberg	Nicht realisiert	
Ehrsberg - Rohmatt	Nicht realisiert	
In der Schwachverkehrszeit, montags bis freitags ab 19.00 Uhr, samstags ab 14.00 Uhr und sonntags ganztägig, gibt es bis auf wenige Ausnahmen nur noch ein ÖPNV-Angebot in den Städten und entlang des Wiesentals. Die Seitentäler, das Kandertal und das Markgräflerland werden in den Schwachverkehrzeiten nicht angefahren. Hier wäre zu prüfen in wieweit Bedarf besteht und ob möglicherweise alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen könnten.	Teilweise realisiert	Entwürfe zu flexiblen Bedienungsweisen in die Fortschreibung aufgenommen sowie Prüfauftrag zu weiteren Linien.
Vor allem im Markgräflerland sind Untersuchungen erforderlich, da sich dort die Einwohnerzahlen positiv entwickeln und das ÖPNV-Angebot bisher nicht angepasst wurde	Teilweise realisiert	Prüfung der Linie 15 als erneuten Prüfauftrag aufgenommen

Tabelle 8: NVP 2007 - Mängel mit Prüfauftrag

4 Bestandsaufnahme

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

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

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

4.1 Topografische und siedlungsstrukturelle Gliederung

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

Der Landkreis Lörrach ist geprägt von unterschiedlichen Landschaften:

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

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

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

4.2 Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung

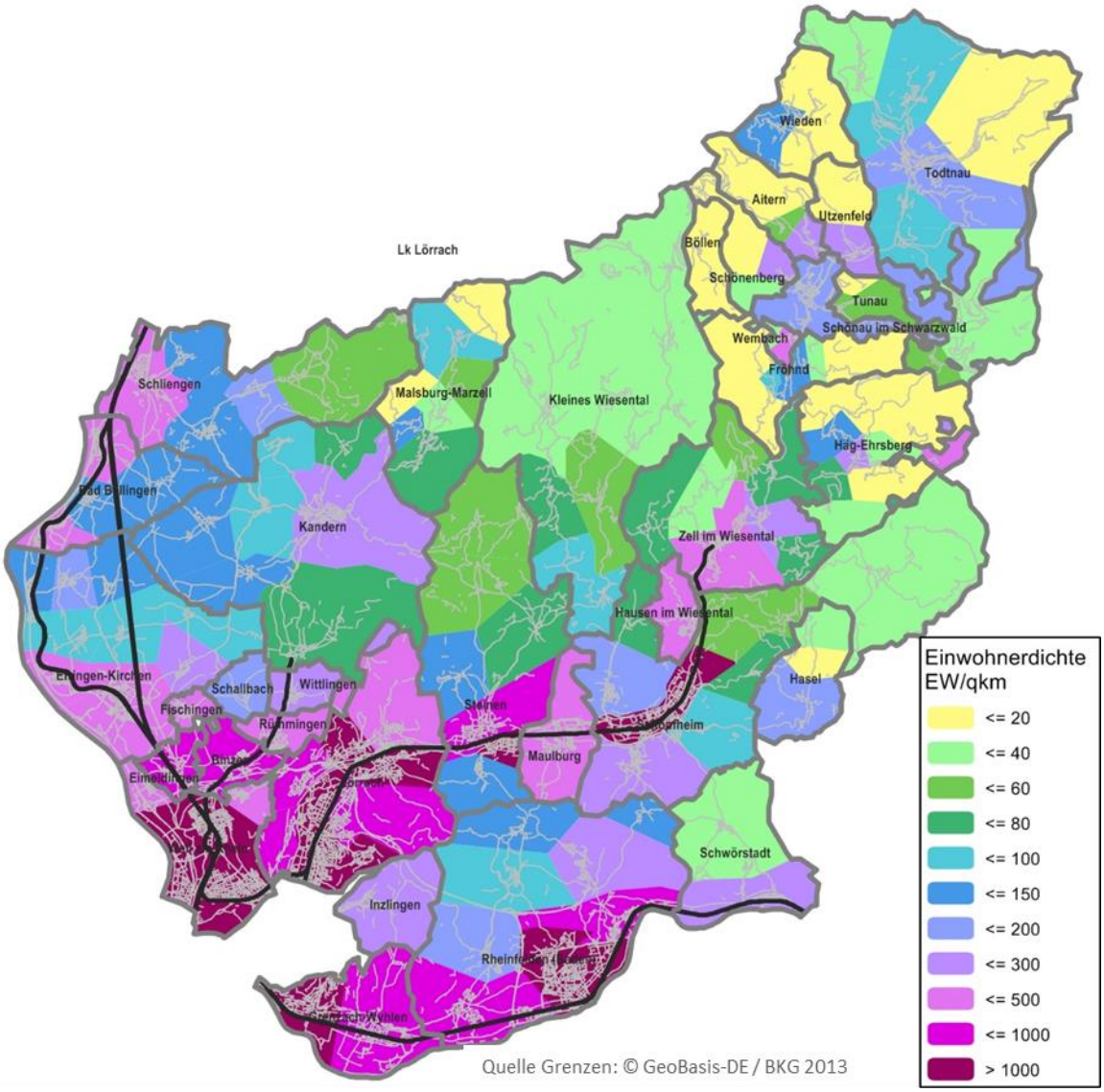
Die Strukturdaten beinhalten im Wesentlichen die Einwohnerzahlen als wichtigstem Potenzial für den ÖPNV sowie alle nachfragerelevanten Kenngrößen wie Schüler- und Pendlerverflechtungen und zentralörtliche Gliederung.

4.2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Der Landkreis Lörrach wies 2014 eine Einwohnerzahl von 223.692 auf. Zwischen 2014 und 2025 wird von einem Wachstum von 4,2 % ausgegangen[1].

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

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



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

Abbildung 1: Einwohnerdichte in den Gemeinden und Ortsteilen

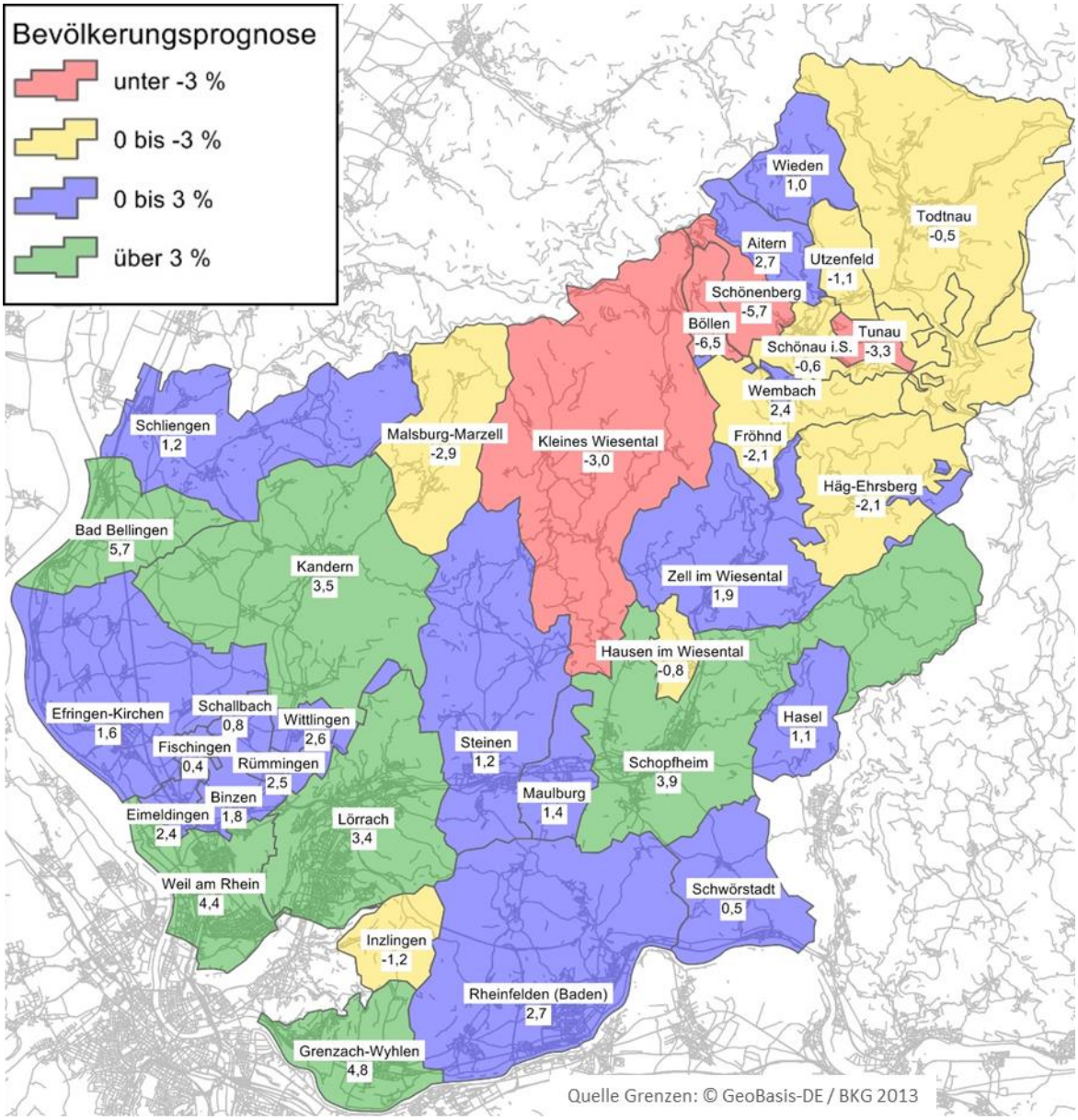
[1] Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionaldaten, Vorausrechnung, http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/Kreisdaten.jsp Abruf 15.02.2016

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

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

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

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

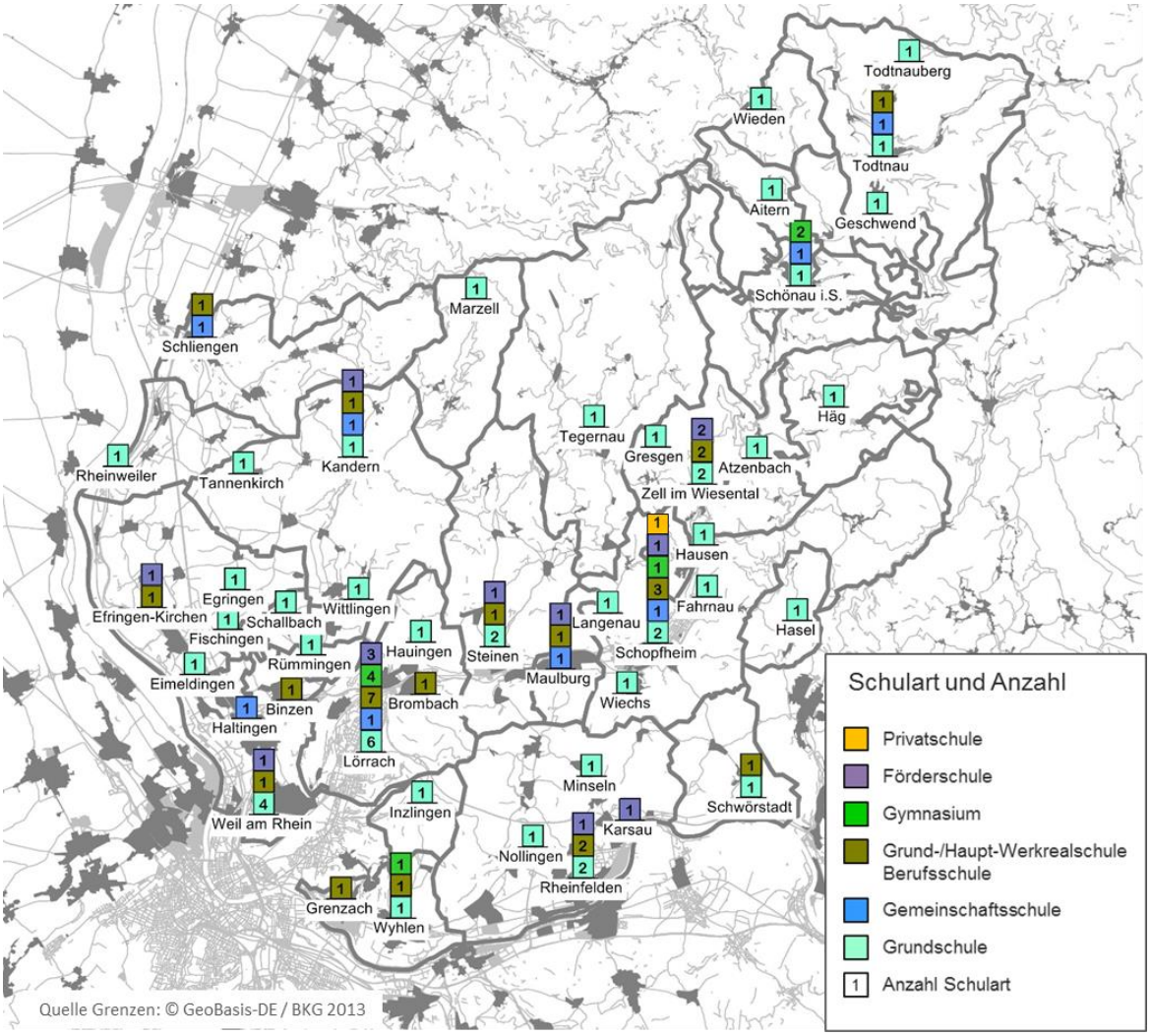


Quelle: Statistisches Landesamt BW, Basis Zensus 2011

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lörrach Prognose 2012 - 2020

4.2.2 Schulen und Schülerzahlen

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

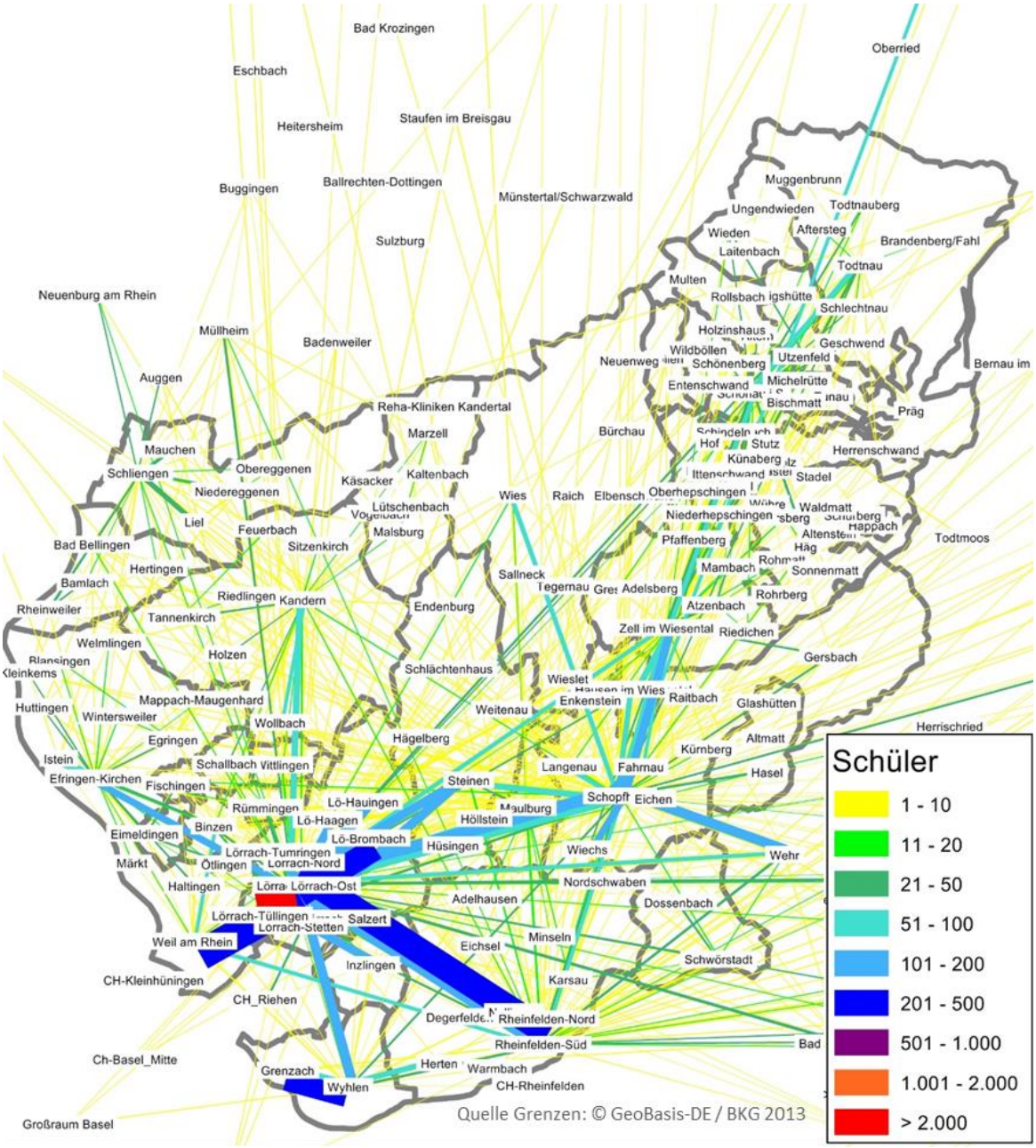


Quelle: Landkreis Lörrach

Abbildung 3: Schulstandorte im Landkreis Lörrach

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

Ein Großteil der Schüler benutzt für den Schulweg den ÖPNV.



