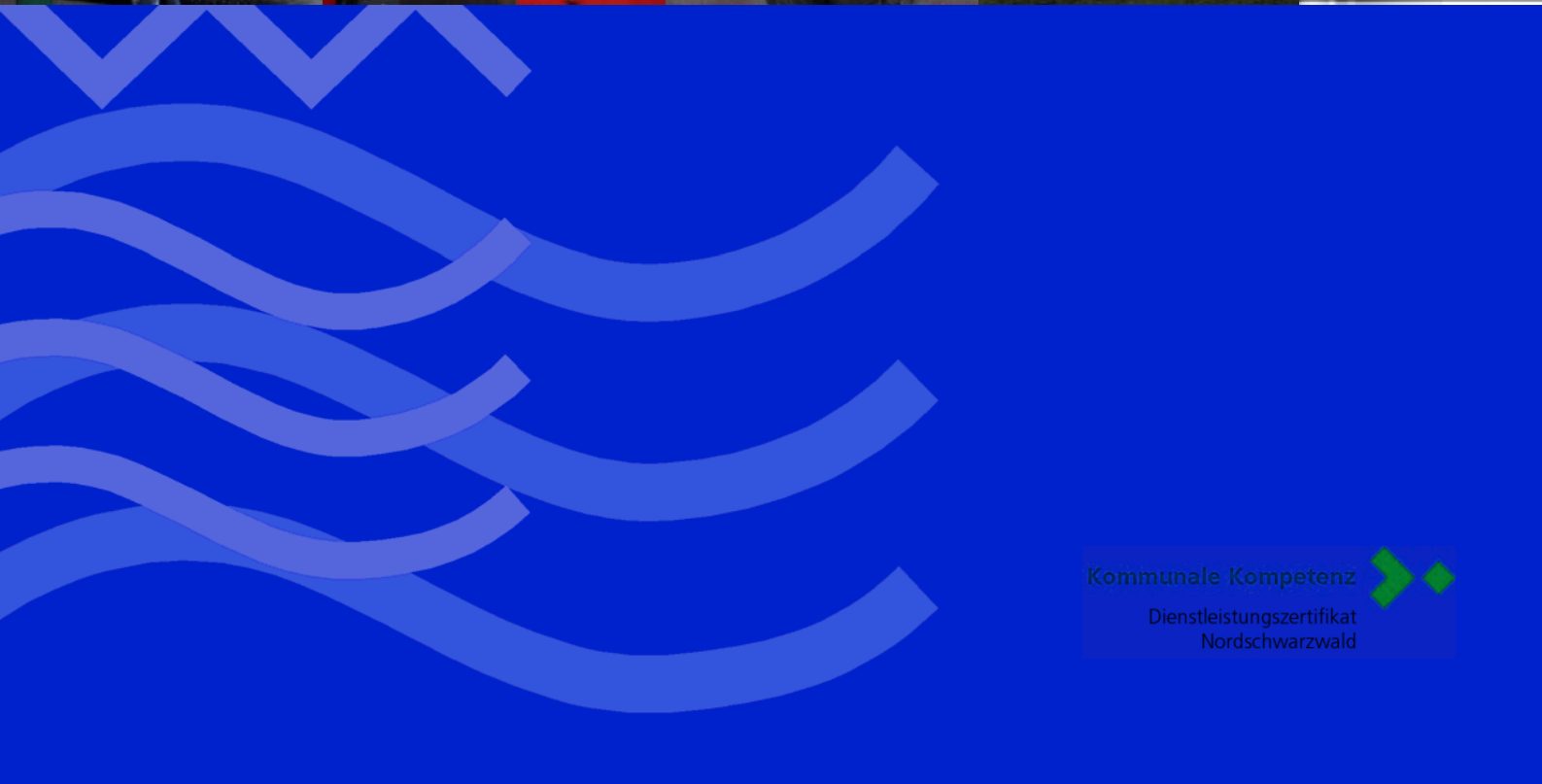




Landratsamt Calw

Nahverkehrsplan 2008



Landratsamt Calw

Nahverkehrsplan 2008

Beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Calw am 20.10.2008

Landratsamt Calw,
Abteilung Nahverkehr und Strukturförderung
Vogteistraße 42-46
75365 Calw

Bearbeiter:

Manfred Pfrommer, Landratsamt Calw
Alexandra Strubelt, Landratsamt Calw
Andreas Ruck, Landratsamt Calw
Dietmar Maier, Nahverkehrsberatung Südwest

Inhalt

1	Über diesen Nahverkehrsplan	2
2	Anforderungsprofil	3
2.1	Anforderungen im Schülerverkehr	3
2.2	Anforderungen außerhalb des Schülerverkehrs	5
2.2.1	Netzkategorien	5
2.2.2	Bedienungshäufigkeiten und Zeiten	7
2.2.3	Stadtverkehre	9
2.3	Weitere Anforderungen	10
2.3.1	Tarife	10
2.3.2	Fahrzeuge	10
2.3.3	Fahrpersonal	11
2.3.4	Barrierefreiheit	11
3	Grundlagen des Anforderungsprofils	12
3.1	Nachfrage und Nachfrageprognose	12
3.1.1	Räumliche Verteilung der Verkehrsströme	12
3.1.2	Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung	13
3.1.3	Schülerzahlen und Prognose der Schülerbeförderung	16
3.2	Finanzieller Rahmen	22
3.2.1	ÖPNV-Finanzierung 2006	22
3.2.2	Abschätzung der ÖPNV-Finanzierung 2012	24
3.3	Bestehendes Verkehrsangebot	27
3.3.1	Bestehende Linienverkehre	27
3.3.2	Bewertung des bestehenden Verkehrsangebots	35
3.3.3	Bestehende Unternehmensnetze	39
4	Maßnahmen	43
	Abkürzungen	45
	Karten	46

1 Über diesen Nahverkehrsplan

Nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 08.06.95 sind die Landkreise in Baden-Württemberg verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Gemäß § 12 (7) dieses Gesetzes sind die Nahverkehrspläne spätestens nach 5 Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Grundlage für die Erstellung des NVP sind insbesondere die §§ 11 und 12 ÖPNVG und der § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Der Nahverkehrsplan soll den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vorgeben. Das heißt, er soll Zielvorstellungen formulieren und Eckpunkte festlegen, innerhalb derer der Unternehmer die Detailplanung und Ausgestaltung des ÖPNV vornimmt, die Genehmigung nach dem PBefG beantragt und den Verkehr durchführt. Die Genehmigungsbehörde muss den Nahverkehrsplan bei der Erteilung von Konzessionen berücksichtigen.

Der erste Nahverkehrsplan für den Landkreis Calw wurde im Jahr 1997/98 erstellt und in den Folgejahren partiell fortgeschrieben. Nach 10 Jahren war der Nahverkehrsplan grundlegend zu überarbeiten. Der Nahverkehrsplan sollte nicht nur an die geänderten raumstrukturellen Rahmenbedingungen angepasst werden, sondern auch dem veränderten Ordnungsrahmen und dem sich in der Folge verändernden Verkehrsmarkt Rechnung tragen.

In vielen Regionen Deutschlands werden Verkehrsleistungen heute auf der Grundlage von wettbewerblichen Verfahren erbracht, zur Zufriedenheit der dortigen Aufgabenträger. Auf Unternehmensseite haben verschiedene bundesweit tätige Privatunternehmen Fuß gefasst, die – u.a. durch Unternehmenskäufe – auch auf den Baden-Württembergischen Markt drängen. In der Zukunft ist verstärkt damit zu rechnen, dass mehrere Unternehmen um Verkehrsleistungen konkurrieren.

Der Landkreis Calw steht wettbewerblichen Verfahren aufgeschlossen gegenüber und will durch den Nahverkehrsplan einen Rahmen schaffen, innerhalb dessen ein geordneter Wettbewerb stattfinden kann. Die Verkehrsleistungen im Landkreis Calw werden eigenwirtschaftlich erbracht, was eine Ausschreibung in der Regel ausschließt. An ihre Stelle tritt in diesen Fällen ein eigenwirtschaftlicher Konzessionswettbewerb, bei dem mehrere Unternehmen unter den vorgegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen um das bessere Verkehrsangebot konkurrieren. Hier kommt dem Nahverkehrsplan eine zentrale Bedeutung bei der Bewertung der Angebote zu.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung hinreichend konkret zu fassen, damit die Genehmigungsbehörden eine rechtssichere Auswahlentscheidung treffen können. Andererseits soll der Nahverkehrsplan die Unternehmen bei der Ausgestaltung des Verkehrs nicht zu sehr einschränken. Es wird daher unterschieden zwischen Anforderungen, die bei einer Liniengenehmigung in jedem Fall zu berücksichtigen sind und Anforderungen, die insbesondere bei einem Wettbewerbsverfahren als Vergleichsmaßstab dienen sollen.

Das Anforderungsprofil steht aufgrund seiner Bedeutung am Beginn des Nahverkehrsplans. Die einzelnen Anforderungen sind durch **größere Schrift** hervorgehoben und werden ggf. an Ort und Stelle erläutert. Die Grundlagen und Prognosen, die zur Definition der Anforderungen führen, werden in den daran anschließenden Kapiteln dargestellt.

