

Landratsamt Lörrach

# Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach

Teilfortschreibung Nahverkehrsplan 2020

# Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020

0	Vorwort Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020.....	3
1	Aufgabenstellung und Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans (unverändert).....	3
2	Rechtliche Rahmenbedingungen (unverändert) .....	3
2.1	Europäischer Rechtsrahmen (unverändert) .....	3
2.2	Bundesrecht (unverändert) .....	3
2.3	ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (unverändert).....	3
3	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2020 (unverändert) .....	3
3.1	Ziele und Rahmenvorgaben - Erreichung und weitere Geltung (unverändert).....	3
3.2	Maßnahmen des NVP 2007 (unverändert).....	3
4	Bestandsaufnahme (unverändert) .....	3
4.1	Topografische und siedlungsstrukturelle Gliederung (unverändert).....	3
4.2	Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung (unverändert) .....	4
4.2.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung (unverändert).....	4
4.2.2	Schulen und Schülerzahlen (unverändert) .....	4
4.2.3	Berufspendler (unverändert) .....	4
4.2.4	Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur (unverändert).....	4
4.3	ÖPNV-Angebot (unverändert).....	4
4.3.1	Liniennetzgliederung (unverändert).....	4
4.3.2	Fahrpreise und Verbundtarif (unverändert) .....	4
4.4	Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose (ÖV und Gesamtverkehr) (unverändert) 4	
4.4.1	Nachfragepotenziale (unverändert).....	4
4.4.2	Grenzüberschreitende Verkehre (MIV) (unverändert) .....	4
4.4.3	Ergebnisse der Fahrgasterhebung (unverändert).....	4
5	Ziele und Rahmenvorgaben - Anforderungsprofil für den ÖPNV .....	4
5.1	Grundlagen (unverändert).....	4
5.2	Quantitative Standards (unverändert) .....	4
5.2.1	Netzhierarchie und Achsenkonzept (unverändert) .....	4
5.2.2	Bedienungs- und Verbindungsstandards (unverändert).....	4
5.2.3	Erschließungsstandards (unverändert) .....	4
5.3	Qualitative Standards und Barrierefreiheit für eine ausreichende Verkehrsbedienung .....	5
5.3.1	Auftrag und Zielbestimmung für einen attraktiven barrierefreien ÖPNV .....	5
5.3.2	Fahrzeugausstattung .....	6
5.3.3	Infrastruktur Haltestellen .....	7
5.3.4	Fahrgastinformation .....	9
5.3.5	Allgemeine Standards.....	10

6	<i>Analyse des ÖPNV</i> .....	11
6.1	<i>Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse (unverändert)</i> .....	11
6.2	<i>Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen (unverändert)</i> .....	11
6.3	<i>Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten (unverändert)</i> .....	11
7	<i>Beteiligungsverfahren Aufstellung 2019</i> .....	11
7.1	<i>Beteiligung der Städte, Gemeinden, Verbände und Bürger</i> .....	11
8	<i>Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV</i> .....	12
8.1	<i>Raum Kandertal und Markgräflerland</i> .....	12
8.2	<i>Raum Wiesental</i> .....	13
8.3	<i>Raum Hochrhein</i> .....	15
8.4	<i>Allgemeine Prüfaufträge für die Umsetzung des Nahverkehrsplans</i> .....	16
8.5	<i>Verknüpfung zum Individualverkehr</i> .....	17
9	<i>Kosten und Finanzierung</i> .....	18
9.1	<i>Übersicht Kosten der Maßnahmen</i> .....	18
9.2	<i>Finanzierung</i> .....	19
10	<i>Linienbündelung und Bedienungsstandards</i> .....	19
10.1	<i>Linienbündelung</i> .....	19
10.2	<i>Grundsätze zum Bedienungsstandard im Landkreis Lörrach</i> .....	20

## 0 Vorwort Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020

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

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

Die gegenüber dem Nahverkehrsplan 2016 unveränderten Kapitel sind nur nachrichtlich erwähnt und im Weiteren nicht mit Text dargestellt, sie sind als „unverändert“ gegenzeichnet.