Quelle: Landkreis Lörrach

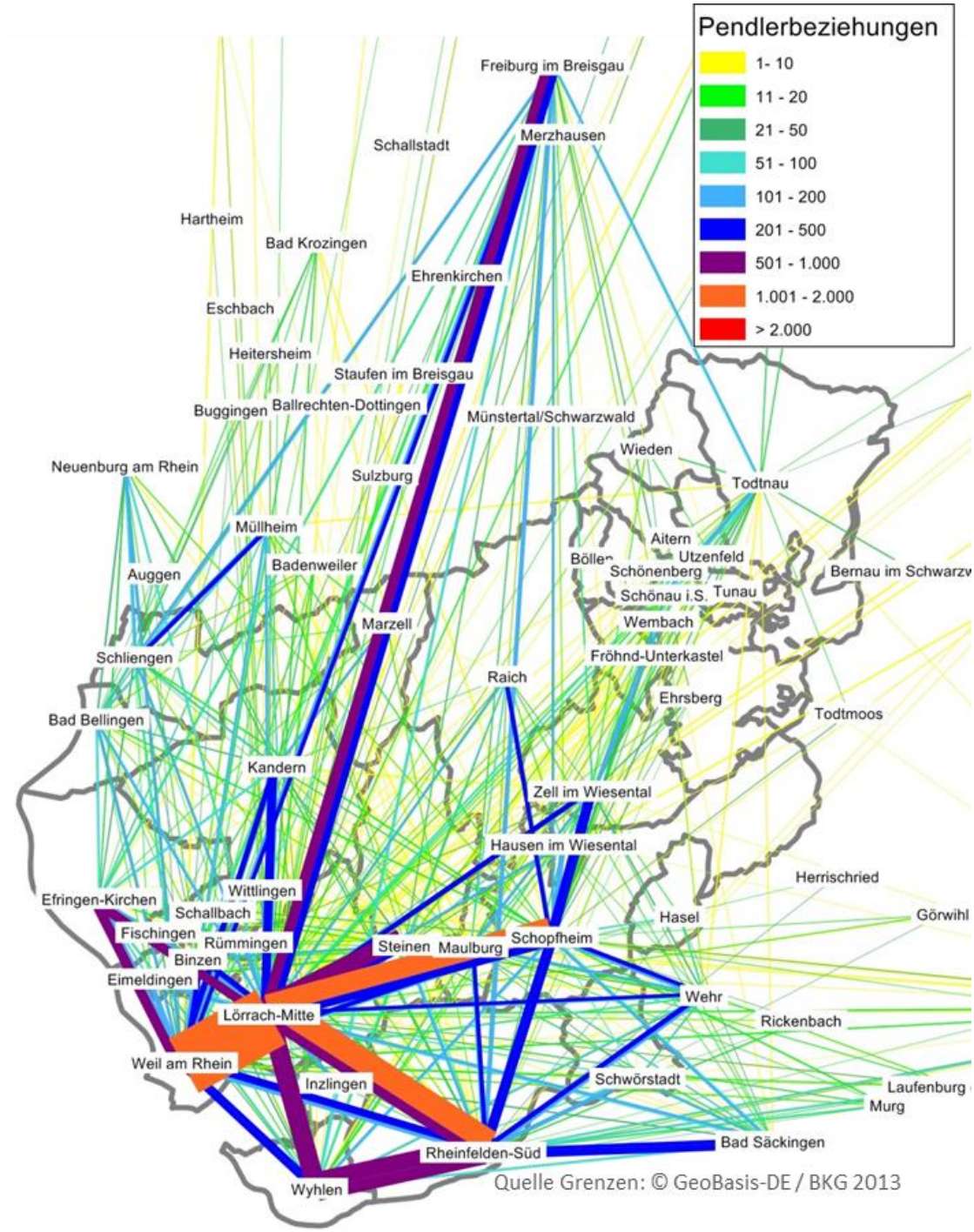
Abbildung 4: Schülerverkehrsströme mit Wohn- und Schulort

4.2.3 Berufspendler

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

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

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



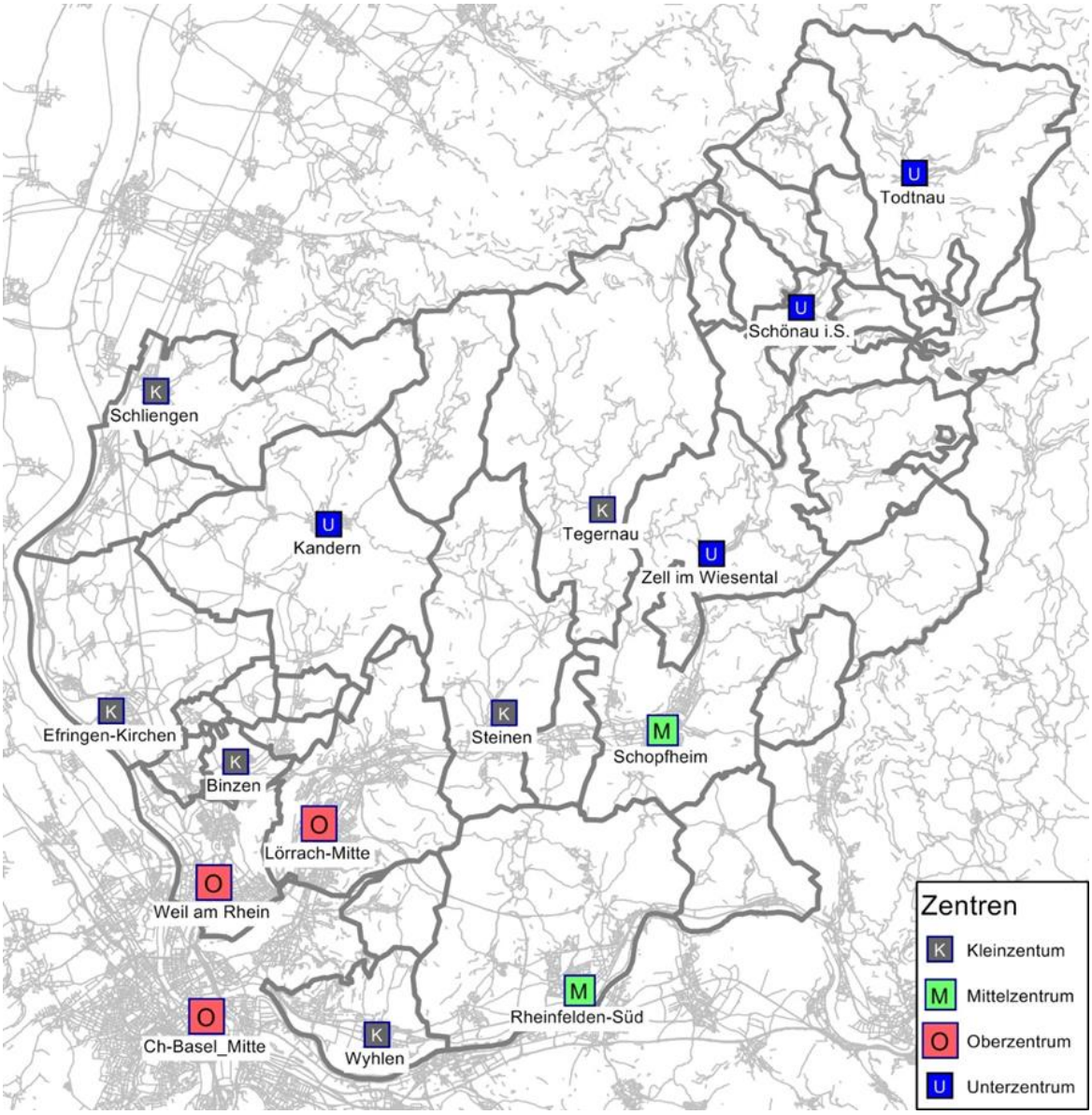
Quelle: Arbeitsagentur 2010

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

4.2.4 Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur

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

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002[2] ist die folgende raumordnungspolitische Vorgabe in Form des Zentralörtlichen Gefüges festgelegt (Abbildung 6).



Quelle: Landesentwicklungsplan 2002

Abbildung 6: Raumordnung - Zentralörtliches Gefüge

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

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

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

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

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

Für die Nachfragepotenziale werden hier wichtige Ausrichtungen der Versorgungsverkehre wiedergegeben.

4.3 ÖPNV-Angebot

4.3.1 Liniennetzgliederung

Busnetz

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

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

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

- **Hauptnetz**: Das Hauptnetz im Busverkehr verbindet die nicht mit der Schiene erschlossenen Unterzentren Kandern, Schönau und Todtnau mit dem Schienennetz und den größeren Zentren (Linie 55 und Linien 7300/7215). Darüber hinaus ergänzt es das Schienenangebot im Agglomerationsraum Basel - Grenzach-Wyhlen (Linie 38)

und verbindet Schopfheim mit Bad Säckingen und der Hochrheinschienenstrecke (Linie 7335). Diese Linien sind alle dicht getaktet und bieten ein tagesdurchgängiges Angebot auch am Wochenende.

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

Schienenverkehr:

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

Eisenbahnverkehr SPNV

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

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

Die Linie verkehrt Montag-Samstag im 30-Minuten-Takt, am Sonntag im 60-Minuten-Takt.

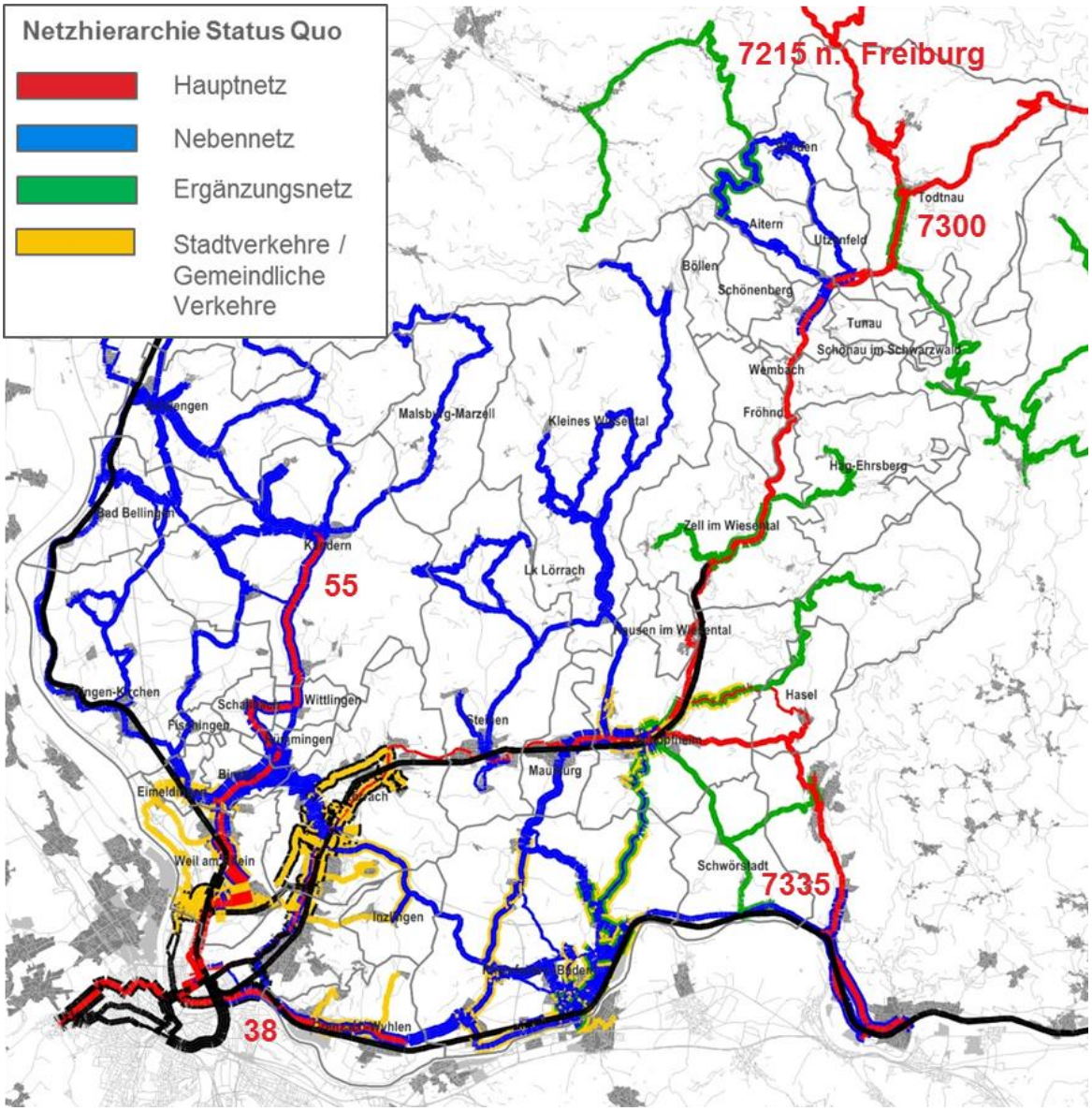


Abbildung 7: Netzhierarchie Busnetz im Landkreis Lörrach Status quo

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

4.3.2 Fahrpreise und Verbundtarif

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

4.3.2.1 Verkehrsunternehmen

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

- SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft

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

4.3.2.2 Fahrscheinsortiment

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

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

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Kooperationen und Übergangsbereichen mit den umgebenden Verbünden:

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

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

Außerdem sind folgende weitere Angebote verfügbar:

Konus-Gästekarte (**Ko**stenlose **Nu**tzung des ÖPNV für **S**chwarzwaldurlauber)

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

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

Belchenseilbahn

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

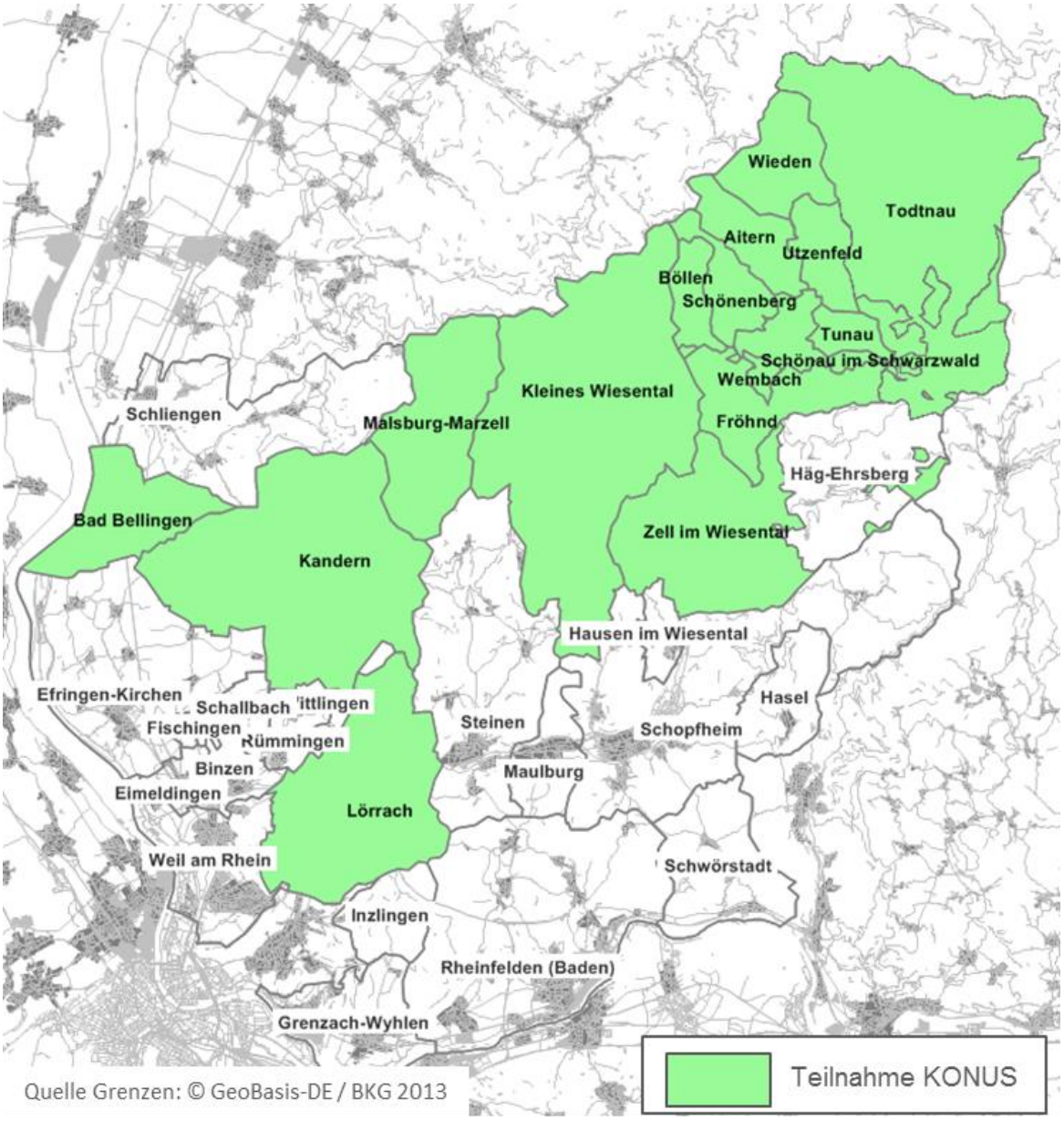


Abbildung 8: Teilnehmende Gemeinden an KONUS (Stand August 2015)

4.3.2.3 Tarifzonen

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

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

Abbildung 9: Tarifzonen des RVL

4.4 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose (ÖV und Gesamtverkehr)

4.4.1 Nachfragepotenziale

Die Gesamtverkehrsnachfrage stellt das Potenzial für den ÖPNV dar.