2 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil gibt einen Rahmen vor, innerhalb dessen die Verkehrsunternehmen die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots vornehmen. Das Anforderungsprofil unterscheidet zwischen obligatorischen Vorgaben, die bei einer Liniengenehmigung in jedem Fall zu berücksichtigen sind („muss“) und relativen Vorgaben („soll“). Letzteren kommt eine Bedeutung insbesondere beim Vergleich mehrere Anträge im Konzessionswettbewerb zu.

Nach §1 ÖPNVG soll der ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Ein Schwerpunkt des Anforderungsprofils liegt daher in der Definition von Rahmenvorgaben, die den Verkehrsbedürfnissen einer breiten Bevölkerung entgegen kommen sollen. Da aber der Schülerverkehr den Schwerpunkt der ÖPNV-Nachfrage im Kreis Calw darstellt, werden zunächst spezielle Anforderungen an den Schülerverkehr definiert. In der praktischen Umsetzung ist zwischen den Interessen des Schülerverkehrs und des übrigen Verkehrs (sog. Jedermann-Verkehr) in angemessener Weise abzuwägen, denn der Schülerverkehr soll in den allgemeinen Linienverkehr integriert und in die allgemeine Linien- und Fahrplankonzeption einbezogen werden.

2.1 Anforderungen im Schülerverkehr

Der Schülerverkehr bildet das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung und Finanzierung im ländlichen Raum. Die im Folgenden für den Schülerverkehr genannten Anforderungen gelten unabhängig von den im folgenden Kapitel aufgeführten Netzkategorien. Die hier getroffenen Festlegungen stellen angestrebte *Zielwerte* dar, zusätzlich gelten die in der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises festgelegten *Mindestanforderungen*.

Eine Bedienung im Schülerverkehr soll zu folgenden Unterrichtszeiten stattfinden:

Bedienung Grundschulen:

- 2 Hinfahrten vormittags
- 2 Rückfahrten vormittags

Bedienung weiterführende Schulen:

- 2 Hinfahrten vormittags
- 2 Rückfahrten vormittags
- 1 Hinfahrt nachmittags
- 2 Rückfahrten nachmittags

Die Ausgestaltung der Unterrichtszeiten wird von den Schulen sehr unterschiedlich gehandhabt und kann auch nicht auf Jahre im Voraus festgeschrieben werden. Daher beschränkt sich der Nahverkehrsplan an dieser Stelle auf allgemeine Mindestanforderungen. Sie dienen auch als Richtschnur zur Gleichbehandlung der Schulen. Die Anforderungen sind im Bedarfsfall zusammen mit den Schulen, den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu konkretisieren und insbesondere die konkret zu bedienenden Unterrichtszeiten festzulegen.

Die Bedienung zu Unterrichtsbeginn und –ende soll möglichst zeitnah erfolgen. Dies gilt insbesondere zu den Haupt-Unterrichtszeiten morgens und mittags. Zu den sonstigen Zeiten sind Wartezeiten akzeptabel, insbesondere, wenn die Beförderung in vertakteten Verkehren erfolgt.

Die Schülerbeförderungssatzung lässt Wartezeiten bis zu 60 Minuten zuzüglich der Gehzeiten zu. Diese Werte stellen einen äußeren Rahmen dar, der in der Regel weit unterschritten werden soll und auch heute in den allermeisten Fällen weit unterschritten wird.

Grundsätzlich sollen die Unterrichtszeiten an die Erfordernisse des ÖPNV angepasst werden. Dies betrifft sowohl die zeitliche Staffelung der Unterrichtszeiten, um mehrere Schulen nacheinander anfahren zu können, als auch die generelle Orientierung der Unterrichtszeiten an den Erfordernissen des Taktverkehrs, der seinerseits auf den lokalen Schienenverkehr und dieser am sonstigen Schienenregional- und Fernverkehr angebunden und daher häufig kaum disponibel ist.

Es sind alle Orte an die Grund- und die Hauptschule des jeweiligen Schulbezirks anzubinden. Ansonsten sollen diejenigen Schulen angebunden werden, die von mindestens 20 Schülern des fraglichen Wohnorts/Streckenasts und der entsprechenden Schulart besucht werden.

Die weiterführenden Schulen besitzen sehr unterschiedliche pädagogische Schwerpunkte und Ausrichtungen. Dadurch besitzen manche Schulen sehr weit reichende Einzugsbereiche, die mit denjenigen anderer Schulen überlappen. Nicht alle gewünschten Fahrtbeziehungen können dann durch den ÖPNV abgedeckt werden. Der hier festgelegte Eckwert stellt eine Mindestgrenze dar. Im Bedarfsfall sind die zu bedienenden Fahrtrelationen zusammen mit den Schulen zu konkretisieren.

Das Liniennetz ist so zu gestalten, dass die Verbindungen zu den Schulen möglichst umsteigefrei erfolgen.

Insbesondere die Schulen in Nagold-Lemberg und Calw-Wimberg sind heute nicht an alle Regionallinien in ihrem Einzugsbereich angebunden. Gleiches gilt auch für den Schulstandort Bad Wildbad, zu dem keine direkte Linie aus Richtung Neuweiler besteht. Die Linien sollen zukünftig direkt zu diesen Schulen führen. Umsteigevorgänge können sinnvoll sein, wenn in dispersen Siedlungsräumen Schüler durch unterschiedliche Linien in verschiedene Schulstandorte befördert werden. Durch eine Verknüpfung der Linien können dann insbesondere zu den Nebenverkehrszeiten ggf. aufwändige Sammelfahrten minimiert und gleichzeitig zusätzliche Verbindungen geschaffen werden. Die Anforderung bezieht sich daher auf das Liniennetz und nicht auf den einzelnen Fahrplankurs.

Schülerverkehre nach § 43 PBefG sollen in den allgemeinen Linienverkehr integriert werden. Noch bestehende Bedienungsverbote sollen aufgehoben werden.

Diese Forderung ergibt sich bereits aus dem Integrationsgebot des PBefG und des Landes-ÖPNV-Gesetzes.

Schülerverkehrslinien bestehen meist – zumindest auf Teilstrecken – parallel zu bestehenden allgemeinen Linienverkehren und sollten schon aus Effizienzgründen mit diesen verschmolzen sein. Für bestehende Berufs- und Theaterverkehre besteht keine grundsätzliche Notwendigkeit der Integration, da sie aufgrund von Linienweg und Fahrplanlagen eine völlig andere Struktur als die sonstigen Linien besitzen und ein auf bestimmte Nutzergruppen maßgeschneidertes Angebot aufweisen.

2.2 Anforderungen außerhalb des Schülerverkehrs

2.2.1 Netzkategorien

Um seine Rolle als Alternative zum Individualverkehr wahrnehmen zu können, muss der ÖPNV eine möglichst hohe Taktdichte aufweisen. Die ist nicht in gleicher Weise im gesamten Kreisgebiet möglich. Die Bedienung soll daher räumlich differenziert erfolgen. Neben der Nachfrage sind hierbei auch raumplanerische Aspekte zu berücksichtigen.

Es werden die folgenden Achsenkategorien unterschieden:

- Grundnetz 1. Ordnung
orientiert sich an den im Landesentwicklungsplan 2002 festgelegten und im Regionalplan ausgeformten Landesentwicklungsachsen
- Grundnetz 2. Ordnung
orientiert sich an den im Regionalplan 2015 für die Region Nordschwarzwald ausgewiesenen regionalen Entwicklungsachsen
- Ergänzungsnetz
umfasst weitere kreisbedeutsame Achsen, gewährleistet insbesondere einen Anschluss aller kreisangehörigen Gemeinden an das ÖPNV-Netz
- Flächenbedienung
gewährleistet die Erschließung aller Siedlungen ab 100 Einwohnern, die nicht an das Grund- oder Ergänzungsnetz angeschlossen sind.

Folgende Achsen sind den einzelnen Netzkategorien zugeordnet (vgl. Karte 1):

Grundnetz 1. Ordnung

- Pforzheim – Bad Liebenzell – Calw – Wildberg – Nagold – Horb
- (Stuttgart – Leonberg –) Weil der Stadt – Althengstett – Calw
- Herrenberg – Jettingen – Nagold

Grundnetz 2. Ordnung

- Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg – Bad Wildbad
- Calw – Böblingen
- Nagold – Ebhausen – Altensteig – Pfalzgrafenweiler – Dornstetten – Freudenstadt

Ergänzungsnetz

- Bad Herrenalb – Ettlingen – Karlsruhe
- Bad Herrenalb – Dobel – Neuenbürg (– Pforzheim)
- Bad Herrenalb – Dobel – Höfen (– Bad Wildbad)

- Schömberg – Engelsbrand – Pforzheim
- Schömberg – Höfen (– Bad Wildbad)
- Schömberg – Bad Liebenzell (– Calw)
- Bad Wildbad – Oberreichenbach – Calw
- Bad Wildbad – Enzklösterle – Seewald – Freudenstadt
- Calw – Althengstett – Simmozheim – Weil der Stadt
- (Calw –) Althengstett – Ostelsheim – Weil der Stadt
- Ostelsheim – Böblingen
- Bad Liebenzell – Weil der Stadt
- Calw – Gechingen – Böblingen
- Calw – Deckenpfronn – Herrenberg
- Neuweiler – Bad Teinach-Zavelstein – Calw
- Altensteig – Neubulach – Calw
- Neubulach – Wildberg – Gärtringen
- Neuweiler – Altensteig
- Simmersfeld – Altensteig
- Altensteig – Egenhausen – Nagold
- Haiterbach – Nagold
- Mötzingen – Nagold

Die im Landesentwicklungsplan ausgewiesene Achse Pforzheim – Bad Liebenzell – Calw – Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach – Wildberg – Nagold – Horb deckt sich weitgehend mit der Schienenstrecke Pforzheim – Horb. Lediglich das laut Regionalplanung verbundene Kleinzentrum Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach wird durch die Bahn nicht erschlossen. Hier wird die Zuordnung des Landesentwicklungsplans nicht übernommen, es werden stattdessen zwei Achsen des Ergänzungsnetzes definiert.