### *1 Aufgabenstellung und Ablauf der Aufstellung des Nahverkehrsplans (unverändert)*

### *2 Rechtliche Rahmenbedingungen (unverändert)*

#### *2.1 Europäischer Rechtsrahmen (unverändert)*

#### *2.2 Bundesrecht (unverändert)*

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

### *3 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2020 (unverändert)*

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

#### *3.2 Maßnahmen des NVP 2007 (unverändert)*

### *4 Bestandsaufnahme (unverändert)*

#### *4.1 Topografische und siedlungsstrukturelle Gliederung (unverändert)*

- 4.2 *Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung (unverändert)*
  - 4.2.1 *Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung (unverändert)*
  - 4.2.2 *Schulen und Schülerzahlen (unverändert)*
  - 4.2.3 *Berufspendler (unverändert)*
  - 4.2.4 *Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur (unverändert)*
- 4.3 *ÖPNV-Angebot (unverändert)*
  - 4.3.1 *Liniennetzgliederung (unverändert)*
  - 4.3.2 *Fahrpreise und Verbundtarif (unverändert)*
- 4.4 *Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose (ÖV und Gesamtverkehr) (unverändert)*
  - 4.4.1 *Nachfragepotenziale (unverändert)*
  - 4.4.2 *Grenzüberschreitende Verkehre (MIV) (unverändert)*
  - 4.4.3 *Ergebnisse der Fahrgasterhebung (unverändert)*

## 5 Ziele und Rahmenvorgaben - Anforderungsprofil für den ÖPNV

- 5.1 *Grundlagen (unverändert)*
- 5.2 *Quantitative Standards (unverändert)*
  - 5.2.1 *Netzhierarchie und Achsenkonzept (unverändert)*
  - 5.2.2 *Bedienungs- und Verbindungsstandards (unverändert)*
  - 5.2.3 *Erschließungsstandards (unverändert)*

## 5.3 Qualitative Standards und Barrierefreiheit für eine ausreichende Verkehrsbedienung

### 5.3.1 Auftrag und Zielbestimmung für einen attraktiven barrierefreien ÖPNV

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

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

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

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

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

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

Grundsätzlich betrifft die Barrierefreiheit im ÖPNV verschiedene Handlungsfelder:

- Fahrzeuge
- Infrastruktur Haltestellen
- Information

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

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

## 5.3.2 Fahrzeugausstattung

### Niederflurigkeit und barrierefreie Information im Fahrzeug

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

Es bedarf einer doppelbreiten Mitteltür für mobilitätseingeschränkte Personen.

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

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

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

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

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

### Grundsätzliche Fahrzeugausstattung

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

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

### Fahrzeugalter

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

### Fahrzeugantrieb

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

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

## Fahrzeugdesign

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

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

### 5.3.3 Infrastruktur Haltestellen

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

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

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

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

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

Anhand der Funktion der Haltestelle, der derzeitigen Ein-/Aus- und Umsteigerzahlen wurden Kategorien erarbeitet, die für den Landkreis Lörrach Grundlage für diese Kataster sind. Diese werden in Tabelle 1 dargestellt.

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und Bedienung
1	Umsteigepunkt mit hohem Fahrgastaufkommen, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und hohe Umsteigerzahl, insbesondere ZOB
2	Hohes Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und geringe Umsteigerzahl
3	Mittleres Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung
4	Mittleres Fahrgastaufkommen, ohne Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und 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 1: Kategorien der Haltestellen

Für die einzelnen Kategorien gelten folgende Empfehlungen:

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

\* Umsetzung in Verantwortung des RVL

\*\* Umsetzung in tariflicher Verantwortung der Kommunen

Tabelle 2: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen

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

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

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

Ein barrierefreier Ausbau ist nicht erforderlich bei:

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

### 5.3.4 Fahrgastinformation

#### Informationsmedien

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

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

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

#### Übersichtlichkeit des Angebots

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

Mit Inbetriebnahme des Linienbündels Hochrhein soll die Nummerierung der Linien im Landkreis einheitlicher strukturiert werden.