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

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

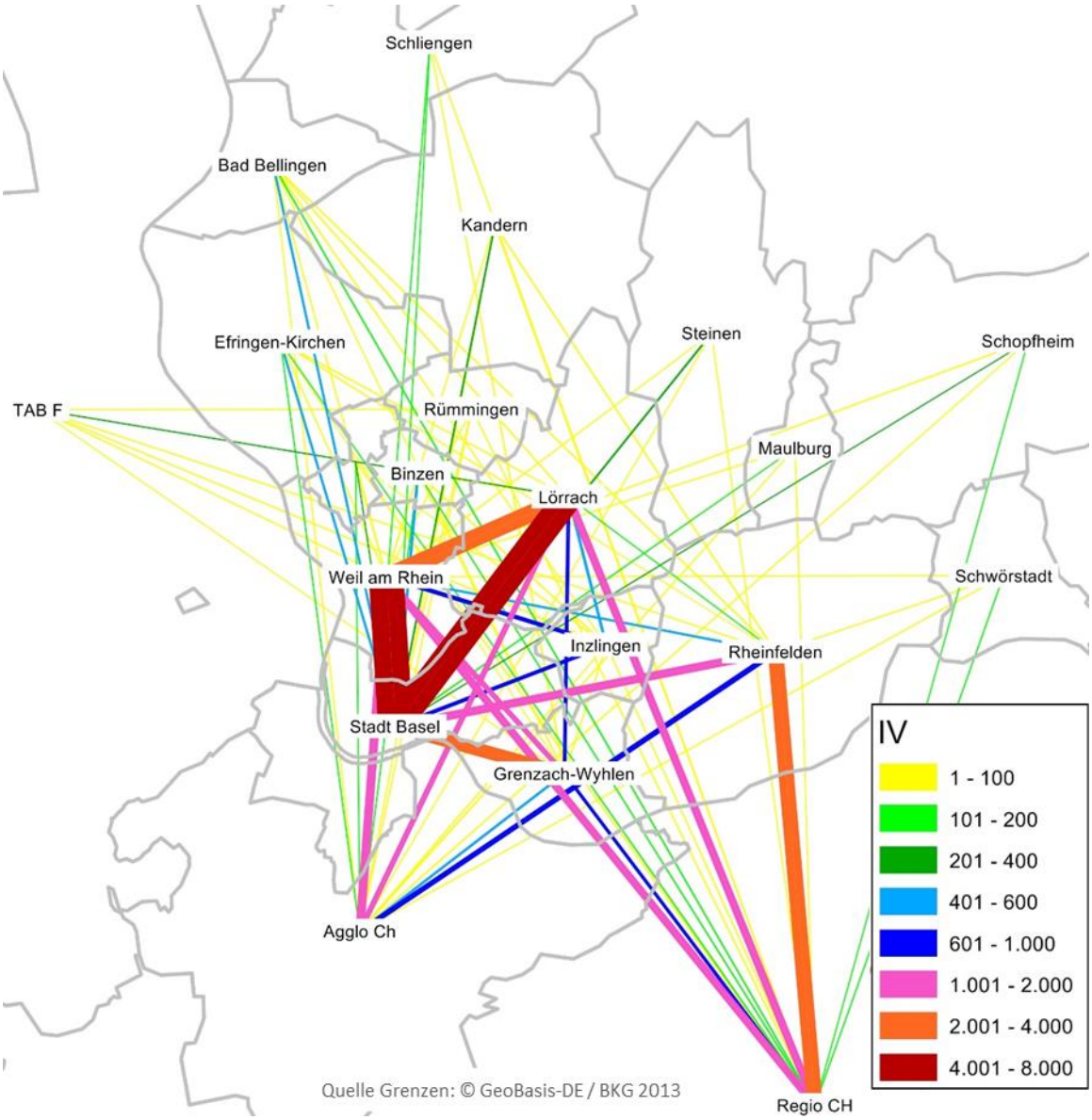
Alle Daten wurden in das Verkehrsmodell eingearbeitet und dienen einer Einschätzung der vorhandenen Gesamtverkehrsnachfrage und der Potenziale, die für ein verändertes ÖPNV-Angebot vorhanden sind. Das Gesamtpotenzial lässt sich letztlich aufgrund der Datenlage nicht konkret beziffern, aber es lässt sich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

4.4.2 Grenzüberschreitende Verkehre (MIV)

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

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

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



Quelle: Verkehrserhebung im Rahmen des TEB

Abbildung 10: Grenzüberschreitende Verkehrsströme im MIV

4.4.3 Ergebnisse der Fahrgasterhebung

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

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

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

4.4.3.1 Zählung und Befragung von ÖPNV-Fahrgästen

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

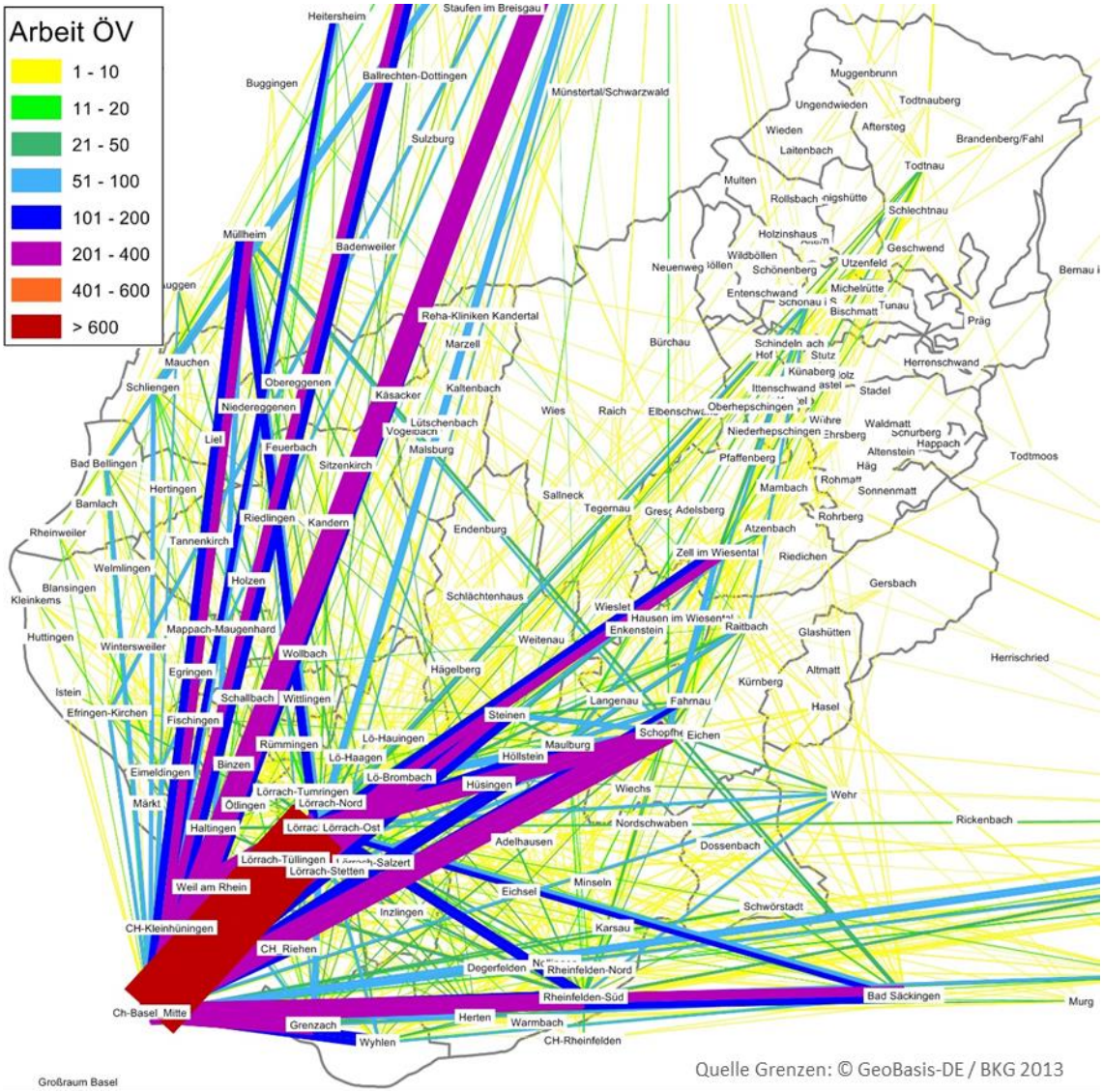
In den folgenden Abbildungen sind die Quell-Ziel-Ströme bezogen auf die zu Verkehrszellen zusammengefassten Ortsteile dargestellt.

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

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

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

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

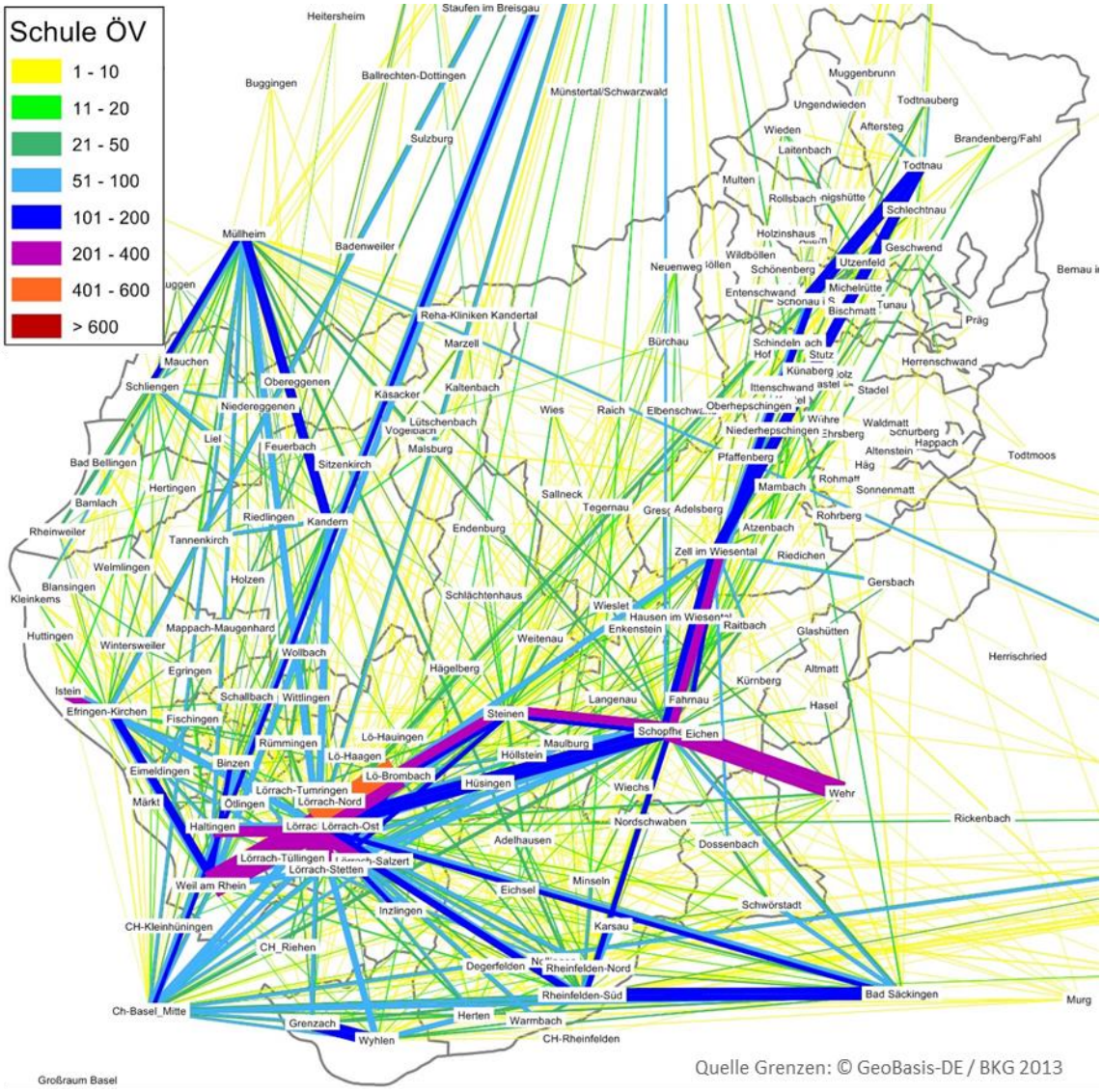


Quelle Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

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

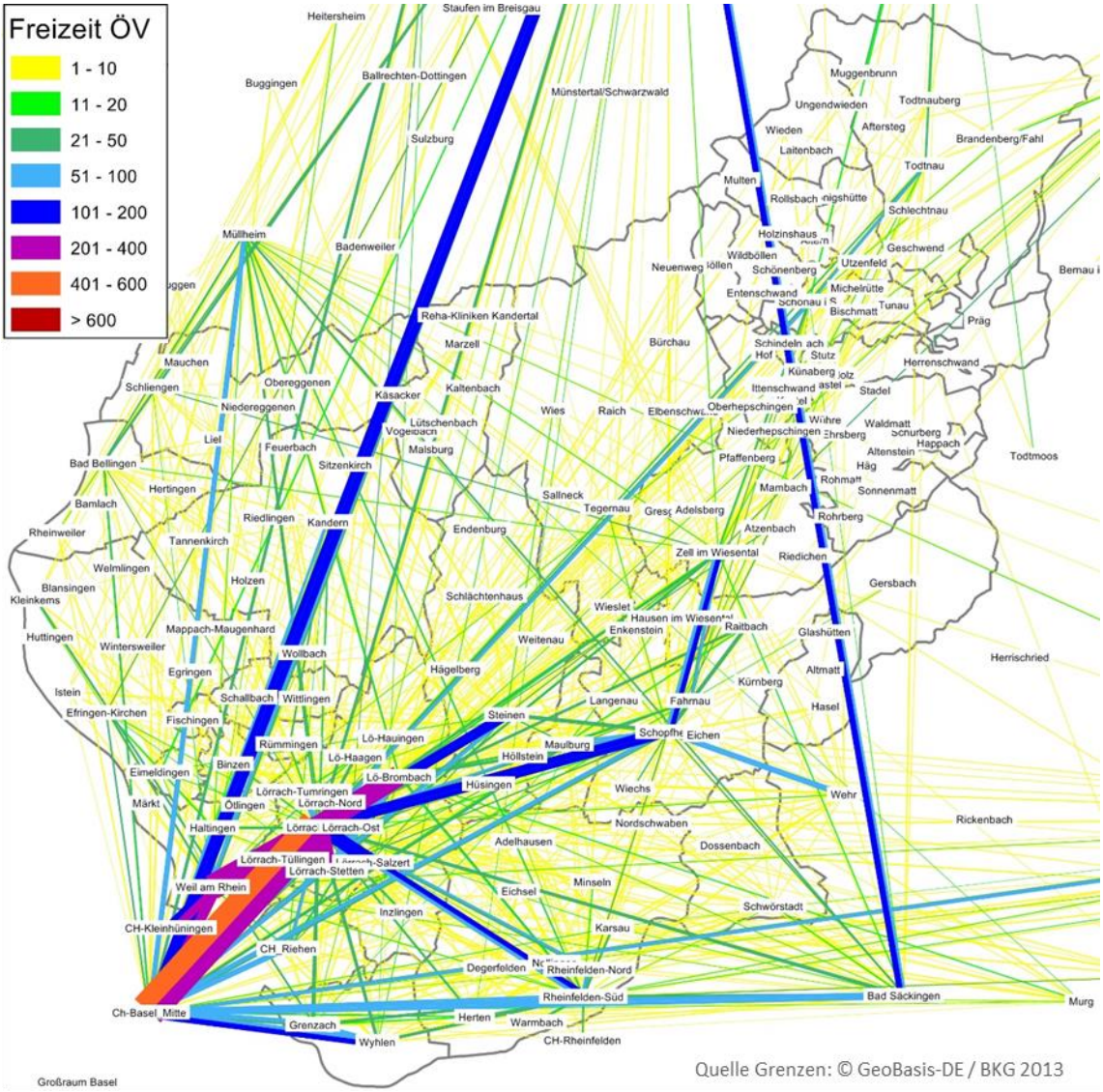
Im Vergleich zu den Arbeitswegen im ÖPNV zeigt die Abbildung 12 mit der Darstellung der Schülerwege ein anderes Bild. Die zurückgelegten Wege mit dem SPNV sind naturgemäß kürzer, jedoch zeigt sich die große Bedeutung des Busverkehrs in allen Räumen. Die stärksten Ströme zeigen sich zu den Schulen in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