Neben der Nagoldtal-Achse führen auch die Landesentwicklungsachsen (Stuttgart – Leonberg) – Weil der Stadt – Althengstett – Calw und Herrenberg – Jettingen – Nagold in den Kreis Calw. Auf diesen Achsen wird ein Schienenverkehr angestrebt, so dass auf allen Landesentwicklungsachsen im Kreis ein gleichwertiges Angebot herrscht. Solange die Schienenverbindungen nicht hergestellt sind, legt der Kreis großen Wert auf eine hochwertige Busbedienung auf diesen Achsen.

Im Regionalplan 2015 für die Region Nordschwarzwald wird eine Achse (Calw –) Althengstett – Ostelsheim – Grafenau – Böblingen vorgeschlagen. Für den Nahverkehrsplan wurde davon abweichend eine Achse im Grundnetz 2. Ordnung Calw – Böblingen ohne konkrete Festlegung einer Linienführung festgelegt. Die derzeitige Linienführung erfolgt über Gechingen (gleichzeitig Achse des Ergänzungsnetzes). Im Zusammenhang mit einer Schienenverbindung Calw – Weil der Stadt sind aber auch andere Führungen denkbar.

Diese folgenden Verbindungen besitzen zwar eine gegenüber der Flächenbedienung hervor-gehobene Bedeutung, wurden aber aufgrund der begrenzten Verkehrsnachfrage nicht in das Ergänzungsnetz aufgenommen:

- Simmersfeld – Enzklösterle/Bad Wildbad
- Neuweiler – Oberreichenbach – Bad Wildbad / Calw
- Wildberg - Herrenberg

Der Kreis begrüßt, wenn hier eine erweiterte Grundbedienung angeboten wird.

Entlang der im Schienenverkehr bedienten Achsen sollen keine die Schiene konkurrierenden Buslinien verkehren.

Bedient eine Buslinie eine Nebenachse und verläuft auf Teilstrecken parallel zur Schiene, ist nicht automatisch eine Konkurrenzsituation gegeben. Diese besteht ebenfalls nicht, wenn die Schiene mit ihren Haltepunkten nicht alle Ziele entlang der Achse bedient und eine ergänzende Buslinie erforderlich ist. Eine Konkurrenzsituation kann aber dann bestehen, wenn relevante Nachfrageströme zeitlich parallel bedient werden.

2.2.2 Bedienungshäufigkeiten und Zeiten

Die hier genannten Anforderungen an die Bedienungshäufigkeiten und Zeiten im Grund- und Ergänzungsnetz beziehen sich auf den so genannten „Jedermann-Verkehr“ in Unterscheidung zum Schülerverkehr. Für den Schülerverkehr, der das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung im Kreis darstellt, werden gesonderte Festlegungen getroffen.

Es werden die folgenden Verkehrszeiten unterschieden:

- o Hauptverkehrszeit HVZ
Montag bis Freitag 6.00 bis 8.00 Uhr und 16.00 bis 18.00 Uhr
- o Nebenverkehrszeit NVZ
Montag bis Freitag 8.00 bis 16.00 Uhr und 18.00 bis 19.00 Uhr
- o Schwachverkehrszeit SVZ
Montag bis Freitag Betriebsbeginn bis 6.00 Uhr und 19.00 bis 24.00 Uhr,
Freitag abweichend bis 1.00 Uhr
Samstag 8.00 bis 1.00 Uhr
Sonntag 10.00 bis 24.00 Uhr

Diese Zeiten gelten als Richtwerte. Je nach vorherrschender Verkehrsstruktur (überwiegend lokaler Verkehr, S-Bahn-Zubringer, ...) können hiervon abweichende Zeiten sinnvoll sein. Auch bei schwach nachgefragten Linien oder bei Sonderfällen wie touristischen Linien kann von den genannten Werten abgewichen werden.

Samstags findet zwar – ähnlich wie zu den Nebenverkehrszeiten Montag bis Freitag – üblicherweise ein erheblicher Versorgungsverkehr statt, hier wurde aber dennoch keine Nebenverkehrszeit definiert. Es zeigt sich, dass bei der vorherrschenden Motorisierungsdichte an diesem allgemein arbeitsfreien Tag in der Regel ein Pkw verfügbar ist und der ÖPNV deutlich schwächer als Montag bis Freitag genutzt wird.

Abhängig von Netzkategorie und Verkehrszeit sind folgende Mindest-Bedienungshäufigkeiten anzustreben:

	HVZ	NVZ	SVZ
Grundnetz 1. Ordnung	1/2 h-Takt	1/2 h-Takt	1 h-Takt
Grundnetz 2. Ordnung	1/2 h-Takt / ggf. 1 h-Takt	1 h-Takt	2-h-Takt oder Rufauto
Ergänzungsnetz	1 h-Takt	1 h-Takt / ggf. 2-h-Takt	Rufauto
Flächenbedienung	mind. 5 Fahrtenpaare oder Rufauto		Rufauto

Da sich die hier aufgeführten Anforderungen an den Jedermann-Verkehr richten, gelten sie selbstverständlich auch an Ferientagen.

Die halbstündlichen und stündlichen Angebote sollen vertaktet angeboten werden. Um unzumutbare Wartezeiten im Schülerverkehr zu vermeiden, kann zu den Unterrichtszeiten vom Takt abgewichen werden.

Auf vertakteten Linien besteht ein Zielkonflikt zwischen der Anforderung nach kurzen Wartezeiten im Schülerverkehr und der Anforderung nach durchgehenden Taktverkehren. Hier ist in jedem Einzelfall abzuwägen, welches Ziel stärker gewichtet werden soll bzw. wie beide Anforderungen berücksichtigt werden können.

Die Bedienung auf den oben aufgeführten Achsen des Grund- und Ergänzungsnetzes erfolgt umsteigefrei. Zu den in Klammern angegebenen Orten können auch Umsteigeverbindungen auf die Schiene angeboten werden. Die heute durchgehende Bedienung zwischen Altensteig und Herrenberg ist beizubehalten.

Zwischen den Achsen sollen zeitnahe Umsteigeanschlüsse hergestellt werden (innerhalb von 10 Minuten). Das gilt insbesondere zu den Achsen, die im Schienenverkehr bedient werden. Dabei sind vorrangig die nachfragestärksten Relationen zu berücksichtigen.

Unbefriedigend ist die Umsteigesituation zur Bahn in Nagold. In Nagold treffen je eine durch Busse bediente Achse des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung und drei Achsen des Ergänzungsnetzes auf die Nagoldtalbahn (Grundnetz 1. Ordnung). Die entsprechenden Buslinien sind aber nicht an den Bahnhof angebunden. Lediglich Haiterbach (Ergänzungsnetz) ist heute mit einzelnen Fahrten an den Bahnhof angebunden.

Mit der Inbetriebnahme des geplanten neuen Haltepunkts Nagold-Mitte ist auch die Achse Altensteig – Nagold – Herrenberg an die Nagoldtalbahn anzubinden. Die übrigen Verbindungen sollen dann wahlweise am Bahnhof oder am Haltepunkt Mitte ebenfalls mit der Bahn verknüpft werden.

Die Linienführung soll im Grund- und Ergänzungsnetz möglichst auf direktem Weg erfolgen, um mit dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen.

Bei diesem Kriterium ist im konkreten Einzelfall zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung abzuwägen. Bei nachfragestarken Linien ist eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion zu prüfen.

In der Flächenbedienung außerhalb der Schulzeiten generell sowie im Grundnetz 2. Ordnung und im Ergänzungsnetz auch in den Schwachverkehrszeiten (abends und am Wochenende) können neue Rufauto-Systeme eine Alternative zur Busbedienung darstellen.

Auf Relationen und zu Zeiten geringer Nachfrage können Rufautosysteme zu deutlich geringeren Kosten als der klassische Linienverkehr ein Grundangebot an Mobilität zur Verfügung stellen. Wegen des Zwangs einer vorherigen Anmeldung beinhalten diese Systeme aber ein zusätzliches Zugangshemmnis zur ÖPNV-Nutzung, so dass ihr Einsatzgebiet auf die oben beschriebenen Bereiche beschränkt bleiben sollte. Außerdem sinkt der Kostenvorteil eines Rufautosystems gegenüber dem Bus bei hoher Nachfrage (hoher Abrufquote) deutlich.