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

*Beispiel für die Ordnung der Liniennummern:*

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

### 5.3.5 Allgemeine Standards

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

#### Vorgaben Kompetenzen

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

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

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

#### Vorgaben Erscheinungsbild

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

#### Vorgaben Schulungen

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

#### Vorgaben Sozialstandards

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

#### Vorgaben tarif- und verbundbezogene Verpflichtungen

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

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

## Beschwerdemanagement

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

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

## Berichtspflicht

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

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

## *6 Analyse des ÖPNV (unverändert)*

*6.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse (unverändert)*

*6.2 Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen (unverändert)*

*6.3 Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten (unverändert)*

## **7 Beteiligungsverfahren Aufstellung 2019**

### **7.1 Beteiligung der Städte, Gemeinden, Verbände und Bürger**

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

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

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

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

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

## 8 Maßnahmen zur ausreichenden Bedienung im ÖPNV

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

### 8.1 Raum Kandertal und Markgräflerland

#### ■ Prüfaufträge:

- Einrichtung einer neuen Ringlinie im vorderen Kandertal

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

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

- Neu-Konzeption der Linienverkehre im Kandertal/Markgräflerland

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

- Neu-Planung der Linie 4

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

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

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

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

- Schliengen ↔ Kandern
- Kandern ↔ Malsburg-Marzell

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

- Überplanung der Streckenführung der Linie 55 unter folgenden Gesichtspunkten:

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

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

## 8.2 Raum Wiesental

- Maßnahmen:

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

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

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

Um die Taktlücke der S6 zwischen Schopfheim und Zell in den Abendstunden zu schließen, soll eine zusätzliche Fahrt von Montag bis Sonntag um 23:34 Uhr ab Schopfheim, zum Fahrplanwechsel eingeführt werden.

## ■ Prüfaufträge:

### ▪ Erweiterung Linienverkehr 7308 Schopfheim – Kürnberg – Gersbach

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

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

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

### ▪ Anruf-Sammeltaxi Wiesental

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

### ▪ Flexible Bedingung im Kleinen Wiesental

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

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

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

### ▪ Überplanung Linienverkehr Tegernau - Gersbach

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

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

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

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

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

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

## 8.3 Raum Hochrhein

### ■ Maßnahmen:

- Regiobuslinie Schopfheim - Rheinfelden

Die Hauptachse Schopfheim - Rheinfelden wird heute durch zwei Buslinien verbunden. Die Linie 7302 bedient die beiden Zentren mit einem größeren Umweg über Maulburg. Seitens der Gemeinden und der Bürgerschaft wurden bereits bei der Aufstellung des NVP 2016 Wünsche nach häufigeren bzw. schnelleren Verbindungen geäußert und daher entsprechende „Schnellfahrtenpaare“ durch den Landkreis bestellt.

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

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

- Erweiterung Linienverkehr 7313

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

## ■ Prüfaufträge:

### ▪ Überplanung der Busanbindung von Inzlingen

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

## 8.4 Allgemeine Prüfaufträge für die Umsetzung des Nahverkehrsplans

### ■ Prüfung Integration Freigestellter Schülerverkehr

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

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

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

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

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

### ■ Regiobuslinie Kandern - Müllheim

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

### ■ Heckträger

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

### ■ Anbindung Neues Zentralklinikum

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

## ■ Touristische Verkehre

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

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

## 8.5 Verknüpfung zum Individualverkehr

### Park+Ride und Bike+Ride-Plätze

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

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

<b>Bahnhöfe Landkreis Lörrach</b>	<b>Anzahl P+R-Stellplätze 2017</b>	<b>B+R-Stellplätze 2013</b>
Schliengen	0	64
Bad Bellingen	22	16
Rheinweiler	20	6
Kleinkems	4	
Istein	0	
Efringen-Kirchen	84	24
Eimeldingen	34	8
Haltingen	25	
Weil am Rhein Bf.	0	66
Weil am Rhein Ost Bahnhof	13	32
Weil am Rhein Pfädlistraße	0	16
Weil am Rhein Gartenstadt	0	15
Lörrach Dammstraße	0	
Lörrach Stetten	0	
Lörrach Museum Burghof	0	
Lörrach Bahnhof	0	30
Lörrach Schwarzwaldstraße	0	16
Lörrach Haagen/ Messe	0	25
Brombach-Hauingen	8	24