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

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

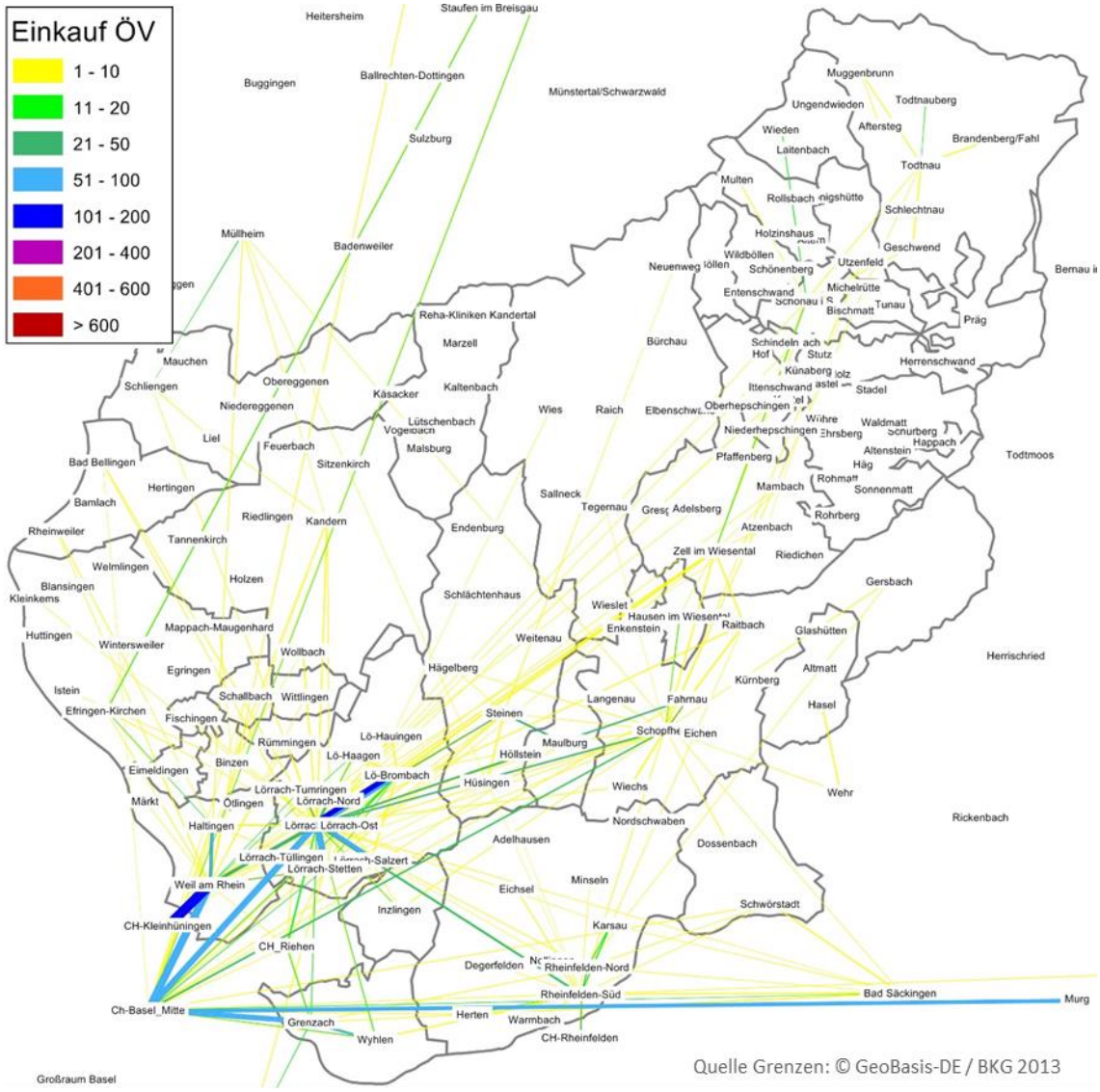
Die Abbildung 13 zeigt die Ströme mit Fahrzweck Freizeitverkehr (nicht integriert ist hier der Fahrzweck Urlaub). Hier wird ein Großteil der Wege mit dem SPNV zurückgelegt, die wichtigste Rolle spielt hierbei die Regio-S-Bahn vor allem in den Beziehungen zwischen Lörrach, Weil am Rhein und Basel. Die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



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

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

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



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

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

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

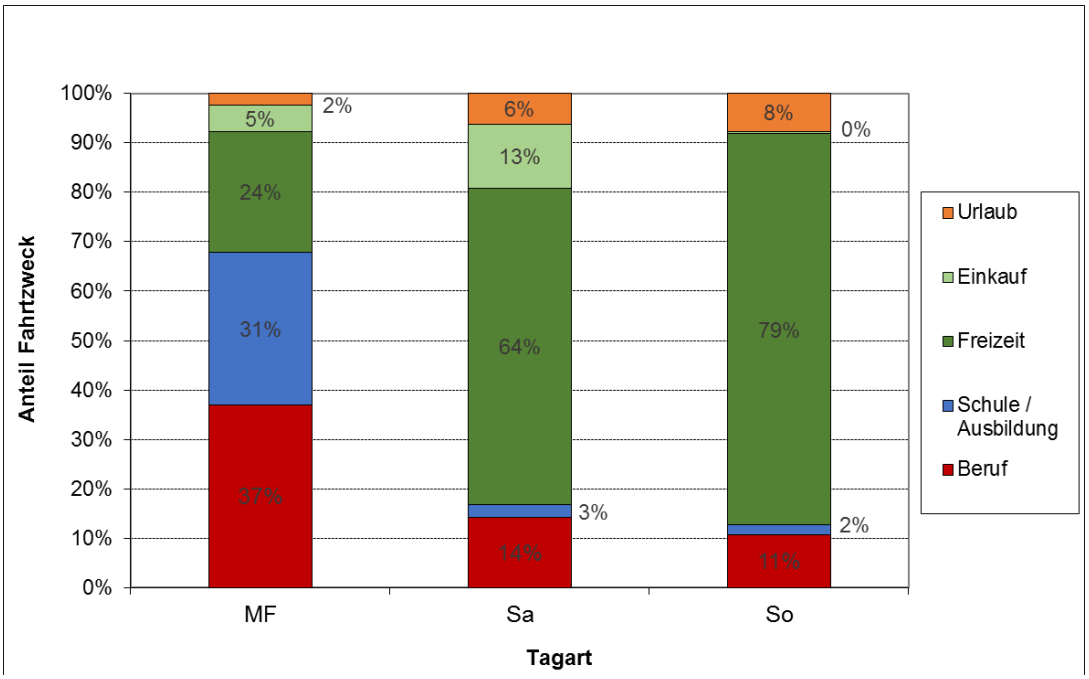
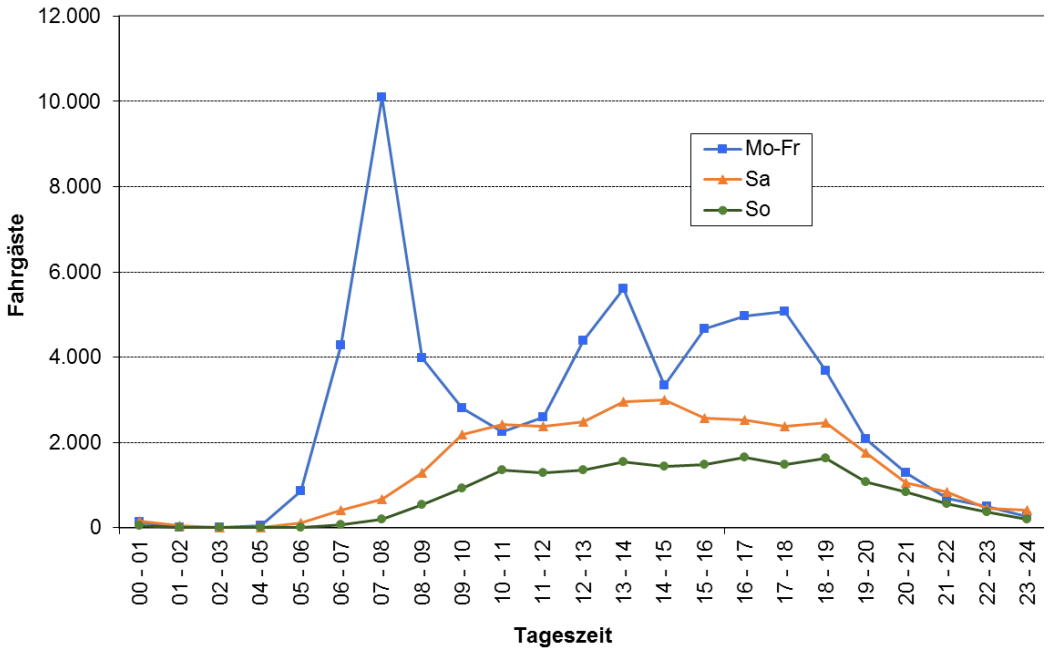


Abbildung 15: Fahrtzweckverteilung

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



Quelle: Fahrgasterhebung 2013/2014 Landkreis Lörrach, PTV

Abbildung 16: Tageszeitliche Fahrgastverteilung nach Tagesstunden

4.4.3.2 Ergänzende ÖPNV-Befragung

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

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

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

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

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

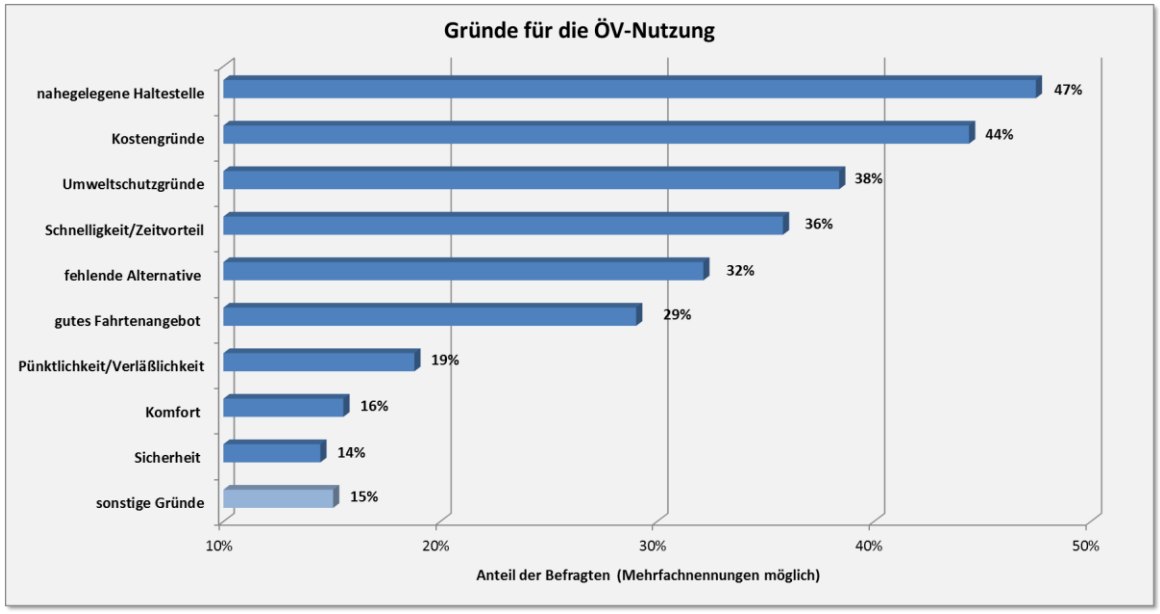


Abbildung 17: Gründe für die Nutzung von Bus oder Bahn (ÖV-Nutzer)

Für die Frage *„Welche Verbesserungen im ÖPNV würden Sie priorisieren? (Insgesamt können bis zu 4 Priorisierungen gemacht werden)“* war den befragten ÖV-Nutzern mit erster Priorität Verbesserungen der Kostensituation am wichtigsten (29%), gefolgt von

schnelleren Verbindungen (17%) und mehr Fahrtmöglichkeiten tagsüber bzw. am Wochenende (14% bzw. 8%) oder längeren Betriebszeiten abends (13%). Auch die Pünktlichkeit nimmt unter den Verbesserungswünschen einen hohen Stellenwert ein (jeweils 10% bis 12% in allen vier Priorisierungen, insgesamt 43% aller Befragten) (siehe Abbildung 18).

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

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

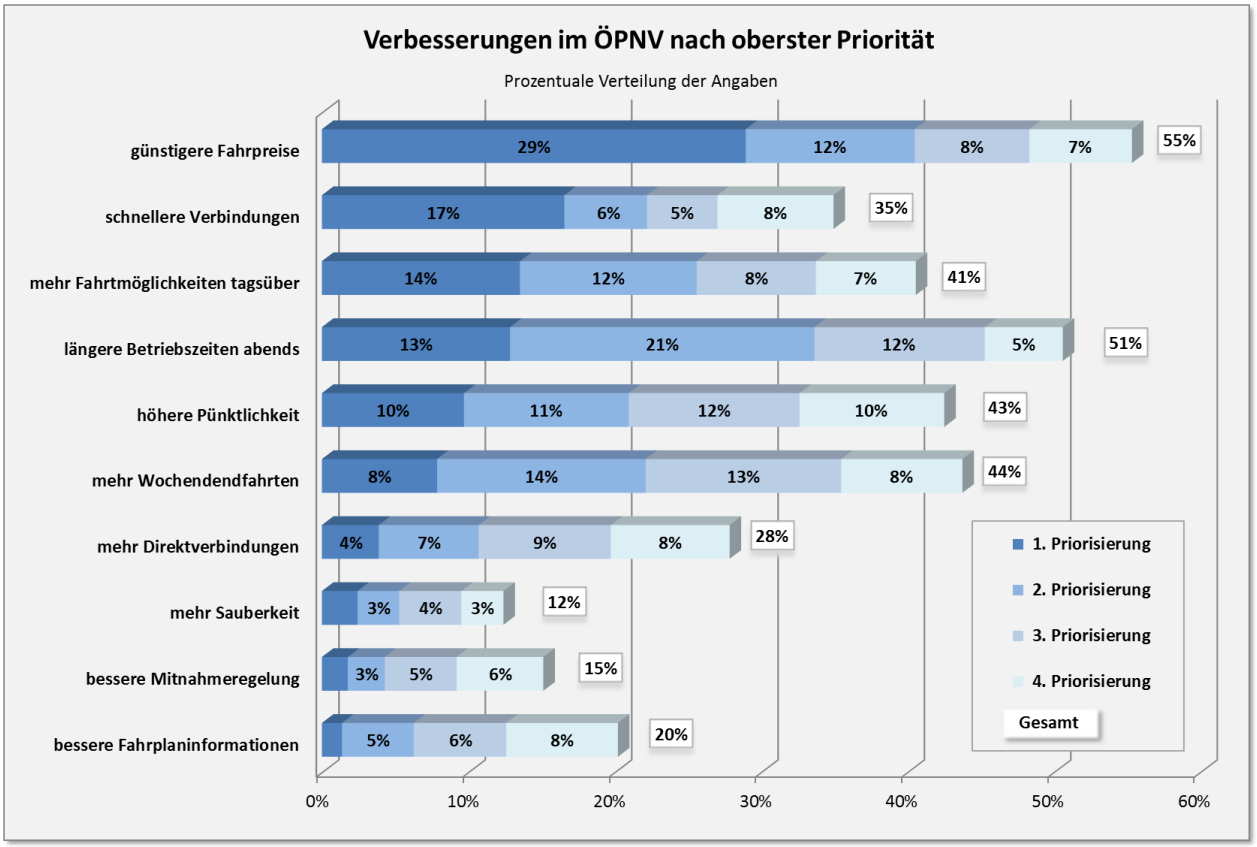


Abbildung 18: Gewünschte Verbesserungen im ÖPNV (ÖV-Nutzer)

4.4.3.3 Ergänzende MIV-Befragung

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

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

Auf die Frage*, welche Verbesserungen den Befragten dazu bewegen würden, den ÖPNV häufiger zu benutzen, gaben a*uf einer Werteskala von 1 (sehr wichtig / voll zutreffend) bis 5 (völlig unwichtig / nicht zutreffend) die befragten MIV-Nutzer eine Bewertung zur möglichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV an. Bei dieser Frage wurden die Fahrplandichte (2,3) und Fahrpreisreduzierungen (2,4) gefolgt von der Verbindungsqualität (schneller bzw. direkter, mit jeweils 2,6) als wichtigste Voraussetzung dazu genannt, den ÖPNV häufiger in Anspruch zu nehmen. Insbesondere die Altersgruppe 18-44 Jahre bewertet diese Merkmale gegenüber anderen Altersgruppen als überdurchschnittlich wichtig (Abbildung 19).

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

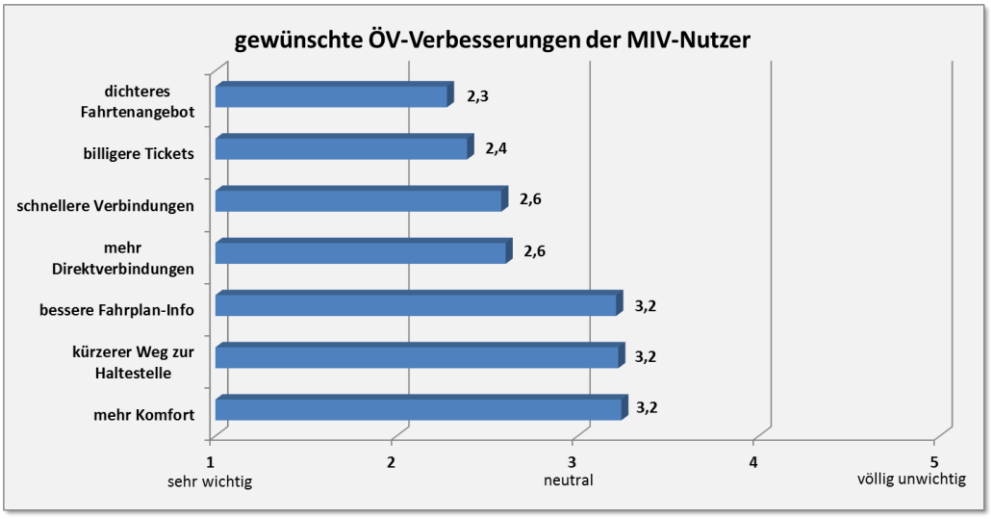


Abbildung 19: Durchschnittliche Bewertung von Verbesserungen im ÖPNV (MIV-Nutzer)

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

5 Ziele und Rahmenvorgaben - Anforderungsprofil für den ÖPNV

5.1 Grundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

© PTV Transport Consult GmbH

5.2 Quantitative Standards

5.2.1 Netzhierarchie und Achsenkonzept

Im Zuge der Analyse und der gemeinsamen Abstimmung wurde die Netzhierarchie wie in Kapitel 4.3.1 beschrieben, bestätigt. Sie ist abhängig von der Ortsgröße und der Bedeutung der Linie auf unterschiedlichen Achsen. Die Einteilung der Linien in ein Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz ist daher Bestandteil des Anforderungsprofils.

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

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

Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

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

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

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

- **Hauptachse:**

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

- **Nebenachse:**

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

- **Verflechtung:**

Relationen zwischen Ortsteilen und ihrem übergeordneten Zentrum nächster Ordnung.

Die so festgelegte Einteilung ist in Abbildung 20 abgebildet. Die Relationen wurden zunächst hinsichtlich der Zentralität ihrer Quell- und Zielorte festgelegt. Für Orte, deren Ausrichtung der Quellverkehre nicht klar zuzuordnen ist, wurde die Einteilung anhand der Gesamtverkehrsnachfrage bestimmt.