2.2.3 Stadtverkehre

Die Ausgestaltung der Stadtverkehre erfolgt entsprechend der verkehrspolitischen Zielsetzungen der jeweiligen Kommunen. Für die Städte Nagold und Calw werden in Abstimmung mit diesen folgende Anforderungen definiert:

Stadtverkehr Nagold

In der Stadt Nagold sollen die Stadtteile/Gebiete Galgenberg, Kernen, Lemberg und Steinberg (Linien 501, 503 und 504) im 30-Minutentakt, in den Nebenverkehrszeiten ggf. 60-Minutentakt bedient werden.

Die Linien erschließen Stadtteile mit jeweils über 2.000 Einwohnern, in denen sich teilweise auch Schulen, Krankenhaus und Industriegebiete befinden.

Die Stadtteile Sommerhalde und Iselshausen sollen im 1 bis 2-Stundentakt bedient werden (Linien 502 und 505).

Eine Bedienung der genannten Stadtteile/Gebiete soll auch am Samstag Vormittag stattfinden.

Es sollen überwiegend Niederflurbusse eingesetzt werden.

Die Stadt Nagold legt Wert darauf, die Attraktivität des ÖPNV gerade im städtischen Raum zu erhalten und zu stärken.

Stadtverkehr Calw

In Calw sind ergänzend zum Regionalverkehr die Stadtteile Heumaden, Wimberg, Alzenberg, Altburg, Weltenschwann und Speßhardt durch Stadtbuslinien mindestens stündlich in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten zu bedienen.

Die hier nicht genannten Stadtteile werden durch Linien des Grund- und Ergänzungsnetzes bedient, so dass zusammen mit der hier aufgestellten Anforderung ein stündliches Angebot in allen Stadtteilen gewährleistet ist.

2.3 Weitere Anforderungen

2.3.1 Tarife

Der kreisweit gültige Verbundtarif ist auf allen Linien innerhalb des Kreisgebiets und den festgelegten Übergangsbereichen anzuwenden. In den Überlappungsbereichen anderer Verbünde sind zusätzlich die Tarife dieser Verbünde anzuwenden.

Der VGC-Tarif gilt auf allen Schienenstrecken und Buslinien des Landkreises Calw. Ausnahmen besteht in Bad Herrenalb und Dobel: hier gilt im Binnenverkehr der KVV-Tarif. In Schömberg gilt im Binnenverkehr der VPE-Tarif. Der VGC-Tarif gilt auch für Fahrten von/nach Weil der Stadt, Jettingen und Mötzingen sowie auf der Nagoldtalbahn von/nach Pforzheim. Im ein- und ausbrechenden Verkehr auf der Nagoldtalbahn von Monbach-Neuhausen (Enzkreis) und Unterreichenbach gilt der VPE-Tarif. Auf der Enztalbahn gilt im ein- und ausbrechenden Verkehr von Bad Wildbad und Höfen der VPE- und der KVV-Tarif.

Eine Erweiterung von Überlappungsbereichen mit den Nachbarverbänden sowie verbundraum-übergreifende Tarifangebote werden angestrebt.

Insbesondere in die Region Stuttgart bestehen zur Zeit keine befriedigenden Übergangsmöglichkeiten. Hier werden für Zeitkarteninhaber ermäßigte Anschluss-Zeitkarten ausgegeben. Es bestehen aber keine durchgehenden Tarife und keine Angebote für Gelegenheitskunden, z.B. im Ausflugsverkehr.

Die 24-Stunden-Karte RegioX-Ticket des KVV wird im gesamten Nordschwarzwald anerkannt, auch im Kreis Calw und im Kreis Freudenstadt. Solche raumübergreifenden Tarifangebote sollten auf Zeitkarten ausgeweitet werden. Anerkannt wird bereits ebenfalls das Baden-Württemberg-Ticket, nicht jedoch das „Schöne-Wochenende-Ticket“. Auch dieses Ticket sollte anerkannt werden.

2.3.2 Fahrzeuge

Im Grundnetz 1. und 2. Ordnung sollen Standardlinienbusse mit einer Fußbodenhöhe von maximal 860 mm und einer doppelbreiten Mitteltür eingesetzt werden. Dies gilt nicht für Verstärkerbusse im Schülerverkehr. Dort und im Ergänzungsnetz sind diese Standards aber anzustreben.

Busse sollen hinreichende Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen und ähnliches besitzen.

Weitergehende Ausstattungsstandards, insbesondere Niederflrigkeit sind anzustreben.

Klimaanlagen, elektronische Fahrgastinformationssysteme, niederflurige Fahrzeuge mit bequemen Einstiegsverhältnissen und großzügig bemessenen Abstellplätzen für Kinderwagen bzw. Rollstuhlplätzen und andere Qualitätsmerkmale bieten einen deutlichen Komfortgewinn für die Kunden, der insbesondere im Grundnetz erstrebenswert ist. Allerdings stellen diese Qualitätsmerkmale auch einen wesentlichen Kostenfaktor im ÖPNV dar. Durch Niederflurfahrzeuge wird zudem die Kapazität der Fahrzeuge eingeschränkt, die insbesondere im Schülerverkehr benötigt wird.

Die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge werden daher fast ausschließlich auf das Grundnetz beschränkt und deutlich gegenüber dem technisch machbaren zurückgeschraubt. Im Konzessionswettbewerb stellen Qualitätsmerkmale der Fahrzeuge aber ein Vergleichskriterium dar. Es wird begrüßt, wenn die Unternehmen über das hier definierte Maß hinaus gehende Standards umsetzen, insbesondere im Grund- und Ergänzungsnetz und in den Stadtverkehren.

Es sollen umweltfreundliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Neufahrzeuge sollen den neuesten Umweltstandards entsprechen.

Im Bäderkreis Calw mit seinen zahlreichen Kurorten sind abgasarme Fahrzeuge sowohl für die Reinhaltung der Luft als auch als Imageträger von besonderer Bedeutung. Es ist gesetzlich vorgesehen, dass Neufahrzeuge der Euro IV-Norm entsprechen müssen, ab Oktober 2009 der Euro V-Norm. Höhere Abgasstufen sind bei verschiedenen Herstellern bereits verfügbar bzw. werden in absehbarer Zeit verfügbar sein.

2.3.3 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal soll auf dem lokal üblichen Niveau entlohnt werden.

Wettbewerb soll nicht auf dem Rücken der Beschäftigten durchgeführt werden. Dumpinglöhne sollen verhindert werden.

Messbare Qualitätsanforderungen an das Fahrpersonal sind kaum zu definieren und werden in diesem Nahverkehrsplan daher nicht vorgegeben. Es wird aber davon ausgegangen, dass freundliches, orts- und sachkundiges Personal schon im wirtschaftlichen Interesse der Verkehrsunternehmen selbstverständlich sind.

2.3.4 Barrierefreiheit

Bei der Gestaltung des Verkehrsangebots, der Haltestellen und der Fahrzeuge, aber auch bei der Fahrgastinformation (insbesondere an Haltestellen und Fahrzeugen) ist auf die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderen Mobilitätseinschränkungen (insb. Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) zu achten.

Im Nahverkehrsplan sind nach dem Behindertengleichstellungsgesetz BGG Artikel 51 die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, dass für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird. § 4 des BGG definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, ..., wenn sie für behinderte Menschen ... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Als Querschnittsthema fließen die Anforderungen des BGG in alle Kapitel des Nahverkehrsplans ein. Viele Anforderungen dienen gleichzeitig dem Komfortgewinn für alle Fahrgäste. Aus Kostengründen sowie auf Grund der topografischen Gegebenheiten in den ländlichen Gebieten und der damit verbundenen flexiblen Einsatzmöglichkeit von Bussen können jedoch nicht alle Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden (z.B. vollständige Niederflrigkeit der Fahrzeuge).

3 Grundlagen des Anforderungsprofils

3.1 Nachfrage und Nachfrageprognose

3.1.1 Räumliche Verteilung der Verkehrsströme

Zur derzeitigen Verkehrsnachfrage und deren räumlichen Verteilung liegen keine flächendeckenden Daten vor. Für die Erstellung eines hierarchischen Achsensystems mussten daher andere Daten herangezogen werden. Hierfür wurde auf die Pendlerdaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zurückgegriffen, die auf das Achsennetz umgelegt wurden. Daneben wurden die Straßenverkehrsbelastungen aufgetragen.

Die Karte der Pendlerströme (Karte 2) zeigt die starke Sogwirkung der benachbarten Ballungsräume Region Stuttgart und Pforzheim. Die größten Ströme finden sich von Calw in Richtung Osten mit fast 10.000 Pendlern, davon der größte Teil in Richtung Sindelfingen. Auch von Nagold in Richtung Herrenberg fahren knapp 5.500 Pendler. In Richtung Pforzheim werden im Nagoldtal etwa 4.000 Pendler gezählt, im Enztal 2.600.

Die Ströme über Bad Herrenalb in Richtung Karlsruhe, in Richtung Freudenstadt und in Richtung Horb liegen bei jeweils unter 2.000 Pendlern. Im Landkreis Calw sind neben der Nagoldtalachse und dem unteren Enztal auch das obere Nagoldtal zwischen Altensteig und Nagold, sowie die Querverbindung Altensteig – Calw bedeutsam. Auch die Verbindungen Haiterbach – Nagold, Bad Teinach – Calw und Oberreichenbach – Calw weisen jeweils mehr als 1.000 Pendler auf.