Bahnhöfe Landkreis Lörrach	Anzahl P+R-Stellplätze 2017	B+R-Stellplätze 2013
Steinen	55	112
Maulburg	34	72
Schopfheim West	86	
Schopfheim	143	80
Schopfheim Schlattholz	44	
Fahrnau	39	16
Hausen i.W.	39	36
Zell i.W.	111	17
Schwörstadt	27	10
Beuggen	90	
Rheinfelden	80	163
Herten	23	
Grenzach	8	28
Wyhlen	0	36
0	Derzeit keine öffentlich, bewirtschafteten P&R Anlagen vorhanden	

## 9 Kosten und Finanzierung

### 9.1 Übersicht Kosten der Maßnahmen

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

Linie	Verlauf	Art der Änderung	Betriebskosten pro Jahr	Anmerkung
7300	(Basel -) Zell - Todtnau (- Titisee)	Montag bis Donnerstag: - Eine Fahrt mit Abbringerfunktion zur Regio-S-Bahn in Richtung Todtnau 0:35 Uhr ab Zell	26.000 €	
		Montag bis Sonntag - Eine Fahrt um 23:24 Uhr von Schopfheim nach Zell	19.000 €	
7309	Schopfheim - Nordschwaben - Rheinfelden	Ausbau des Linienverkehrs als Regiobuslinie gem. Förderprogramm des Landes Baden Württemberg	553.000 €	abzüglich Landesförderung
7313	Schopfheim-Schwörstadt	Zwei Zusätzliche Kurspaare um 06:30 Uhr und 19:00 Uhr	36.000 €	

Linie	Verlauf	Art der Änderung	Betriebskosten pro Jahr	Anmerkung
<b>Summe</b>			634.000 €	
<b>Einnamenschätzung</b>		<b>Regiobusförderung + Einnahmen</b>	<b>325.000€</b>	
<b>Kosten</b>			<b>309.000€</b>	

Tabelle 3: Kosten der Maßnahmen

## 9.2 Finanzierung

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

# 10 Linienbündelung und Bedienungsstandards

## 10.1 Linienbündelung

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

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

### Linienbündel Hochrhein Harmonisierungszeitpunkt 11.12.2022

- Linie 7301 Schwörstadt – Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen
- Linie 7302 Rheinfelden Realschule – Schopfheim Busbhf.
- Linie 7304 Lörrach Gewerbeschule – Rheinfelden Busbhf.
- Linie 7307 Schopfheim Bhf. / Steinen – Rheinfelden Busbhf. bzw. Grenzach-Wyhlen
- Linie 7312 Stadtverkehr Rheinfelden
- Linie 7313 Schopfheim Busbhf. – Schwörstadt Oberdorf

Linienbündel Wiesental      Harmonisierungszeitpunkt 15.12.2024

Linie 7300	Titisee Bhf. - Todtnau – Schopfheim – Basel
Linie 7305	Steinen Schule – Steinen Hüsingen – Steinen Hägelberg - Enderburg
Linie 7306	Schönau i.Schw. – Belchenbahn (über Multen/Wiedener Eck)
Linie 7308	Schopfheim Busbhf. – Schopfheim – Gersbach Post
Linie 7310	Schopfheim Ebertschule – Tegernau – Haldenhof/Schönau
Linie 9001	Rathaus Schopfheim – Rathaus Schopfheim
Linie 9002	Tegernau - Zell i.W. - Gersbach
Linie 9003	Häg-Ehrsberg/Ehrsberg – Zell i.W.

Linienbündel Markgräflerland      Harmonisierungszeitpunkt 31.12.2026

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

## 10.2 Grundsätze zum Bedienungsstandard im Landkreis Lörrach

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2016 wurde zur Definition von Bedienungsstandards eine Netzhierarchie und ein Achsenkonzept entwickelt. Dies bildet die Grundlagen für die in Kapitel 5.2.2 definierten Bedienungshäufigkeiten. Darüber hinaus wurden konkrete Vorschläge zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots gemacht, welche geprüft und soweit wie möglich umgesetzt wurden (siehe Tabelle 22 [Anlage 2 2016]).

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

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

Für das Linienbündel Hochrhein werden konkrete Bedienungshäufigkeiten in der Anlage 2 festgelegt; diese stellen den Mindestverkehr verbindlich dar.

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

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

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

Anlagen	1	Linienliste
Anlage	2	Bedienungshäufigkeiten
Anlage	3	Haltestellenkataster ab 01.01.2022