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

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

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

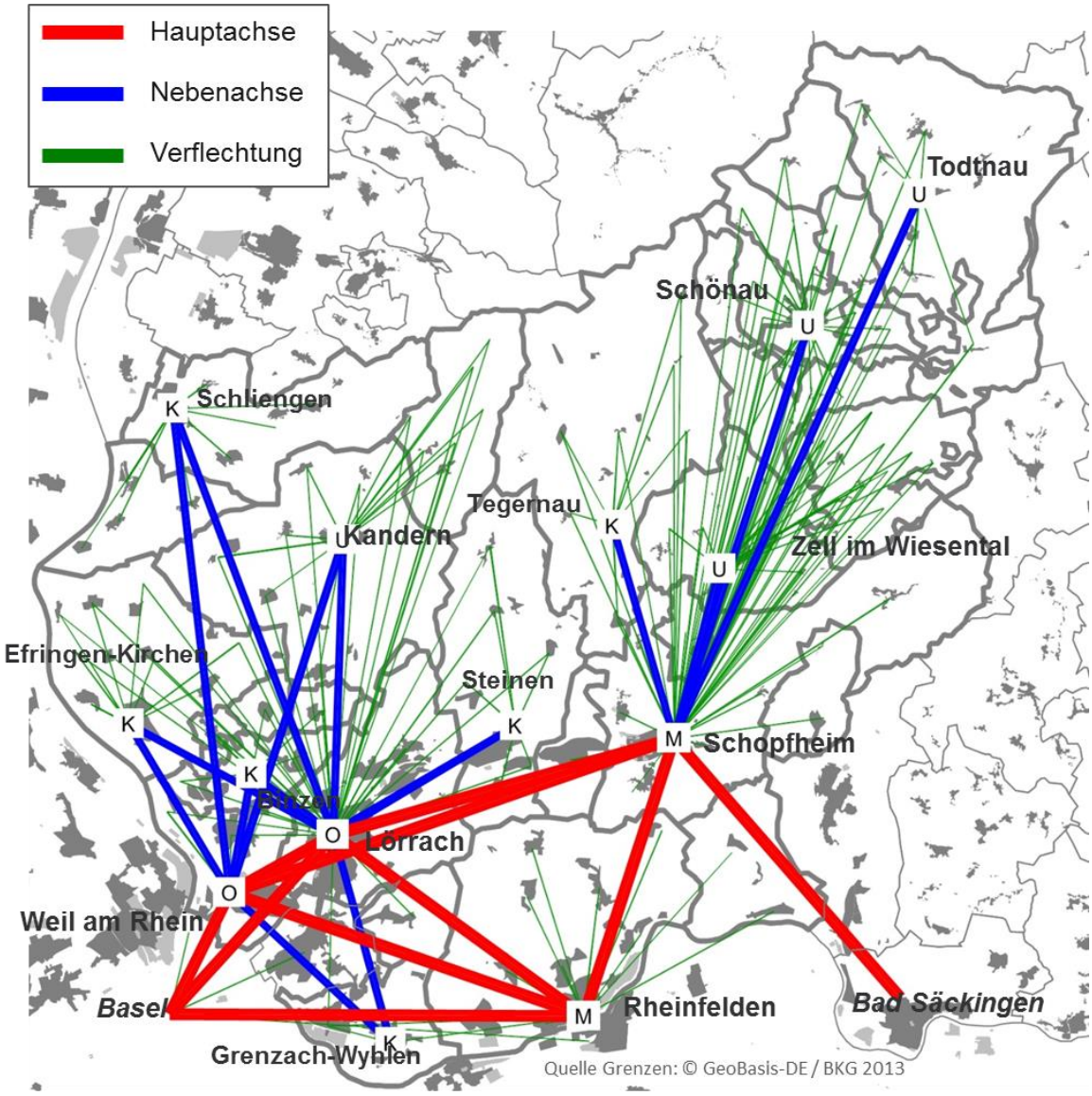


Abbildung 20: Relationskategorien

5.2.2 Bedienungs- und Verbindungsstandards

5.2.2.1 Bedienungshäufigkeiten Relationsbezogene Anforderungen

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

Ausbildung: Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort

Beruf: Wege von und zur Arbeitsstelle

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

Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten

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

Abbildung 21 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten auf den einzelnen Kategorien, die im Kapitel 5.2.1 definiert wurden. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu. Hier genügt als Mindestanforderung eine Grundversorgung.

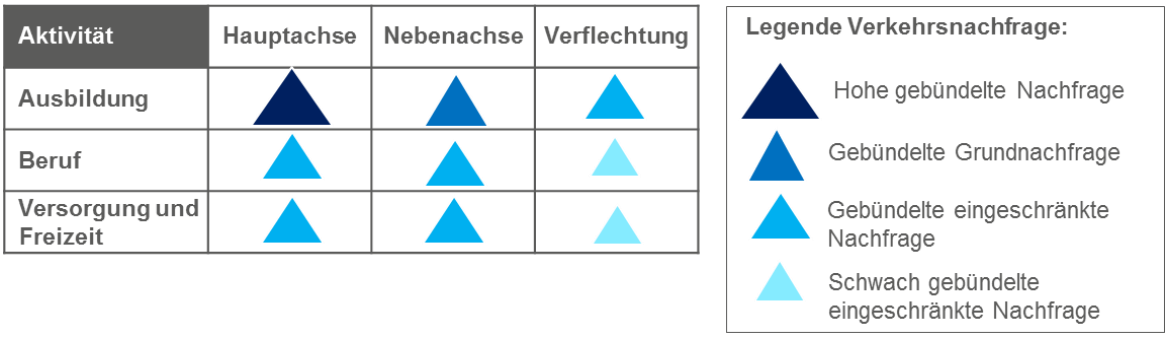


Abbildung 21: Nachfrage je Relationskategorie

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

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

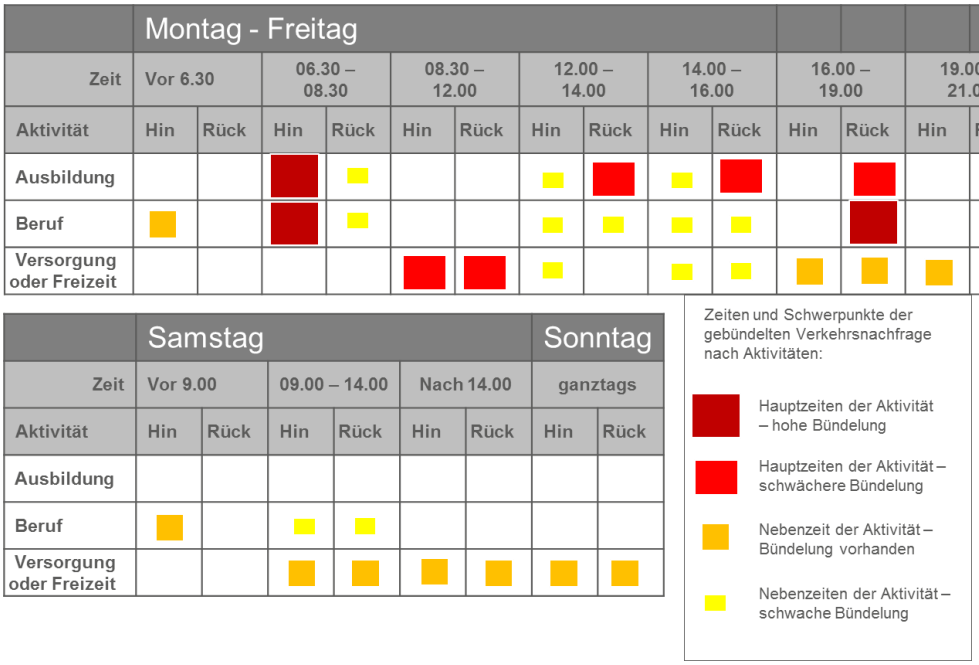


Abbildung 22: Nachfrage je Verkehrszeit

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

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

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

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

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

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

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

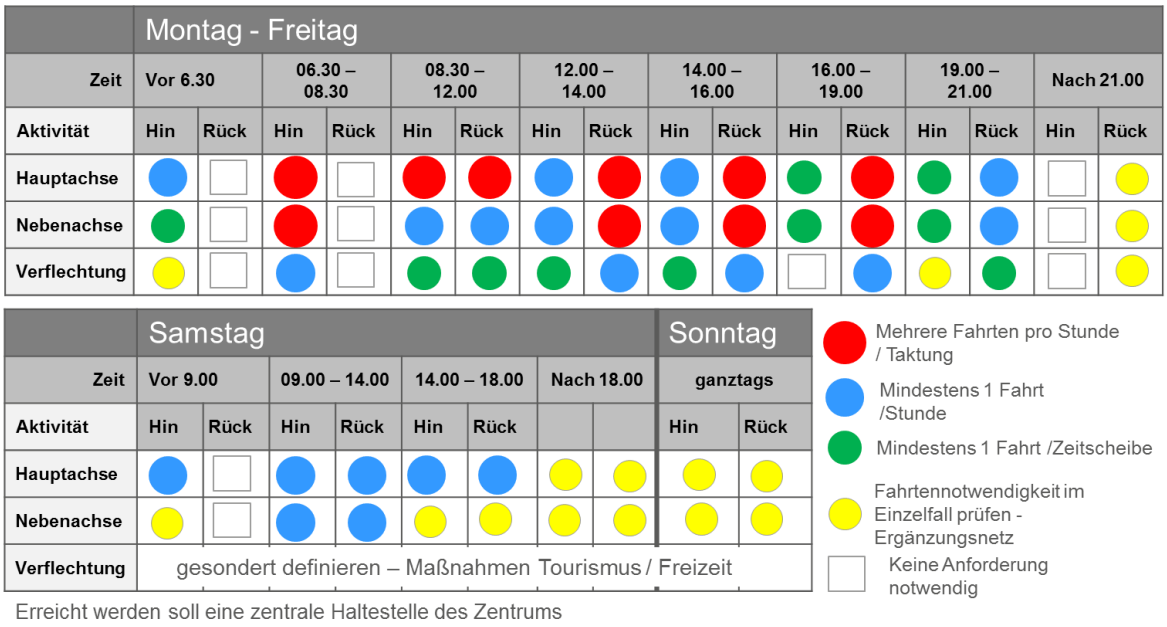


Abbildung 23: Mindestanforderungen Bedienungshäufigkeit (nur Busverkehr)

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

Bedeutung für die Schwachstellenanalyse

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

5.2.2.2 Erreichbarkeiten

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

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

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

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

5.2.3 Erschließungsstandards

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies muss bei der Umsetzung von Maßnahmen im Einzelfall geprüft werden (zum Beispiel Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

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

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

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

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

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

Tabelle 9: Mindeststandard Erschließung

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

5.3 Qualitative Standards

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

5.3.1 Fahrzeugausstattung und Barrierefreiheit

Fahrzeugalter

Zielvorgabe:

- Durchschnittsalter der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge beträgt 7 Jahre bei einem Höchstalter von 13 Jahren.
- Das Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge soll zum Zeitpunkt der aktiven Linienbündelung bzw. zum Beginn der dann neuvergebenen Genehmigungen und in deren Laufzeit zu keinem Zeitpunkt 13 Jahre überschreiten.

Fahrzeugantrieb

Zielvorgabe:

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

Barrierefreiheit

Zielvorgabe barrierefreier Zugang und Aufenthalt:

- Niederflurigkeit ist bis spätestens zum 01.01.2022 in allen Fahrzeugen die im Linienverkehr eingesetzt werden sicherzustellen. Podeste unterhalb der Sitze im vorderen Bereich sind zu vermeiden.
- Doppelbreite Mitteltür für Mobilitätseingeschränkte Personen.
- Möglichkeit des Stufenloseneinstieg durch eine Rollstuhlklapprampe, Fahrzeuge mit Kneeling Funktion.
- Mehrzweckflächen mit Klappsitzen und der Abstellmöglichkeit für Kinderwagen und Rollstühle. Für Rollstuhlfahrer sind entsprechende Sicherungen vorzusehen z.B. ein zusätzlicher Haltegriff vorzusehen.
- Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen sind die Fahrzeuge auch innerhalb eines Genehmigungszeitraums bereits vor dem 01.01.2022 entsprechend auszurüsten.

Zielvorgabe barrierefreie Information:

- Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen bis spätestens 2022 mit Dynamischen Fahrzielanzeige (Monitoren) und automatischer akustischer Haltestellenansage, Bordmikrofon ausgerüstet werden (Zweisinne-Prinzip), Informationen an Haltestellen über Betriebsstörungen oder Verspätungen (siehe auch nächster Punkt)

Fahrgastinformation

Zielvorgabe:

- Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen bis spätestens 2022 mit Dynamischen Fahrzielanzeige (Monitoren) und automatischer akustischer Haltestellenansage ausgerüstet werden.
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit Bordmikrofon zur Kundeninformation bei Betriebsstörungen.
- Die eingesetzten Fahrzeuge müssen mit elektronischen Fahrscheindruckern zum Verkauf von Fahrscheinen ausgerüstet sein.
- Mittels moderner Kommunikationstechnik sollten die Fahrgäste an den Haltestellen über Betriebsstörungen oder Verspätungen informiert werden. Eine internetbasierte Lösung über eine App wird bei einem Unternehmen bereits angeboten.
- Mittelfristig sollen alle eingesetzten Fahrzeuge mit einem RBL System ausgestattet werden.

Schadstoffemission

Zielvorgabe:

- Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine grüne oder blaue Umweltplakette.
- Die im regulären Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge werden bei Neubeschaffung oder Ersatzbeschaffung durch Fahrzeuge der Euro VI Norm oder besser ersetzt.

Komfort

Zielvorgabe:

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

Fahrzeugreinigung

Zielvorgabe:

- Die eingesetzten Fahrzeuge sind regelmäßig zu reinigen: Eine Außenreinigung ist min 1x pro Woche durchzuführen eine komplette Innenreinigung 1 x im Monat.

Während der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu prüfen

Die Möglichkeiten, die Fahrzeuge mit WLAN auszustatten, sollen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans geprüft werden.

© PTV Transport Consult GmbH

5.3.2 Informationen

5.3.2.1 Informationsmedien

Außer den üblichen Informationsmedien (Fahrplanbuch) soll über den RVL die Möglichkeit zu Informationen bestehen

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

5.3.2.2 Übersichtlichkeit des Angebots

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

Zur besseren Verständlichkeit soll ein Konzept erarbeitet werden, wie die Nummerierung innerhalb des RVL übersichtlicher strukturiert werden kann. Möglichkeiten wären, die zweistelligen Nummern für die Stadtverkehren vorzuhalten, ansonsten die Nummern sektoral zu vergeben, wobei die Hauptlinien gerundete Nummern (zum Beispiel 100, 200) hätten, die Zubringer und Nebenlinien entsprechend zugeordnet würden.

5.3.3 Personalschulung zur Barrierefreiheit

Das Fahrpersonal soll geschult werden, wie der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen zu gestalten ist.

5.3.4 Haltestellenausstattung

Für den Nahverkehrsplan sollen die Haltestellen kategorisiert werden und die Haltestellenausstattung abhängig von der Funktion der Haltestelle definiert werden.

Hierfür wird langfristig im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans ein Haltestellenkataster erstellt, in dem die Kategorisierung der Haltestellen vorgenommen und die Ausstattung der einzelnen Haltestellen eingepflegt wird. Grundsätzlich ist für die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen der jeweilige Baulastträger zuständig. Für die Einrichtung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an Haltestellen ist es erforderlich, dass die Fahrzeuge durch die Verkehrsunternehmen entsprechend ausgerüstet werden.

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

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und Bedienung
1	Umsteigepunkt mit hohem Fahrgastaufkommen, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und hohe Umsteigerzahl, insbesondere ZOB

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und Bedienung
2	Hohes Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und geringe Umsteigerzahl
3	Mittleres Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung
4	Mittleres Fahrgastaufkommen, ohne Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung
5	Mittleres Fahrgastaufkommen, keine oder wenige Umsteiger, ggf. besondere Ausstattung für sehr hohes Fahrgastaufkommen in einzelnen Fahrten, Sicherheitsfragen	Mittlere Nachfrage bei unregelmäßiger Bedienung
6	Niedrigeres Fahrgastaufkommen, keine oder wenige Umsteiger, ggf. besondere Ausstattung für hohes Fahrgastaufkommen in einzelnen Fahrten, Sicherheitsfragen	Mäßige bis schwach nachgefragte Haltestellen

Tabelle 10: Kategorien der Haltestellen

Für die einzelnen Kategorien gelten folgende Empfehlungen:

Ausstattung	Kategorie					
Bushaltestellen	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Haltestellenmast	x		x	x	x	x
Linienschild	x		x	x	x	x
Fahrplanaushang	x		x	x	x	x
Abfallbehälter (lt. §32 BOKraft*)	x		x	x	x	-
Aushangkasten A3/A4	x		x	x	x	-
Vitrine	x		x	x	-	-
Liniennetzplan	x		x	x	-	-
Tarifinfo	x		x	x	-	-
Sitzgelegenheit	x		x	x	(x)	-
Aufstellflächen	x		x	x	x	(x)
Wartehäuschen / Wetterschutz	x		x	x	-	-
Hochbord	x		x	x	x	-
Taktiles Leitsystem	x		x	-	-	-
Zugänglichkeit mit abgesenktem Bordstein	x		x	x	x	-
Gesicherte Querungsmöglichkeit	x bei Bedarf		x bei Bedarf	x bei Bedarf	x bei Bedarf	(x bei Bedarf)
Fahrkartenautomat *	x bei Bedarf		-	-	-	-

Ausstattung	Kategorie				
DFI **	x	-	-	-	-
P+R **	x	(x)	(x)	-	-
B+R **	x	x	x	-	-

*** Umsetzung in Verantwortung des RVL**

**** Umsetzung in tariflicher Verantwortung der Kommunen**

Tabelle 11: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen

Eine zusätzliche **Beleuchtung** der Haltestelle ist abhängig von ihrer Lage und der gegebenenfalls ausreichenden Straßenbeleuchtung. Die Umsetzung liegt im Verantwortungsbereich der Kommunen.

Für die Umsetzung der Ausstattung von Haltestellen kann es sinnvoll sein, den zuständigen Kommunen eine Planungshilfe an die Hand zu geben, nach der sie selbst die Priorisierung der Haltestellen für den Ausbau vornehmen können.