Bei der Karte der Straßenverkehrsbelastungen (Karte 3) fällt auf, dass auch abseits der starken Pendlerströme teilweise eine große Verkehrsnachfrage besteht. Die Hauptverbindungen im Bereich Bad Herrenalb und Dobel, Schömberg, Oberreichenbach und Neubulach weisen jeweils um 5.000 Fahrzeuge pro Tag auf. Auffällig ist auch die hohe Belastung auf der B 294 und der L 351 (in der Karte zusammengefasst) südlich von Bad Wildbad. Diese ist aber zu einem guten Teil auf Durchgangsverkehr zurückzuführen, der für diesen Nahverkehrsplan keine Bedeutung hat. Gering belastet sind die Straßen in den Bereichen Simmersfeld, Neuweiler und Bad Teinach.

3.1.2 Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung

Das statistische Landesamt stellt umfangreiche Daten zur Bevölkerungsstruktur und Prognose zur Verfügung. Die folgende Tabelle zeigt die Einwohnerzahlen der Kreisgemeinden und das Durchschnittsalter der Bevölkerung.

	Einwohner	Durchschnittsalter
Altensteig	11.234	40,2
Althengstett	8.157	38,8
Bad Herrenalb	7.489	47,0
Bad Liebenzell	9.477	43,0
Bad Teinach-Zavelstein	3.036	40,9
Bad Wildbad	10.878	44,6
Calw	23.680	41,1
Dobel	2.241	44,2
Ebhausen	4.863	37,9
Egenhausen	1.986	38,1
Enzklösterle	1.257	44,3
Gechingen	3.870	40,6
Haiterbach	5.794	39,7
Höfen	1.686	43,3
Nagold	22.779	41,5
Neubulach	5.543	39,6
Neuweiler	3.191	40,1
Oberreichenbach	2.872	40,2
Ostelsheim	2.451	39,2
Rohrdorf	1.956	41,5
Schömburg	8.565	42,5
Simmersfeld	2.196	39,1
Simmozheim	2.786	38,2
Unterreichenbach	2.306	41,6
Wildberg	10.048	40,9
Kreis Calw	160.341	41,4

Stichtag: 31.12.06

Tabelle 1: Einwohnerzahlen

Im Landkreis Calw lebten am 31.12.2006 insgesamt über 160.000 Personen. Die größten Gemeinden des Kreises sind die Städte Calw mit 23.700 und Nagold mit 22.800 Einwohnern. Ebenfalls mehr als 10.000 Einwohner weisen die Städte Altensteig (11.200), Bad Wildbad (10.900) und Wildberg (10.000) auf. Insgesamt leben in diesen Städten 78.600 Einwohner (49 % der Kreisbewohner). Die kleinsten Gemeinden im Landkreis sind Enzklösterle (1.300), Höfen (1.700), Rohrdorf (2.000) und Egenhausen (2.000). 88.000 Einwohner wohnen in Städten und Gemeinden mit Bahn- bzw. Stadtbahnanschluss. Das sind 55 % der Kreisbewohner.

Mit einem Durchschnittsalter von 41,1 Jahren liegt der Landkreis Calw leicht unter dem Landesdurchschnitt (41,7). Innerhalb des Landkreises zeigen sich aber deutliche Unterschiede. Während die Einwohner von Ebhausen ein Durchschnittsalter von 37,9 Jahren aufweisen, liegt der Wert für Bad Herrenalb mit 47,0 mehr als neun Jahre darüber. „Junge“ Gemeinden mit einem Durchschnittsalter von unter 40 Jahren sind außerdem Egenhausen (38,1), Simmozheim (38,2),

Althengstett (38,8), Simmersfeld (39,1), Ostelsheim (39,2), Neubulach (39,6) und Haiterbach (39,7). Einen hohen Altersschnitt weisen neben Bad Herrenalb auch der Kurort Bad Wildbad (44,6), Enzklösterle (44,3) und Dobel (44,2) auf.

Für alle Städte und Gemeinden ab 5.000 Einwohnern liefert das statistische Landesamt eine Bevölkerungsprognose nach Altersklassen bis ins Jahr 2025. Diese wurde für den Nahverkehrsplan in Fünfjahresschritten (entsprechend der Überprüfungs- und Fortschreibungszyklen des Nahverkehrsplans) ausgehend vom Basisjahr 2007 für die Jahre 2012, 2017 und 2022 ausgewertet. Zum Vergleich wurde rückblickend auch das Jahr 2002 betrachtet. Durch Differenzbildung mit den kreisweiten Werten wurde die Entwicklung der Gemeinden unter 5.000 Einwohnern summarisch ebenfalls ausgewertet und als „Übrige“ dargestellt.

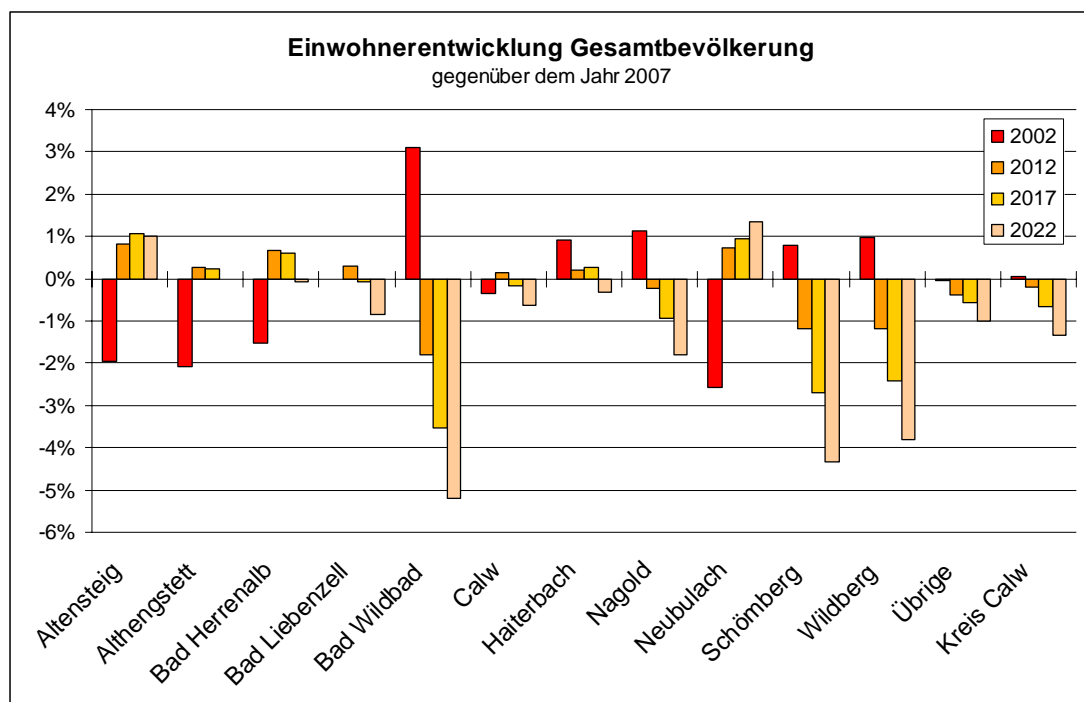


Abbildung 1: Einwohnerentwicklung nach Gemeinden

Der Kreis Calw weist nach diesen Daten einen geringfügigen Bevölkerungsschwund bis zum Jahr 2022 von etwa 1 % auf. Bis zum Jahr 2012 ist nur ein marginaler Bevölkerungsrückgang zu erwarten.

Größere Unterschiede ergeben sich allerdings in den einzelnen Gemeinden. Bad Wildbad, Schörmberg und Wildberg müssen mit einem Rückgang der Bevölkerung um drei bis 4 Prozent bis 2022 rechnen, während für Neubulach und Altensteig ein Bevölkerungszuwachs von etwa 1 % ausgewiesen wird.

Größere Unterschiede ergeben sich, wenn man die einzelnen Altersklassen betrachtet (Abbildung 2). Die über 65-jährige Bevölkerung wird bis zum Jahr 2022 um fast 20 % wachsen, wobei vor allem Althengstett und Wildberg mit einer Zunahme der älteren Bevölkerung rechnen müssen. Für die Kurorte Bad Herrenalb und Bad Wildbad, die heute den höchsten Altersdurchschnitt aufweisen, ergibt sich hingegen ein leichter Rückgang. In den nächsten fünf Jahren wird diese demografische Entwicklung aber noch kaum spürbar sein, lediglich für Althengstett, Calw und Wildberg ist bis 2012 mit einer Zunahme von mehr als 5 % zu rechnen, während auch der Rückgang in Bad Herrenalb und Bad Wildbad bereits in den nächsten 5 Jahren spürbar sein wird.

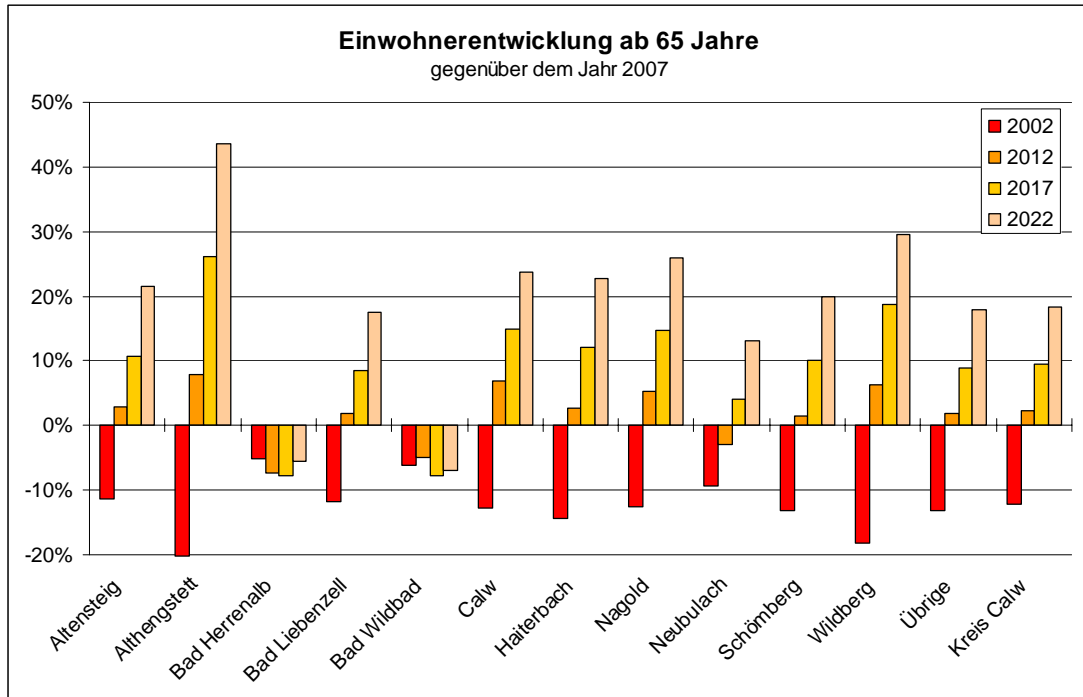


Abbildung 2: Einwohnerentwicklung ab 65 Jahre

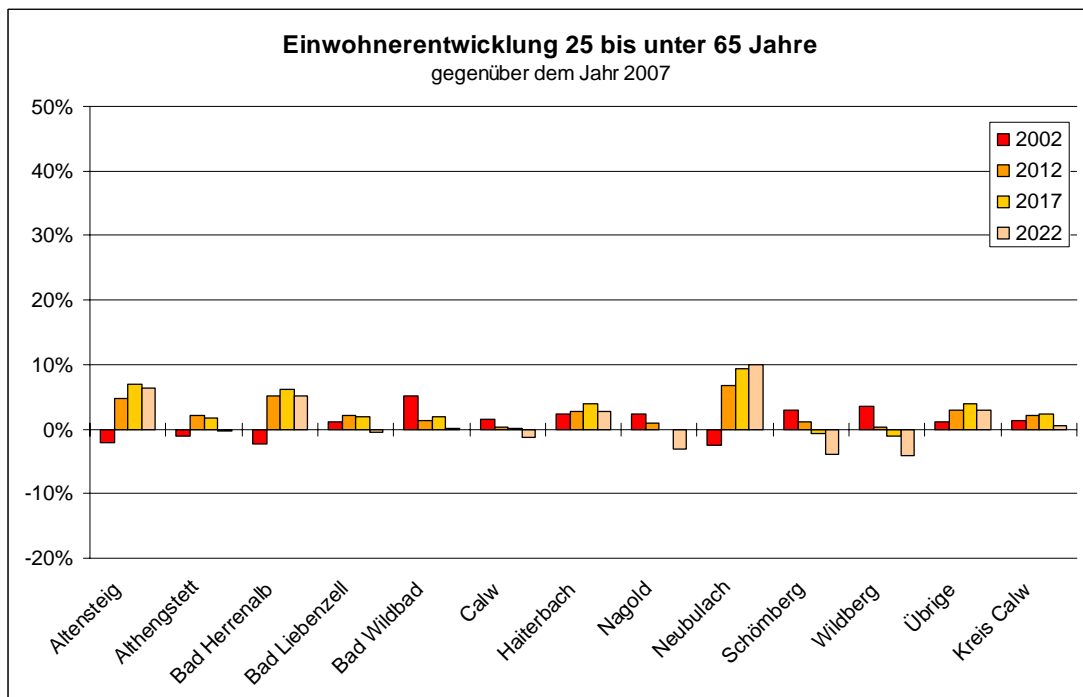


Abbildung 3: Einwohnerentwicklung zwischen 25 und unter 65 Jahre

Die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter zwischen 25 und 65 Jahren wird sich hingegen in den nächsten 15 Jahren kaum verändern, lediglich in Neubulach ist ein Anstieg um 10% bis zum Jahr 2022 zu erwarten (Abbildung 3).

Die Entwicklung der Bevölkerung unter 25 Jahren wird im nächsten Kapitel im Rahmen einer Prognose der Schülerbeförderung analysiert.

3.1.3 Schülerzahlen und Prognose der Schülerbeförderung

Da die Schülerbeförderung das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung im Landkreis darstellt und sowohl für den erforderlichen Leistungsumfang wie auch für die Erlössituation die prägende Größe ist, wurde die Entwicklung in diesem Bereich detailliert untersucht.

Ausgangspunkt ist zunächst die Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung in den Altersklassen bis 25 Jahren. Diese Personen befinden sich meist noch in der Ausbildung, sind aber häufig bereits motorisiert und nicht mehr auf den ÖPNV angewiesen.

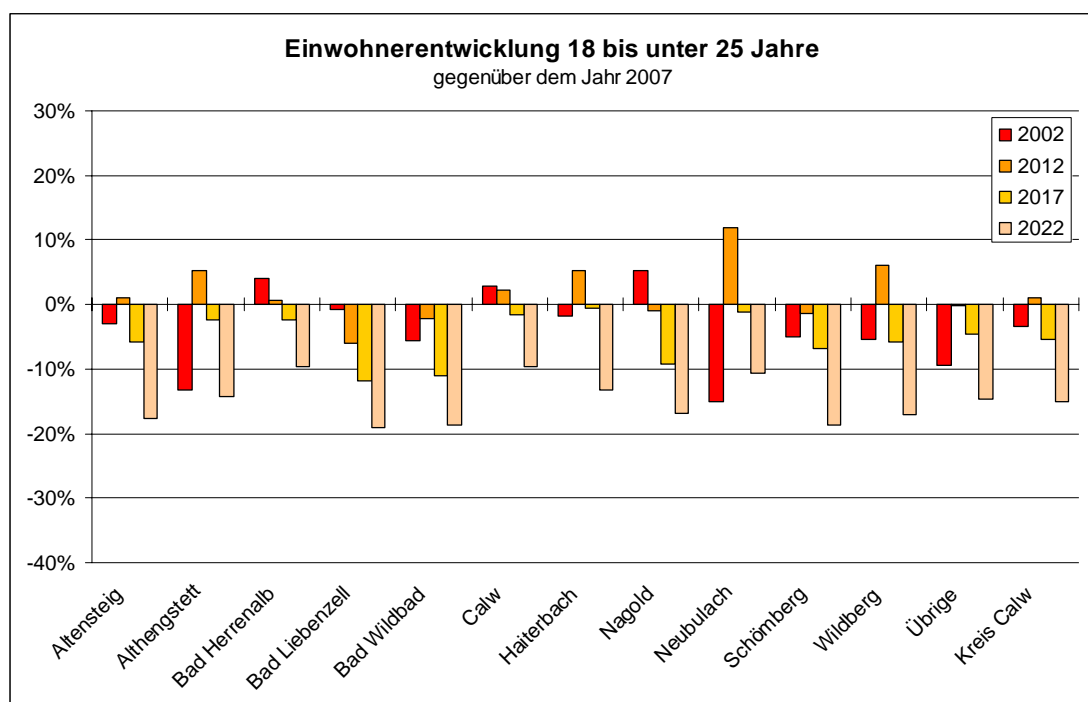


Abbildung 4: Einwohnerentwicklung zwischen 18 und unter 25 Jahren

Die Zahl der 18- bis unter 25-Jährigen wird sich bis 2012 kreisweit noch leicht um 1 % erhöhen (2002 bis 2007 plus 3 %), dann aber kontinuierlich auf -15 % im Jahr 2022 abnehmen. Die deutlichsten Zunahmen dieser Altersklasse bis zum Jahr 2012 sind in Neululach und Wildberg zu verzeichnen (Abbildung 4).

In der Altersklasse der 10- bis unter 18-Jährigen, i.d.R. Schüler weiterführender Schulen, zeichnet sich ein deutlicher Rückgang um 9 % bis 2012 und 22 % bis 2022 ab (2002 bis 2007 -13 %). Am deutlichsten wird dieser Rückgang bis 2012 in Wildberg (-16 %) und Neululach (-15 %) spürbar sein (Abbildung 5).