6 Analyse des ÖPNV

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

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

6.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

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

6.2 Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen

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

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

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

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

Tabelle 12: Erschließungsmängel

6.3 Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten

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

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

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

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

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

Tabelle 13: Mängel Fahrtenhäufigkeit Haupt- und Nebenachsen

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

Tabelle 14: Mängel Fahrtenhäufigkeit Verflechtungen

7 Ergebnisse der Beteiligung

7.1 Beteiligung der Gemeinden

Die Gemeinden wurden 2014 angeschrieben und um Informationen zu Neubaugebieten und Anregungen zum Nahverkehrsplan gebeten.

Die Gemeinden haben eine Vielzahl von Anregungen geschickt, die ausgewertet und im Zuge der Bearbeitung der Planungen geprüft wurden. Sehr viele Anregungen betreffen Details wie Wünsche zu einzelnen Fahrten, die über den Detaillierungsgrad des Rahmenplans Nahverkehrsplan hinausgehen.

Im Anhang sind die Gemeinden aufgeführt sowie die Einordnung der Anregungen in der weiteren Planung.

7.2 Beteiligung der Bürger in Regionalkonferenzen

Die Bürger im Landkreis Lörrach wurden an vier verschiedenen Tagen in vier Gemeinden eingeladen, um sich ihrerseits in den Nahverkehrsplan einzubringen. Nach einer Einführung in die Thematik wurden Einzelanregungen entgegengenommen und teilweise auch schon diskutiert.

Unter der Vielzahl von Wünschen und Anregungen fanden sich viele, die nicht im Zuge des Nahverkehrsplans gelöst werden können, die jedoch an andere zuständige Institutionen weitergegeben werden konnten:

- Weitergabe an die Betreiber der Stadtverkehre: Details zu Fahrten und Erschließungen in den Städten (wenige Anregungen)
- Weitergabe an die Verkehrsunternehmen: Details zu überfüllten Fahrten und Abstimmungen einzelner Schülerfahrten (wenige Anregungen)
- Weitergabe an Verbund: Tarifliche Vorschläge
- Weitergabe an die NVBW als Aufgabenträger für den SPNV:
    - Neue Regio-S-Bahnstrecke nach Kandern – entsprechende Positionierung des Kreises gegenüber dem Land
    - Verbesserung der Anschlüsse an Fernzüge in Basel, auch Anschlüsse zu Zügen nach Freiburg und Waldshut
    - Wunsch nach Regionalkonferenz für Schienenverkehr

Eine Vielzahl von Anregungen ging jedoch in die weitere Bearbeitung des Nahverkehrsplans ein. Sie sollen im Folgenden zusammenfassend dargestellt werden:

Bedienungshäufigkeit / Verkehrszeiten / Linienwege

- **Raum um Zell im Wiesental:**
    - Nachtverkehre aus Richtung Basel
    - Abendverkehre mit Regio-S-Bahn-Anschluss (Bus / Rufbus)

- Anbindung der kleinen Orte außerhalb der Schülerverkehre (Oberes Wiesental, Gemeindegebiet Zell)
- Bessere Touristische Angebote, adäquat für KONUS-Nutzung
- Tangentialangebot „über den Berg“: Vom Wiesental in die anderen Täler, vom kleinen Wiesental ins Kandertal (Bus / Rufbus)

- **Raum um Kandern:**
  - P+R an Schiene (Rheintal) einrichten
  - Direktverbindung Kandern – Lörrach
  - Querverbindung ins Wiesental, Wittlingen-Haagen (Regio-S-Bahn) vom Kandertal her anfahren
  - Anbindung von Malsburg-Marzell verbessern
  - Anbindung Holzen an Kandern schaffen (Ortsteil von Kandern)
  - Einrichtung Discobus (gerne mit deutlichem Zuschlag)
  - Kleine Orte Ötlingen, Fischingen, Schallbach, Nebenau, Egerten, Egisholz, Egringen, Mappach, Maugenhardt, Holzen, Tannenkirch, Riedlingen, Feuerbach, Sitzenkirch etc. als Querverbindung an Hauptlinien anschließen.
  - Verbindung von Haltingen über Ötlingen nach Binzen und weiter nach Fischingen, Egringen und Efringen-Kirchen
  - Linie 55 ist unzuverlässig und zu langsam (Argument für Regio-S-Bahn)
  - Gutes Angebot in den Gemeinden mit KONUS auch am Wochenende
  - Abendverkehr auch in kleine Orte; Anpassen an geänderte Ladenöffnungszeiten
  - Verbindung Kandern-Lörrach mit Erschließung der Orte westlich der heutigen Linien
  - Querlinie Efringen - Haagen
- **Raum um Lörrach:**
  - Linie 34 Durchbindung Basel-Lörrach
  - Anschluss aller Orte an die Regio-S-Bahn durch Querverbindungen
  - Inzlingen: Schlechte Abstimmung mit Stadtverkehr Lörrach, 30-Minuten-Takt nach Lörrach morgens, Rührberg keine Verbundung nach Wyhlen
  - Besseren Abendverkehr
  - Steinen-Weitenau: Besser Bedienen, auch abends
  - Kandertal besser anbinden
- **Raum um Rheinfelden:**
  - Verbessern Inzlingen – Rheinfelden
  - Rheinfelden – Lörrach in Tagesrandlagen und am Wochenenden
  - Linie 38 verlängern ab Grenzach-Whylen, 15-Minuten-Takt
  - Bessere Verbindung ins Wiesental, auch für Ausflugsverkehr am Wochenende

- Verbesserte Anbindung Adelhausen, Eichsel, Herten
- Basel-Rheinfelden, auch nachts gutes Angebot schaffen

Qualität des ÖPNV (alle Räume)

- Kinderwagenmitnahme
- Verbesserungen im Auskunftssystem (Ski-Bus; Internetauskunft vom Bus bis zum Fernverkehr in einer Hand)
- P+R-Plätze fehlen
- Informationsfluss gewährleisten (bis zum Fahrer, zum Beispiel bei angemeldeten Gruppen)
- Information: Haltestellenverlauf im Fahrzeug anzeigen
- Fahrer soll Fremdsprachenkenntnisse haben
- Qualitätssicherung und Qualitätskontrolle sind wichtig
- Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigen
- Absenken der Fahrzeuge notwendig
- Gute Taktung ist für Merkbarkeit wichtig
- Haltestellen überdachen und Sitzgelegenheit schaffen
- Elektronische Anzeigen – Echtzeit
- Barrierefreiheit baldmöglichst, keine Reisebusse einsetzen
- Informationen im Fahrzeug akustisch und optisch
- Fahrradmitnahme grundsätzlich
- Bessere Abstimmung der Busse auf Schiene
- Barrierefreiheit: Hohe Stufen
- Discobus ist im Fahrplan auffindbar dazustellen
- Klage über fehlende Antwort auf Beschwerden beim Unternehmen
- Beschwerde über mürrische Fahrer

Konzeptionelle Ideen (alle Räume)

- ÖPNV insgesamt stärken, nicht nur punktuell
- Öffentliche Finanzierung ist notwendig
- Angebotsorientierter ÖPNV
- ÖPNV muss begeistern
- Probephasen einrichten
- Hauptliniennetz takten, Nebenlinien als Rufbus – gute Information darüber
- ÖPNV muss auf schlechte Versorgung vor Ort reagieren
- Hin- und Rückfahrmöglichkeiten schaffen
- Rufbusse in kleinere Orte

8 Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV

Ausgehend von der Analyse des ÖPNV-Angebotes und der Nachfrage, der Raumstruktur im Landkreis Lörrach und deren Entwicklung sowie der zahlreichen Anregungen aus Gemeinden und durch die Bürger wurden mehrere Szenarien für den zukünftigen ÖPNV entwickelt. In diesen wurden für unterschiedliche Räume und Linien Vorschläge zur Neugestaltung unterbreitet, um Bedienungslücken zu schließen oder Anregungen zu prüfen. Diese wurden vom Gutachter bewertet und eine Empfehlung ausgesprochen. Alle so bewerteten Vorschläge wurden in der AG Nahverkehr diskutiert und mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Die letztendlich von der AG Nahverkehr aufgenommenen Maßnahmen werden im Folgenden dargestellt. Zur Priorisierung und zum Finanzierungsvorbehalt siehe Tabelle 17 (Kap. 9.1) .Die konkret beschlossenen Maßnahmen sowie Bündel geeigneter Maßnahmen zur mittelfristigen Umsetzung sind als Anlage des vorliegenden Berichtes enthalten.

8.1 Raum Kandern - Lörrach - Efringen-Kirchen

Die ÖPNV-Verbindung zwischen Kandern und Lörrach als Nebenachse zwischen Unter- und Oberzentrum wurde sowohl im Zuge der Analyse, als auch von den Bürgern in den Regionalkonferenzen, als mangelhaft bewertet.

Zudem wurden Wünsche nach einer Tangentialverbindung zwischen dem Raum Lörrach/Regio-S-Bahn und Efringen-Kirchen geäußert. Ebenfalls wurde auf eine mangelnde Anbindung der Ortsteile von Kandern an das eigene Zentrum hingewiesen, was aufgrund mangelnder Fahrten des Ortsteils Holzen mit über 600 Einwohnern auch als Schwachstelle bewertete wurde. Daneben bestanden Wünsche hinsichtlich einer zügigeren Verbindung zwischen dem Kandertal und der Regio-S-Bahn im Wiesental.

Daher wurde folgendes Maßnahmenpaket entwickelt:

- **Neuer Ast der Linie 55** (als Linie 55b oder Linie mit entsprechender neuer Nummer)
  - Linienweg zwischen Kandern und Lörrach-Haagen/Messe Bf. über Wittlingen
  - Bedienung im 120-Minuten-Takt Montag-Freitag, Samstag, Sonntag und Verdichtung in der Hauptverkehrszeit
  - Hierbei ist durch den nötigen Umbau der Haltestelle Bf. Lörrach-Haagen/ Messe mit voraussichtlichen Investitionskosten von bis zu 100.000 € zu rechnen.
- **Straffung des Linienweges der bestehenden Linie 55**
  - Schnellere Direktverbindung Kandern – Basel durch entfallen der Strecke über Schallbach. Die Umsetzung ist nur möglich, wenn Schallbach dennoch adäquat angebunden wird, dies ist hier durch die neue Tangente „Plan 12“ (siehe unten) vorgesehen.
- **Neue Linie (Arbeitstitel Plan 11)**

- Linienweg Kandern – Holzen – Schallbach – Rümmingen zur verbesserten Erschließung der Ortsteile von Kandern mit Anbindung an Kandern und nach Rümmingen als Umsteigepunkt
- Bedienung im 120-Minuten-Takt Montag-Freitag, Samstag, Sonntag

- **Neue Linie (Tangente mit Arbeitstitel Plan 12)**
  - Linienweg Efringen-Kirchen - Egringen - Rümmingen
  - Bedienung im 120-Minuten-Takt Montag-Freitag, Samstag, Sonntag
  - Diese Verbindung ist auf Basis der geforderten Mindeststandards nicht unbedingt nötig, bietet aber die Vorteile einer Tangentialverbindung, die heute große Umwege erfordert. Aufgrund der zu erwartenden niedrigen Nachfrage und der hohen Kosten, wurde sie nur als nur bedingt empfehlenswert eingestuft. Möglich ist alternativ auch eine Bedienung als flexible Bedienungsform (zum Beispiel als Rufbus) oder integriert in eine noch zu prüfende Regiolinie Müllheim-Lörrach, die den Linienweg der Linie Plan 12 enthält.

8.2 Raum Schopfheim/Steinen - Rheinfelden - Bad Säckingen

Die Hauptachse Schopfheim - Rheinfelden als Verbindung zwischen zwei Mittelzentren wird heute mit zügigen Direktfahrten der Linie 7309 durch wenige Fahrten am Tag bedient. Eine umsteigefreie Verbindung erfolgt auch mit der Linie 7302, jedoch mit größerem Umweg über Maulburg.

Seitens der Bürger und der Gemeinden wurden Wünsche geäußert nach häufigeren Verbindung ins Wiesental und nach verbesserter Anbindung von Adelhausen Richtung Steinen.

Planerisch angedacht wurde zunächst ein Austausch der Leistungen der Linien 7302 und 7309, jedoch zeigte sich, dass auch die Linie 7302 mit ihrer heutigen Leistung benötigt wird.

Für die Hauptachse Schopfheim - Rheinfelden wird in den Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit mindestens ein tagesdurchgängiger Stundentakt gefordert, der nach 19.00 Uhr reduziert werden kann, in den Hauptverkehrszeiten und am Vormittag zumindest in Lastrichtung jedoch deutlich verdichtet werden muss. Bei Umsetzung des Nahverkehrsplans muss gewährleistet sein, dass diese Anforderungen erfüllt werden. Allerdings zählt hierzu auch die Schienenverbindung über Basel.

Daher wird für den Gesamtraum folgendes Konzept vorgesehen:

- Linie 7302: Die Fahrten der Linie 7302 verbleiben wie im Bestand mit tageszeitlich unterschieden einer Fahrt jede Stunde oder jede zweite Stunde.
- Linie 7309 (Varianten):
  - Bedienung im 120-Minuten-Takt von ca. 6.20 - 19.00 Uhr an Mo - Fr (Schule und Ferien) mit Erhalt bestehender Schülerfahrten

- An Samstagen Bedienung im 120-Minuten-Takt von ca. 6.20 - 19.00 Uhr
- Ab ca. 6.40 - 8.40 Uhr sowie ca. 16.00 - 18.00 Uhr werden drei Fahrtenpaare im 60-Minuten-Takt zwischen Schopfheim Bf und Rheinfelden Bf (ohne Beuggen) als Schnellverkehr an Mo - Fr (Schule und Ferien) eingerichtet. Der Schülerverkehr bleibt im Wesentlichen unverändert bestehen.

- Linie 7307 Grenzach-Wyhlen - Herten - Degerfelden - Eichsel - Adelhausen
  - Verlängerung des Linienweges nach Steinen, um eine weitere Verbindung zwischen Hochrhein und Wiesental zu gewährleisten und auch den Orten dazwischen die Anbindung an das Wiesental und die Regio-S-Bahn zu ermöglichen.
- Spätere Prüfung: Regiobuslinie Schopfheim - Wehr - Bad Säckingen
  - Die Verbindung soll außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft werden, da sie im Landeskonzept des Landes Baden-Württemberg vorgesehen ist und damit gesonderte Standards zu erfüllen hat. Zudem ist hier die Kooperation mit den Nachbar-Aufgabenträgern erforderlich (siehe auch Kap. 8.7).

8.3 Raum Inzlingen

In Inzlingen bestehen keine Bedienungsmängel entsprechend der gleichwertigen Bedienung im ganzen Kreis, jedoch wird von der Gemeinde und den Bürgern eine Reihe von Anregungen aufgeführt:

- Fehlender Abendverkehr durch die Linie 3 mit dem Wunsch einer besseren Bedienung durch die abends verkehrende Linie 7304 Lörrach-Rheinfelden mittels Stichfahrten.
- Bessere Anbindung von Rührberg an Inzlingen und bessere Verbindung nach Riehen.

Hierfür wird folgende Maßnahme vorgesehen:

Linie 7311: Heutiger Linienverlauf Grenzach-Wyhlen Neufeld - Grenzach-Wyhlen Rührberg wird verlängert bis Inzlingen Wasserschloss.

Eine Verbindung bis Riehen wird als Prüfauftrag für die Zeit der Umsetzung des NVP vorgesehen (siehe Kapitel 8.7)

8.4 Lörrach Rheinfelden - Abendverkehr

Um das Abendangebot auf dieser Relation auch für den Freizeitverkehr zu verbessern, werden folgende Ausweitungen vorgesehen:

- Verlängerung des Angebots am Samstag (heute letzte Fahrt gegen 18.20 / 19.10 Uhr in den beiden Richtungen) bis jeweils 20.00 Uhr.
- Bedienung am Sonntagvormittag im 120-Minuten-Takt

8.5 Raum Oberes Wiesental

Im Wiesental fehlt laut Analyse am Samstag eine Fahrt als Abbringer von der Regio-S-Bahn. Auf dem Linienweg Zell im Wiesental bis Todtnau soll samstags eine zusätzliche

Fahrt als Abbringer der Regio-S-Bahn mit Ankunft um 22.25 Uhr in Zell im Wiesental eingerichtet werden.

8.6 Raum Kleines Wiesental

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

Für den Schülerverkehr muss ein Angebot vorgehalten werden, das bedingt, dass die Fahrten der Linien schwer merkbar sind und unterschiedlich verästelte Linienwege aufweisen.

Ansonsten ist die Nachfrage gering. In diesen Räumen besteht die Aufgabe des ÖPNV in der Daseinsvorsorge, um auch Personen ohne Pkw den Weg in die Zentren zu ermöglichen und die festgestellten Erschließungsmängel zu beheben.

In Abhängigkeit von der Ertragslage des Bestandverkehrs wird eine Ergänzung desselben durch ein Linientaxi oder integriertes Bus-/Rufbuskonzept erwogen. Die Planung wurde letztlich ersetzt durch eine Buslinie (Tegernau-) Neuenweg – Wembach (-Schönau) als Teil der Linie 7310.

Mit diesem Konzept wäre auch der Mangel auf der Nebenachse Tegernau - Schopfheim behoben, der im Zuge der Analyse festgestellt worden war.

8.7 Prüfaufträge für die Umsetzung des Nahverkehrsplans

Grundsätzliche Umstellungspotenziale auf flexible Bedienungsformen

Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans sollen Potenziale für die Umstellung von Linienfahrten in flexible Fahrten analysiert werden.

Der Prüfung sollen vorhandene Fahrgastzahlen zu Grunde gelegt werden und die Verkehrsunternehmen einbezogen werden. Ziel ist das Aufzeigen von Kosteneinsparpotenzialen und damit verbunden eine Verbesserung des Angebotes für die Bevölkerung.

In Frage kommen hierfür in der Regel Linien wie im kleinen Wiesental, wo bereits für den Nahverkehrsplan in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine Überprüfung stattfindet. Möglich ist dies insbesondere in Räumen, in denen aufgrund der dünnen und verstreuten Besiedlung die Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs nur sehr schwach ausgelastet sind und von den Fahrzeugen weite Wege zurückgelegt werden müssen, um alle Haltestellen zu bedienen, obwohl nur auf Teilstrecken mit Fahrgästen zu rechnen ist. Anhand einer längerfristigen Ein- / Aussteigerzählung können in Frage kommende Fahrten ermittelt werden. Eine betriebliche Prüfung dieser Fahrten hinsichtlich ihrer Verzichtbarkeit auch im Umlaufgefüge schließt sich an.

Prüfung der Linie 15 zur Tageszeitlichen Umstellung auf Richtungsbandbetrieb

Die Linie 15 im Markgräfler Land soll ebenfalls detailliert auf die Möglichkeit hin überprüft werden, einen Teil der Fahrten flexibel und damit mit einem klareren Angebot für den Fahrgast durchzuführen. Durch einen Richtungsbandbetrieb (Anfahren der Haltestellen, die nicht am Hauptweg liegen nur bei Bedarf) könnten auch Prüfungen zur Verbesserung der Bedienung von Mauchen und Bamlach durchgeführt werden. Bahnparallele Angebote sollen reduziert werden, der Anschluss der Orte an die Bahn aber sichergestellt sein.

Prüfung Freigestellter Schülerverkehr

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

Prüfung Bedienung Rührberg-Inzlingen-Riehen

Alternativ zur vorgeschlagenen Verlängerung der Linie 7311 (Grenzach-Wyhlen Neufeld - Grenzach-Wyhlen Rührberg) bis Inzlingen-Wasserschloss, ist eine neue Bedienung bis nach Riehen zu prüfen. Hier ist ein komplexes Gefüge von Aufgabenträgern und Konzessionären zu berücksichtigen, was außerhalb des NVP geklärt werden muss.

Prüfung Nachtverkehr Basel - Zell - Todtnau nach Betriebsende der Regio-S-Bahn

Aufgrund hoher zu erwartender Kosten (zum Beispiel durch notwendige weitere personelle Begleitung im Bus) soll dieses Anliegen der Bürger im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans weiter geprüft werden.

Prüfung überregionale Regiobuslinien

- Regiobuslinie Schopfheim - Wehr - Bad Säckingen
  - Die Verbindung soll außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft werden, da sie im Landeskonzept des Landes Baden-Württemberg vorgesehen ist und damit gesonderte Standards zu erfüllen hat. Zudem ist hier die Kooperation mit den Nachbar-Aufgabenträgern erforderlich.
- Mögliche Regiobuslinie Müllheim-Lörrach
  - Auch diese Verbindung soll außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft werden. Im Zuge dessen sind auch Tangentialverbindungen zwischen dem Bereich Bad Bellingen / Efringen-Kirchen und Lörrach geprüft werden, die aus der Bürgerschaft nachgefragt werden.

Prüfung einer verbesserten Anbindung des Gewerbegebietes Binzen

Im Zuge der Umsetzung sollen Möglichkeiten geprüft werden, das Gewerbegebiet bei Bedarf besser anzubinden. Grundsätzlich besteht hier jedoch keine Schwachstelle.

Prüfung Verbindung Todtnau-Kirchzarten

Auf Anregung der Gemeinde Oberried soll eine nachfrageorientierte zeitweise Taktverdichtung der Linie 7215 zwischen Todtnau und Oberried geprüft werden. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald angegangen werden. Eine Verdichtung des heutigen etwa stündlichen Angebots zielt insbesondere auf den Ausflugs- und Tourismusverkehr ab und wird daher saisonal begrenzt sein oder sich auf das Wochenende fokussieren.

8.8 Behebung von fehlenden Fahrten durch die Maßnahmendefinition

Die folgende Tabelle 15 zeigt die festgestellten Schwachstellen und ihre Behebung durch die geplanten Maßnahmen.

Kategorie	Ort	Zentrale Funktion	Ort	Zentrale Funktion	Maßnahme
Hauptachse	Rheinfelden	M	Schopfheim	M	Planungen Linie 7309
Nebenachse	Kandern	U	Lörrach	O	neue Linie (55b)
	Schopfheim	M	Tegernau (ca. 400 EW)	K	Anrufverkehr
Verflechtung	Gersbach	700	Schopfheim	M	nachrangiger Mangel - nicht behoben
	Kürnberg	250	Schopfheim	M	nachrangiger Mangel - nicht behoben
	Nordschwaben	350	Rheinfelden	M	Stärkung Linie 7309
	Sitzenkirch	280	Kandern	U	AST-Zusatzfahrten und zusätzliche Fahrten 264 geprüft und nicht empfohlen (Ortslage und Einwohnerzahl)
	Marzell	500	Kandern	U	Planung AST 01
	Holzen	650	Kandern	U	Planlinie 11
	Tannenkirch	900	Kandern	U	Planlinie 11
	Gresgen	450	Zell im Wiesental	U	Planung AST 01 oder AST 06
	Ehrsberg	250	Zell im Wiesental	U	Planung AST 04
	Häg	200	Zell im Wiesental	U	Planung AST 04
	Raich	250	Tegernau	K	Planung AST 01
	Neuenweg	280	Tegernau	K	Planung AST 01
	Endenburg	400	Steinen	K	nachrangiger Mangel - nicht behoben
	Schlächtenhaus	500	Steinen	K	nachrangiger Mangel - nicht behoben
	Weitenau	580	Steinen	K	nachrangiger Mangel - nicht behoben
	Orte um Efringen-Kirchen		Efringen-Kirchen	K	Planlinie 12, Prüfung Linie 15 als Richtungsbandbetrieb,

	Orte um Schliengen (v.a. Mauchen und Bamlach)	Schliengen	K	Prüfung Linie 15 als Richtungsbandbetrieb

Tabelle 15: Behebung von Schwachstellen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit

8.9 Verknüpfung zum Individualverkehr

Park+Ride und Bike+Ride-Plätze

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

Im Zuge des Projektes TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel) wurden die P+R-Plätze aufgenommen (Stand 2013), die derzeit bestehenden B+R-Plätze wurden dem Radverkehrskonzept des Landkreises entnommen:

Bahnhöfe Landkreis Lörrach	Anzahl P+R-Stellplätze 2013	B+R-Stellplätze 2013
Schliengen	16	64
Bad Bellingen	46	16
Rheinweiler	6	6
Kleinkems	4	
Efringen-Kirchen	40	24
Eimeldingen	30	8
Haltingen	19	
Weil am Rhein Bf.	45	66
Zell i.W.	76	17
Schopfheim	151	80
Schopfheim Fahrnau	40	16
Maulburg	35	72
Steinen	82	112
Brombach-Hauingen	13	24
Lörrach Haagen/ Messe	16	25
Lörrach Schwarzwaldstraße	0	
Lörrach Bahnhof	390	30
Lörrach Dammstraße	14	
Lörrach Schwarzwaldstraße		16
Riehen	24	
Riehen Niederholz	18	
Weil am Rhein Ost Bahnhof	13	32
Weil am Rhein Pfädlistraße	25	16
Weil am Rhein Gartenstadt	0	15

Bahnhöfe Landkreis Lörrach	Anzahl P+R-Stellplätze 2013	B+R-Stellplätze 2013
Rheinfelden	130 (Busbahnhof)	163
Schwörstadt		10
Grenzach	48	28
Wyhlen	19	36
Hausen i.W.	4	36

Tabelle 16: Bestand P+R-Plätze im Landkreis Lörrach Stand 2013

Folgende P+R-Maßnahmen wurden in den letzten Jahren umgesetzt:

- Bahnhof Hausen: Neueinrichtung mit ca. 30 Plätzen, die gut angenommen werden.
- Bahnhof Zell: Planung von 52 Plätzen, hier werden zukünftig jedoch weiterhin Engpässe gesehen.
- Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen plant die Ausweisung von Plätzen im Jahr 2016 für die Verknüpfung mit der Buslinie 38.

Wünsche für weitere Park+Ride-Plätze wurden für den Raum Weil am Rhein / Vorderes Kandertal / Eimeldingen auch im Busbereich dargestellt.

Fahrradverkehr

Der Landkreis Lörrach hat sich ein umfassendes Radverkehrskonzept gegeben.

9 Kosten und Finanzierung

9.1 Übersicht Kosten der Maßnahmen

Aufgrund der Notwendigkeit gegebenenfalls Finanzierungsbeiträge zum Bestandsangebot leisten zu müssen, stehen nachfolgende Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen sind als Empfehlung zu verstehen. Die verbindlich umzusetzenden Maßnahmen befinden sich in Anlage 2 zur Beschlussfassung durch den Kreistag am 11.05.2016.

Linie	Verlauf	Art der Änderung	Betriebskosten pro Jahr	Anmerkung
7300	(Basel -) Zell - Todtnau (- Titisee)	Nacht von Samstag auf Sonntag: ➨ Eine Fahrt mit Abbringerfunktion zur Regio-S-Bahn ➨ Weitere Fahrt als Abbringer zur letzten S-Bahn in der Nacht	36.000 €	
55b	Kandern Bf - Wittlingen - Haagen/Messe Bf	Neue Linie im 2-Stunden-Takt mit Verdichtung HVZ	260.000 €	Ggf. Investitionen für Bushaltestelle / Wende von ca. 100.000 €
7307	Grenzach-Wyhlen - Adelhausen (- Steinen)	Verlängerung der Linie von Adelhausen bis Steinen	105.000 €	Die Planungen sind mit der Stadt Rheinfelden abzustimmen.
7304	Lörrach - Rheinfelden	Ausweitung Betriebszeit Samstag bis 20 Uhr Einführung Verkehr Sonntagvormittag im 2-Stunden-Takt	96.000 € 54.000 €	
7309	Schopfheim - Nordschwaben - Rheinfelden	3 Schnellfahrtenpaare zur HVZ morgens und abends Zusätzliche Ausweitung auf 2 Std-Takt Mo-Fr Angebotsausweitung auf 2-Stunden-Takt Samstag	115.000 € 97.000 € 37.000 €	Schrittweise Umsetzung ist möglich.
7311	Grenzach-Wyhlen Neufeld - Grenzach-Wyhlen Rührberg	Verlängerung ab Rührberg bis Inzlingen Wasserschloß	36.000 €	
Plan12	Efringen-Kirchen - Egringen - Rümmingen	Neue Linie im 2-Stunden-Takt	245.000 €	
Plan 11	Kandern - Tannenkirch - Holzen - Rümmingen	Neue Linie im 2-Stunden-Takt	190.000 €	
55a	Kandern - Basel	Einsparung der Bedienung Schallbach wegen P12/P11	-20.000 €	

Linie	Verlauf	Art der Änderung	Betriebskosten pro Jahr	Anmerkung
Summe			**1.251.000 €**	
Einnahmenschätzung			**-125.000 €**	
Ungedeckte Kosten			**1.126.000 €**	

Tabelle 17: Kosten der Maßnahmen

Linie	Verlauf	Betriebskosten pro Jahr
AST 1 / 2	Schopfheim – Tegernau – Wies / Wembach	137.000 €
AST 4	(Tegernau –) Zell im Wiesental – Schürberg	122.000 €
AST 6	Tegernau – Schlechtbach	87.000 €
Summe	**Bei ca. 50% Abrufung**	**236.000 €**
	Disposition Tegernau	**60.000 €**
	Summe bei ca. 50% Abrufung	**296.000 €**
	Einnahmenschätzung	**- 29.600 €**
	Ungedeckte Kosten	**266.400 €**

Tabelle 18: Kosten der Maßnahmen für AST-Verkehre

Alle in Tabelle 17 und Tabelle 18 dargestellten Kosten beruhen auf Angaben der Verkehrsunternehmen.

Für die in Tabelle 18 vorgesehenen AST-Verkehre ist ein Probelauf vorgesehen, deren fahrgastseitigen und kostenseitigen Wirkungen evaluiert werden, um über Art und Umfang des Weiterbetriebes zu entscheiden.

Die Prüfung von flexiblen Bedienformen schließt nicht aus, bei Bedarf auch Linienfahrten einzurichten, wo dies sinnvoll erscheint, beispielsweise zur Erschießung von Flüchtlingsunterkünften.

Auch steht dem nicht entgegen, in den kleinen Weilern Bürgerbusse zu installieren, wenn hierfür das ehrenamtliche Engagement besteht.

Die in nachfolgender Tabelle 19 aufgeführten Verkehre sind aufgrund der fehlenden Präsenz geeigneter Unternehmen (Taxi) vor Ort nicht unmittelbar umsetzbar. Über eine Einrichtung dieser Verkehre wird im Anhang beschlossen. Die Kosten für Fahrzeugbedarf und Disposition sind von der Einrichtung und Kombination mit weiteren AST-Verkehren abhängig.

Das Angebot von bedarfsorientierten Verkehren kann innerhalb der Gültigkeit des Nahverkehrsplans angepasst werden, wenn sich beispielsweise durch die Gründung von Bürgerbusvereinen ein Anpassungsbedarf ergibt.

Linie	Verlauf	Betriebskosten pro Jahr
AST 3	Utzenfeld - Wieden	10.000 €

Linie	Verlauf	Betriebskosten pro Jahr
AST 5	Hausen im Wiesental - Raitbach	12.000 €
AST 7	Kandern - Weitenau	75.000 €
Summe	**Bei ca. 50% Abrufung ohne Disposition**	**97.000 €**

Tabelle 19: Kosten möglicher Maßnahmen für zusätzliche AST-Verkehre (Kostenschätzung PTV)

9.2 Finanzierung

Entsprechend den Vorgaben im Nahverkehrsplan zur Bedienungshäufigkeit der einzelnen Gemeinden wird unter Berücksichtigung der Raumstruktur eine Mindestbedienung garantiert. Weitergehende Verbindungen blieben dann in der finanziellen Verantwortung der Gemeinden.

10 Linienbündelung

10.1 Ziel der Linienbündelung

Ziel der Linienbündelung ist es, in definierten Verkehrsräumen die Basis für eine betriebswirtschaftliche und fahrgastseitige Optimierung der Verkehrsbedienung zu schaffen. Diese soll und muss in der Lage sein, für einen mittelfristigen Zeitraum (nach neuem PBefG 10 Jahre) ein stabiles und verlässliches Angebot zu bieten, welches hinreichend leicht auf die sich ändernden Rahmenbedingungen reagieren kann. Dies ist nur im Rahmen räumlich abgegrenzter Verkehrsräume erreichbar.

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

Bis zur Vergabe der Linienbündel ist es notwendig, die Laufzeiten der Linienkonzessionen zu harmonisieren. Grundlage für diese Befristung ist das beschlossene Bündelungskonzept (Beschluss Umwelt- und Verkehrsausschuss UVA 19.02.2014). Die Linienbündelung wurde als Anlage zum bestehenden Nahverkehrsplan beschlossen. Die Ergebnisse dieses Beschlusses werden in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans nachrichtlich übernommen.

10.2 Nachrichtlich: Beschluss (19.02.2014) zur Linienbündelung

1. Hintergrund und Ausgangssituation

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Einzelkonzessionen.

Durch die erfolgreiche Arbeit des Regio-Verkehrsverbundes Lörrach ist zur Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung der Gebietskörperschaften bereits einiges erreicht worden.

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen auf europäischer Ebene, die eine stärkere Berücksichtigung wettbewerblicher Verfahren vorsehen, ist der Landkreis als Aufgabenträger gefordert, sich auf diese Entwicklungen vorzubereiten. Ein wichtiges Element im Rahmen der Vorbereitung und Sicherstellung eines geordneten ÖPNV-Wettbewerbs ist die Möglichkeit der Linienbündelung gemäß § 9 Abs. 2 PBefG. Hierdurch können verkehrlich miteinander verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden. Damit entsteht durch den Ausgleich von profitablen und ertragsschwachen Linien eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Darüber hinaus bringt die Linienbündelung für den Landkreis folgende Vorteile:
- Bessere Möglichkeiten der Gesamtoptimierung des Nahverkehrsangebots durch betriebliche Abstimmung
- Bessere Möglichkeiten für verkehrliche (fahrgastseitige) Abstimmungen
- Bildung von sinnvollen Losen für gegebenenfalls anstehende Vergabeverfahren

- Zusammenfassung von ertragsstarken und ertragsschwachen Linien und dadurch Minimierung des Zuschussbedarfs

Als Beschluss des Aufgabenträgers im Rahmen der Nahverkehrsplanung ist die Linienbündelung auch vom Regierungspräsidium Freiburg zu beachten, wenn diese Genehmigungsbehörde ist und der Beschluss unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen sowie in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verbünden zustande gekommen ist.

Aufgrund einer Vielzahl von auslaufenden Konzessionen im Landkreisgebiet ist eine Vorwegnahme der Linienbündelung bereits vor der abschließenden Beratung des Nahverkehrsplans geboten.

In einem ersten Schritt dient die Linienbündelung einer Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten. Bis zu einer Vergabe der Linienbündel ist es notwendig, die Laufzeiten der Linienkonzessionen, die durch die Genehmigungsbehörde erteilt werden, zu harmonisieren. Dies bedeutet, dass alle Liniengenehmigungen eines Bündels zum gleichen Zeitpunkt enden, so dass eine Vergabe aller Linien in einem Bündel zum gleichen Zeitraum möglich ist. Grundlage für diese Befristung ist das vorgelegte und zu beschließende Bündelungskonzept.

2. Vorgehensweise

Die Teilräume der Linienbündel lassen sich unter verschiedenen Gesichtspunkten abgrenzen. Das Gutachterbüro hat hierfür ein Verfahren eingesetzt, das auf der Basis von Grundlagendaten und planerischen Überlegungen optimierte Bündel generieren kann. Grundlagen waren die Festlegung auf eher größere Bündel, die eine wirtschaftliche Bedienung sicherstellen und die heutige Unternehmensstruktur widerspiegeln, bei der der Regionalverkehr im Wesentlichen von zwei Unternehmen betrieben wird.