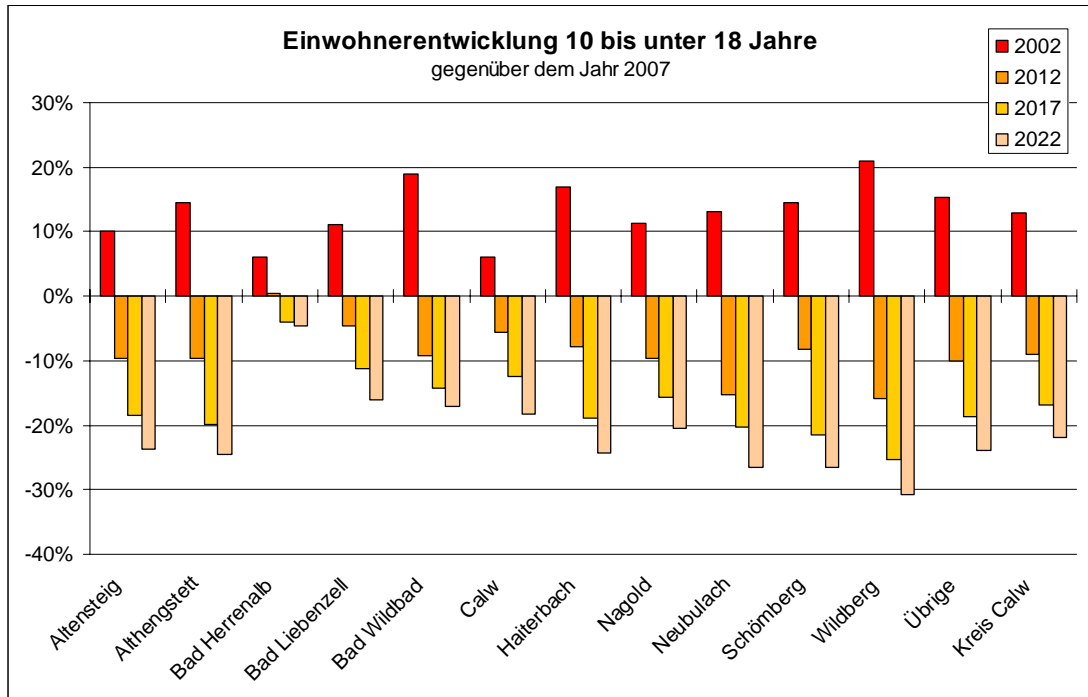


Abbildung 5: Einwohnerentwicklung zwischen 10 und unter 18 Jahren

Ähnlich stellt sich die Situation bei den 6- bis unter 10-Jährigen dar, die in der Regel die Grundschule besuchen (Abbildung 6). Hier wird der Rückgang kreisweit bis 2012 bei -10 % liegen, bis 2022 bei -17 % (2002 bis 2007 -13 %). Am stärksten von dieser Entwicklung sind Wildberg und Schömburg (je -14 %), Neubulach und Althengstett (je -13 %) sowie Haiterbach und Altensteig (je -12 %) betroffen.

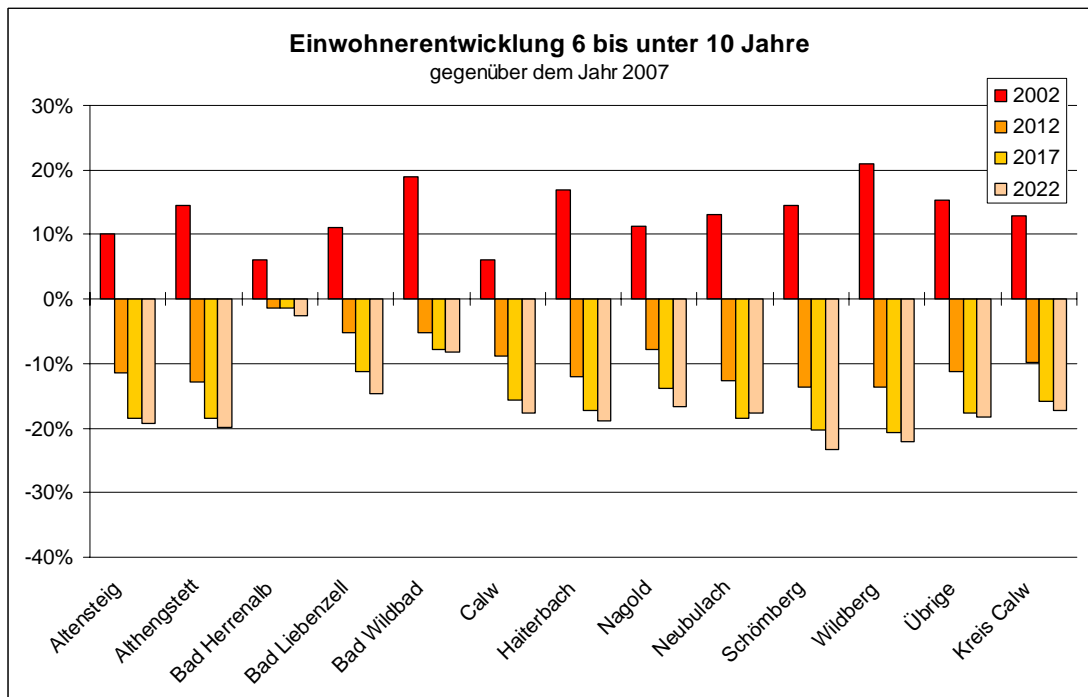


Abbildung 6: Einwohnerentwicklung zwischen 6 und unter 10 Jahren

Die Entwicklung der Zahl der Schüler sagt aber noch nichts über die Zahl der zu befördernden Schüler aus. Hierfür ist zusätzlich zu beleuchten, wie viele Schüler nicht am Schulort wohnen und daher auf die Schülerbeförderung angewiesen sind. In diesem Zusammenhang ist auch die Entwicklung der Schülerzahlen einzelner Schularten zu untersuchen.

Das statistische Landesamt liefert neben Einwohnerzahlen auch gemeindescharf die Zahl der Schüler (am Schulort) sowie kreisweit eine Prognose bis 2012. Ebenso sind gemeindescharf die Übergangsquoten auf die weiterführenden Schulen in einer Zeitreihe ab dem Schuljahr 1990/91 verfügbar.

Für den Kreis Calw ergeben sich demnach folgende Schülerzahlen:

	Schüler im Schuljahr 2006/07	Veränderung ggü. dem Schuljahr 2001/02	Anteil Fahrschüler (ca.)
Grundschüler	7.344	-3 %	25 %
Hauptschüler	3.248	-17 %	60 %
Förderschulen	951	+2 %	25 %
Realschüler	3.936	-4 %	80 %
Gymnasiasten	4.554	+17 %	70 %
Berufsschüler*	6.935	+18 %	25 %
Summe	26.968	+3 %	46 %

* Teil- und Vollzeitschüler

Tabelle 2: Schülerzahlen im Landkreis Calw

Von den etwa 27.000 Schülern im Kreis besuchten im Schuljahr 2006/07 7.300 Schüler die Grundschule. 6.900 Schüler besuchten Berufliche Schulen der verschiedenen Ausprägungen. Die Schülerzahlen bei Hauptschule, Realschule und Gymnasium lagen mit 3.200 bis 4.600 alle in ähnlichen Größenordnungen. Förderschulen wurden von knapp 1.000 Schülern besucht.

Während die Schülerzahlen an Grundschulen leicht um 3 % und an Realschulen um 4 % sanken, besuchten 17 % weniger Schüler die Hauptschule als 5 Jahre zuvor. Bei Gymnasien liegt die Zahl um den gleichen Prozentsatz über den damaligen Werten. Berufsschulen verbuchten ebenfalls einen deutlichen Zuwachs von 18 %.

46 % der Schüler werden mit dem Bus befördert (Tabelle 2). Bei den einzelnen Schularten ist diese Beförderungsquote aber sehr unterschiedlich. Die höchste Beförderungsquote wird mit 80 % bzw. 70 % bei Realschulen und Gymnasien erreicht. Diese Schulen weisen jeweils einen großen Einzugsbereich auf. Da es weniger Gymnasien als Realschulen im Kreis gibt und damit auch weniger Schüler vor Ort wohnen können, wäre zu erwarten, dass die Beförderungsquote bei Gymnasiasten höher ist als bei Realschülern. Tatsächlich ist sie aber geringer, was darauf zurückzuführen ist, dass Gymnasiasten der höheren Klassenstufen bereits zu einem gewissen Grad motorisiert sind.

Auch bei Hauptschulen beträgt der Anteil der beförderten Schüler noch 60 %, während er für Grundschüler bei nur 25 % liegt. Hier besteht eine sehr gute Vor-Ort-Versorgung. Bei den Berufsschülern liegt die Quote ebenfalls bei ca. 25 %. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mehr als die Hälfte der Berufsschüler sog. Teilzeit-Schüler sind, die parallel eine betriebliche Ausbildung absolvieren und daher keine Monatskarte zur Berufsschule erwerben. Viele Berufsschüler sind aber auch motorisiert. Einige haben auch so lange Schulwege, dass eine Fahrt mit dem ÖPNV nicht möglich bzw. zumindest nicht attraktiv ist. Die Schaffung geeigneter Angebote für Berufsschüler sollte daher ein Ziel sein. Berufsschüler stellen ein noch ausbaubares Nachfragepotenzial dar.