Das Verfahren beinhaltet ein Erstellungs- und Bewertungsmodell für Linienbündel, in das folgende Faktoren eingehen:
- Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien,
- gemeinsame Endhaltestellen und
- gemeinsam bediente Räume

3. Bündelungskonzept

Die Abgrenzung der Linienbündel untereinander orientiert sich an verkehrlichen und betrieblichen Kriterien. Außerdem gibt die geographische Struktur des Landkreises eine gewisse Aufteilung bereits vor.

Eine Bündelung erfolgt lediglich für den Busverkehr.

Bündel 1 „Markgräflerland“

Linie	Linienführung
1	Kandern - Lörrach (über Egringen)
2	Kandern - Lörrach (über Rümmingen)
4	Obereggenen-Blauen - Müllheim Bahnhof/ Bad Bellingen
15	Schliengen Blankenhorn - Weil am Rhein/Lörrach
264	Müllheim-Schliengen-Obereggenen-Kandern-Müllheim

Bündel 2 „Hochrhein“

Das Bündel 2 umfasst derzeit auch den Stadtverkehr Rheinfelden sowie den Ortsverkehr Grenzach-Wyhlen.

Linie	Linienführung
7301	Bad Säckingen - Rheinfelden - Grenzach
7302	Rheinfelden Realschule - Schopfheim Busbahnhof
7304	Lörrach Gewerbeschule - Rheinfelden Busbahnhof
7307	Schopfheim Busbahnhof - Rheinfelden- Busbahnhof bzw. Grenzach-Wyhlen OT Wyhlen
7309	Schopfheim Ebertschule - Rheinfelden Realschule
7311	Wyhlen-Rührberg - Grenzach-Neufeld
7312	Stadtverkehr Rheinfelden
7313	Schopfheim Busbahnhof - Schwörstadt Oberdorf

Bündel 3 „Wiesental/Schwarzwald“

Das Bündel 3 beinhaltet derzeit auch den Stadtverkehr in Schopfheim.

Linie	Linienführung
291	Belchen-Wiedener Eck-Münstertal
7300	Todtnau Busbahnhof - Titisee Bahnhof
7305	Steinen Schule - Steinen-Hüsingen, Steinen Hägelberg, Platzhof Jugend-herberge (Endenburg)
7306	Schönau i.Schw. - Belchenbahn (über Multen/ Wiedener Eck)
7308	Schopfheim Busbahnhof - Schopfheim- Gersbach Post
7310	Schopfheim Ebertschule - Haldenhof bzw. Raich (Kleines Wiesental)
9001	Rathaus Schopfheim - Rathaus Schopfheim
9002	Zell i.W. - Zell-Gresgen
9003	Häg-Ehrsberg/ Ehrsberg - Zell i.W.

Bündel 4 „Stadtverkehr Lörrach“

Linie	Linienführung
3	Lörrach-Riehen
7	Karl-Herbster-Platz - Lörrach Busbf. - Museum - Schillerstr. Salzert
8	Obertüllingen - Lörrach Busbf. - Engelplatz-Stetten Süd

Bündel 5 „Stadtverkehr Weil am Rhein“

Linie	Linienführung
12	Weil-Haitingen-Eimeldingen
66	Weil am Rhein- Bahnhofstraße - Weil am Rhein-Rennemattenweg

Noch offen:

6	Weil-Riehen-Lörrach-Brombach
16	Weil-Lörrach-Hauingen-Brombach

4. Zeitschiene

Der Harmonisierungszeitpunkt ergibt sich aus der Laufzeit der längst laufenden Liniengenehmigung. Für die Geltungsdauer der Linien im Landkreis Lörrach bedeutet dies folgende Zeitschiene:

Bündel	Laufzeit Tag, Monat	Jahr
„Markgräflerland“	31. Dezember	2026
„Hochrhein“	31. Mai	2024
„Wiesental/Schwarzwald“	31. Mai	2024
„Stadtverkehr Lörrach“	11. Juni	2026
„Stadtverkehr Weil am Rhein“	31. März	2026

5. Weiteres Vorgehen

Der Beschluss vom 19.02.2014 wird nach Beschluss des NVP überarbeitet. Hierbei wird den angepassten Verantwortungsbereichen zwischen Stadt- und Regionalbusverkehren Rechnung getragen. Ferner werden die Stellungsnahmen benachbarter Aufgabenträger, Verbünde sowie der oberen Genehmigungsbehörde berücksichtigt, soweit sich daraus Änderungsbedarf ergibt. Ferner wird der Status von grenzüberschreitenden Buslinien, die ins benachbarte Nicht-EU-Ausland verkehren, aktualisiert.

11 Anhang

Anlage 1a: Linienliste

Linien-nummer	Linienweg	Betreiber	Hierarchie	Funktion	Maßnahme
1	Kandern – Riedlingen – Feuerbach – Tannenkirch – Holzen – Mappach – Egringen – Eimeldingen – Binzen – Rümmingen – Rötteln – Lörrach	SWEG	Nebennetz	Einzelne Durchgängige Fahrten	
2	Kandern – Hammerstein – Wollbach – Wittlingen – Schallbach – Rümmingen – Binzen – Rötteln – Lörrach	SWEG	Nebennetz	Durchgängiges Angebot	
4	Müllheim – Neuenburg – Steinenstadt – Bad Bellingen – Hertingen – Schliengen – Liel – Riedlingen – Kandern – Malsburg-Marzell – Fachklinik Kandertal – Obereggenen Blauen (29.03. – 01.11.)	SWEG	Nebennetz	Durchgängiges Angebot, Schwerpunkt mittags, nachmittags, bis 20.00 Uhr	
15	Schliengen – Bad Bellingen – Bamlach – Rheinweiler – Kleinkems – Istein – Hertingen – Tannenkirch – Welmlingen – Blansingen – Huttingen – Wintersweiler – Efringen-Kirchen – Fischingen – Eimeldingen – Binzen – Rümmingen – Lörrach	SWEG	Nebennetz	Kein durchgängiges Angebot	
38	Wyhlen – Grenzach - Basel Claraplatz – Allschwil	Südbadenbus / BVB	Hauptnetz	Durchgängig dichtes Angebot	
55	Kandern – Hammerstein – Wollbach – Wittlingen – Schallbach – Rümmingen – Binzen – Haltingen – Weil am Rhein – Basel Bad. Bf. – Basel Claraplatz (CH)	SWEG	Hauptnetz	Durchgängig dichtes Angebot	Neue Linie im 2-Stunden-Takt mit Verdichtung HVZ (Linie 55b)
264	Brombach Bf. – Haagen – Tumringen – Lörrach – Stetten – Riehen – Weil am Rhein	Will Reisen	Nebennetz	Durchgängiges Angebot, Samstag wenige Fahrten, Sonntags kein Angebot	
291	Münstertal – Wiedener Eck – Belchen	Sutter-Reisen	Ergänzungsnetz	Nur wenige Fahrten im Landkreis Lörrach	
7215	Freiburg Kirchzarten – Todtnau		Hauptnetz	Durchgängig dichtes Angebot, Schwerpunkt	

Linien-nummer	Linienweg	Betreiber	Hierarchie	Funktion	Maßnahme
				Wochenende, Tourismus	
7300	(Titisee – Hinterzarten – Bärental -) Feldberg – Fahl – Brandenberg – Todtnau – Schlechtnau – Geschwend – Utzenfeld – Aitern – Schönau – Wembach – Fröhnd – Mambach – Atzenbach – Zell im Wiesental – Hausen – Fahrnau – Schopfheim – Maulburg – Steinen – Hauingen – Brombach – Lörrach – Stetten – Riehen (CH) – Basel Bad. Bf.	Südbadenbus	Hauptnetz	Wichtige Ergänzung zur Regio-S-Bahn, durchgängiges dichtes Angebot,	2 Fahrten Abbringer-funktion zur Regio-S-Bahn Samstag/ Sonntag-Abend Prüfung Nachtverkehr (Discoverkehr) nachts Samstag auf Sonntag
7301	(Bad Säckingen – Wallbach – Brennet -) Schwörstadt – Riedmatt – Beuggen – Rheinfelden – Warmbach – Herten – Wyhlen – Grenzach – Basel Bad. Bf. – Riehen (CH) – Stetten – Lörrach Busbf.	Südbadenbus	Nebennetz	Bedienung überwiegend in der HVZ	Prüfung: Verbesserte Bedienung in Richtung Rührberg und Riehen.
7302	Schopfheim – Maulburg – Adelhausen – Minseln – Karsau – Beuggen – Rheinfelden	Südbadenbus	Nebennetz	Bedienung überwiegend in der HVZ	
7304	Rheinfelden Busbf. – Nollingen – Degerfelden – Waidhof – Lörrach Busbf.	Südbadenbus	Nebennetz	Durchgängiges Angebot, am Wochenende eingeschränkt	Ausweitung Betriebszeit Samstag bis 20 Uhr Einführung Verkehr Sonntagvormittag im 2-Stunden-Takt - Jeweils unter Finanzierungs-vorbehalt
7305	Steinen – Weitenau – Wieslet – Hofen – Schächtenhaus – Platzhof – Scheideck – Endenburg – Kirchhausen Steinen – Höllstein – Hüsingen – Steinen – Hägelberg	Südbadenbus	Nebennetz	Bedienung überwiegend in der HVZ	
7306	Schönau – Aitern – Multen / Wiedener Eck –Belchenseilbahn	Südbadenbus	Nebennetz	Bedienung überwiegend in der HVZ und regelmäßig am Wochenende	
7307	Schopfheim Busbf. – Maulburg – Adelhausen – Eichsel – Degerfelden – Nollingen – Rheinfelden Busbf.	Südbadenbus	Nebennetz	Bedienung überwiegend in der HVZ, nur wenige Fahrten am Samstag	Verlängerung der Linie von Adelhausen bis Steinen

Linien-nummer	Linienweg	Betreiber	Hierarchie	Funktion	Maßnahme
7308	Schopfheim Busbf. – Fahrnau – Hasel – Sattelhof – Glashütten – Schweigmatt – Schlechtbach – Gersbach Post	Südbadenbus	Ergänzungsnetz	Wenige Fahrten überwiegend in der HVZ und am Samstag	
7309	Schopfheim Busbf. – Wiechs – Nordschwaben – Karsau – Rheinfelden Busbf.	Südbadenbus	Ergänzungsnetz	Schulfahrten, wenige HVZ-Fahrten	3 Schnell-fahrtenpaare zur HVZ morgens und abends Zusätzliche Ausweitung auf 2 Std-Takt Mo-Fr Angebots-ausweitung auf 2-Stunden-Takt Samstag
7310	Schopfheim – Tegernau – Wies – Schwand – Raich – Ried / Haldenhof – Neuenweg – Tergernau – Schopfheim	Südbadenbus	Nebennetz	Unregelmäßiges Angebot	
7313	Schopfheim Busbf. – Dossenbach – Schwörstadt Oberdorf	Südbadenbus	Ergänzungsnetz	Schulfahrten, wenige Fahrten	
7321	St. Blasien Busbf. – Bernau – Todtmoos – Todtnau Busbf.	Südbadenbus	Ergänzungsnetz	Durchgängige und unregelmäßige Fahrten, Kreisgrenze überschreitend	
7335	Bad Säckingen Busbf. – Brennet – Öflingen – Wehr – Hasel – Schopfheim Busbf.	Südbadenbus	Hauptnetz	Durchgängig dichtes Angebot, Kreisgrenze-überschreitend	
9002	Zell im Wiesental Bf. – Adelsberg – Gresgen	Heizmann Reisen	Ergänzungsnetz	Schulfahrten, wenige Fahrten	
9003	Ehrsberg – Häg – Rohmatt – Moosmatt – Mambach – Atzenbach – Zell im Wiesental Bf.	Gersbacher Reisen	Ergänzungsnetz	Schulfahrten, wenige Fahrten	

Tabelle 20: ANHANG Anlage 1a: Linienliste

Anlage 1b: Umsetzung der Anregungen der Gemeinden

Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach (Antworten auf Anfrage des Kreises Ende Februar 2014)

Gemeinde	Berücksichtigung
Aitern	Anhand der Mindestanforderungen geprüft, keine Schwachstellen
Bad Bellingen	Anhand der Mindestanforderungen geprüft, keine Schwachstellen
Binzen	Siehe Kandern
Böllen	Keine Anregungen
Efringen-Kirchen	Prüfauftrag Linie 15
Eimeldingen	Siehe Kandern
Fischingen	Siehe Kandern
Fröhnd	Keine Anregungen
Grenzach-Wyhlen	Vorschlag zur Erschließung erarbeitet (Linie Plan 17) nicht für Umsetzung vorgesehen (Kosten) Ortsverkehr: Aufgabe der Gemeinde
Häg-Ehrsberg	AST-Linie 04 geplant
Hasel	Anhand der Mindestanforderungen geprüft, keine Schwachstellen
Hausen im Wiesental	Keine Anregungen
Inzlingen	Linie Rührberg – Inzlingen - Riehen
Kandern	Linie 55b
Kleines Wiesental	Neues Bedienungskonzept
Lörrach	Aufgabe Stadt Lörrach (Stadtverkehr); integrierten, d.h. vertakteten und mit der Regio-S-Bahn und dem Stadtbus verknüpften Netz; Fahrradmitnahme
Malsburg-Marzell	AST 01
Maulburg	Bessere Abstimmung auf die Regio-S-Bahn in Schopfheim und Steinen und Konzept Kleines Wiesental
Rheinfelden (Baden)	Aufgabe Stadt Rheinfelden (Stadtverkehr)
Rümmingen	keine Schwachstellen, Anregungen aus wirtschaftlichen Gründen nicht beschlossen
Schliengen	Prüfauftrag Regionalbuslinie Müllheim – Lörrach
Schönau im Schwarzwald	Keine Anregungen
Schönenberg	Keine Anregungen
Schopfheim	Kürnberg und Gersbach: 7308 zusätzliche Fahrten am Sonntag geplant. Stadtverkehr Aufgabe der Stadt
Schwörstadt	Keine Anregungen
Steinen	Verlängerung der Linie 7307 nach Steinen aufgenommen
Todtnau	Nur qualitative Anregungen
Tunau	Keine Anregungen
Utzenfeld	Keine Anregungen
Weil am Rhein	Zuständigkeit: Weil am Rhein (Stadtverkehr) oder SPNV
Wembach	Keine Anregungen
Wieden	Planung zusätzliche Fahrten 7306 und AST03
Wittlingen	Zusätzliche Linie 55b

Gemeinde	Berücksichtigung
Zell im Wiesental	Spätbus ins Obere Wiesental am Samstag Prüfung Buslinie über Gersbach nach Todtmoos aus wirtschaftlichen Gründen nicht empfohlen AST 06 zur Anbindung Pfaffenberg und Adelsberg

Tabelle 21: ANHANG Anlage 1b: Umsetzung von Maßnahmen zu Anregungen von Gemeinden

Anlage 2
zum Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach 2016

VERBINDLICHKEIT DER „MAßNAHMEN ZUR AUSREICHENDEN BEDIENUNG IM ÖPNV“ GEMÄß KAPITEL 8.1 BIS 8.6 DES NAHVERKEHRSPLANS

7300	(Basel -) Zell - Todtnau (- Titisee)	Nacht von Samstag auf Sonntag: Abbringerfunktion zur Regio-S Bahn mit 2 Fahrten	36.000 €	**ja** / ~~nein~~
55b	Kandern Bf - Wittlingen - Haagen/Messe Bf	Neue Linie im 2-Stunden-Takt mit Verdichtung HVZ	260.000 €	**ja** / ~~nein~~
7307	Grenzach-Wyhlen - Adelhausen (- Steinen)	Verlängerung der Linie von Adelhausen bis Steinen	105.000 €	**ja** / ~~nein~~
7304	Lörrach - Rheinfelden	Teil 1: Ausweitung Betriebszeit Samstag bis 20 Uhr	96.000 €	**ja** / ~~nein~~
		Teil 2: Neueinführung Verkehr Sonntagvormittag im 2-Stunden-Takt	54.000 €	~~ja~~ **/ nein**
7309	Schopfheim - Nordschwaben - Rheinfelden	Teil 1: 3 Schnellfahrtenpaare zur Hauptverkehrszeit morgens und abends	115.000 €	**ja** / ~~nein~~
		Teil 2: Ausweitung Bestandsverkehr auf 2-Stunden-Takt Montag-Freitag	97.000 €	~~ja~~ / **nein**
		Teil 3: Angebotsausweitung auf 2-Stunden-Takt an Samstagen	37.000 €	~~ja~~ / **nein**
7311	Grenzach-Wyhlen Neufeld - Grenzach-Wyhlen Rührberg	Verlängerung ab Rührberg bis Inzlingen Wasserschloß	36.000 €	**ja** / ~~nein~~
Plan12	Efringen-Kirchen - Egringen - Rümmingen	Neue Linie im 2-Stunden-Takt	245.000 €	~~ja~~ / **nein**
Plan11	Kandern - Tannenkirch - Holzen - Rümmingen	Neue Linie im 2-Stunden-Takt	190.000 €	~~ja~~ / **nein**
55a	Kandern - Basel	Einsparung der Bedienung Schallbach wegen P12/P11	-20.000 €	~~ja~~ / **nein**

AST 1 / 2	Schopfheim - Tegernau - Wies / Wembach	137.000 €	~~ja~~ / **nein *)**
AST 4	(Tegernau -) Zell im Wiesental - Schürberg	122.000 €	**ja** / ~~nein~~
AST 6	Tegernau - Schlechtbach	87.000 €	**ja** / ~~nein~~

*) Beschluss: Ersatz dieser Planung durch Buslinie (Tegernau-) Neuenweg – Wembach (-Schönau) als **Teil der Linie 7310**. Betriebskosten ca. 120.000 € p.a.

© PTV Transport Consult GmbH