Die Schülerprognose des statistischen Landesamts weist für den Landkreis Calw folgende Entwicklungen in den nächsten 5 Jahren aus:

	Schüler im Schuljahr 2011/12	Veränderung ggü. dem Schuljahr 2006/07
Grundschule	6.240	-15 %
Hauptschule	2.950	-9 %
Realschule	3.710	-6 %
Gymnasium	4.435	-3 %

Für Förder- und Berufsschulen liegen keine Prognosezahlen vor.

Tabelle 3: Prognose der Schülerzahlen

Der demografische Wandel wird sich in den nächsten Jahren vor allem im Grundschulbereich bemerkbar machen (-15 %). Dies ist einer der stärksten Rückgänge in ganz Baden-Württemberg. Aber auch die weiterführenden Schulen werden eine spürbare Verringerung der Schülerzahlen erfahren, insbesondere die Hauptschule (-9 %). Bei den Realschulen (-6 %) und Gymnasien (-2 %) verläuft die Entwicklung etwas moderater. Zum Schuljahresende 2012 wird sich die Zahl der Gymnasiasten einmalig um ca. 11 % verringern, da dann der erste Jahrgang des achtjährigen Gymnasiums gemeinsam mit dem letzten Jahrgang des neunjährigen Gymnasiums das Abitur machen wird. Dieser Effekt ist in obiger Tabelle nicht enthalten, er wird aber unmittelbar nach Ende des Prognosezeitraums eintreten!

Um genauere Angaben über die Entwicklung der Zahl der zu befördernden Schüler zu erhalten, wurde die Prognose des statistischen Landesamts verfeinert. Neben der Einwohnerprognose in den relevanten Altersklassen flossen hierbei auch die Übergangsquoten auf weiterführende Schulen, die Erschließung der Schulen (d.h. der Anteil der Schüler, die nicht am Schulort wohnen) und die heutigen Beförderungszahlen ein. Alle Daten standen gemeindescharf zur Verfügung. Für die Prognose wurden die Übergangsquoten anhand der Entwicklung der letzten Jahre fortgeschrieben (Abbildung 7).

Der Anteil der Grundschüler, der nach der vierten Klasse auf die Hauptschule übergeht, ist seit dem Schuljahr 1990/91 kontinuierlich von 42 % auf nun 29 % im Schuljahr 2006/07 gesunken, entsprechend sind die Übergangsquoten auf Realschule und Gymnasium nahezu parallel von 28 % auf 34 % (Realschule) bzw. von 28 % auf 36 % (Gymnasium) gestiegen¹.

¹ Die zu 100 fehlenden Prozent sind Übergänge auf sonstige Schulen

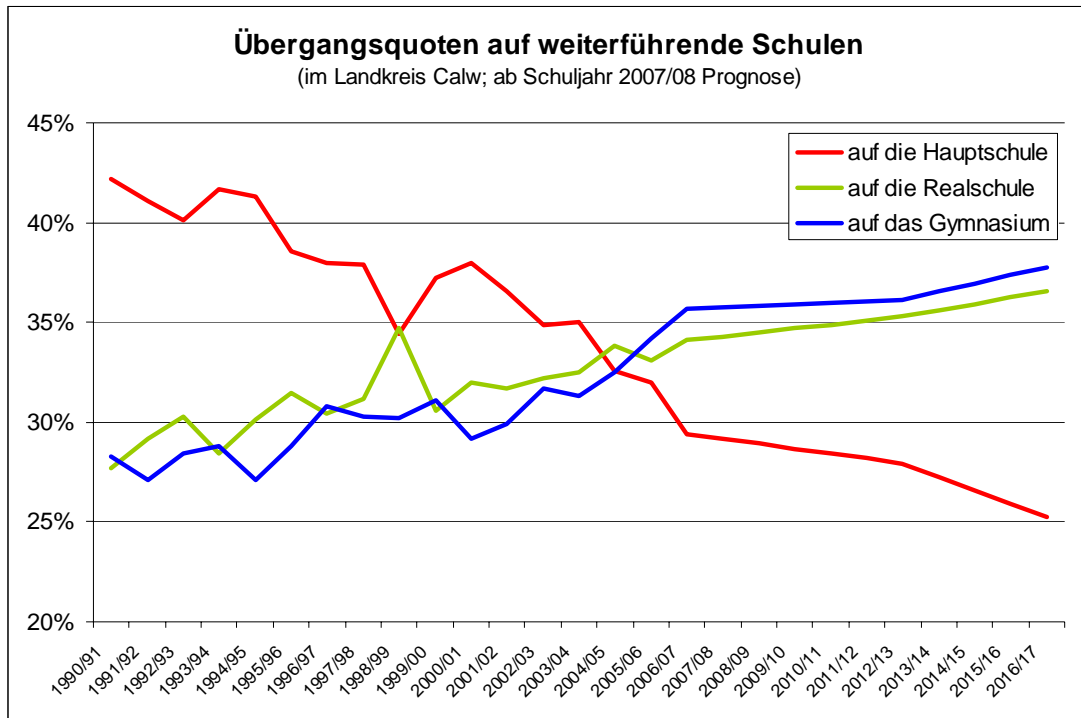


Abbildung 7: Übergangsquoten auf weiterführende Schulen

Nachrichtlich sind in Abbildung 8 auch die Übergangsquoten je Gemeinde dargestellt, die markante Unterschiede in den einzelnen Gemeinden zeigen.

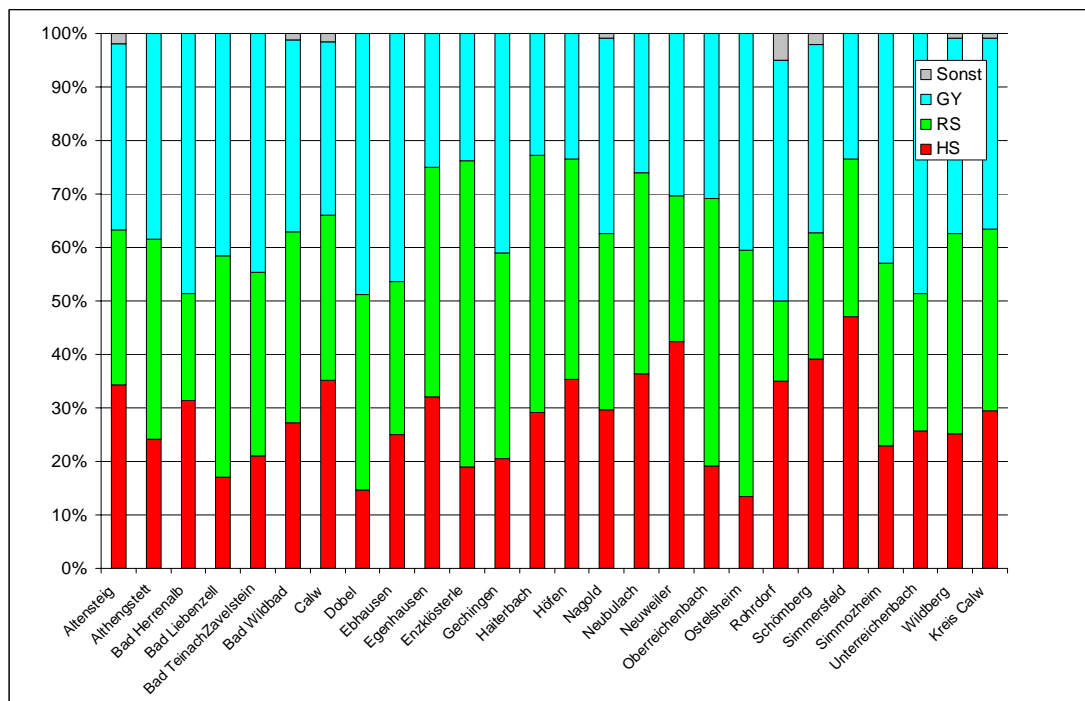


Abbildung 8: Übergangsquoten auf weiterführende Schulen nach Gemeinden (Schuljahr 2006/07)

Die Entwicklung der Schülerzahlen an den Berufsschulen ist sehr stark konjunkturabhängig und damit nur schwer über mehrere Jahre hinweg zu prognostizieren. Schulabgänger ohne Ausbildungsplatz sind meist noch berufsschulpflichtig und nutzen die Vollzeitangebote der Berufsfachschulen und Berufskollegs oder besuchen das Berufsvorbereitungsjahr. Die Zahl der Berufsschüler wurde daher vereinfachend ausschließlich anhand der Bevölkerungsentwicklung der entsprechenden Altersklassen fortgeschrieben.

Aus dieser Prognose ergibt sich folgende Entwicklung gegenüber dem Schuljahr 2006/07:

	Schuljahr 2011/12	Schuljahr 2016/17
Entwicklung der Schülerzahlen	-7 %	-15 %
Entwicklung der Zahl der zu befördernden Schüler	-7 %	-14 %
darunter: Grundschule	-10 %	-16 %
Hauptschule	-20 %	-27 %
Realschule	-4 %	-12 %
Gymnasium	-1 %	-11 %
Berufsschule	0 %	-6 %

Tabelle 4: Prognose der Zahl der zu befördernden Schüler

Die rückläufige Entwicklung der Schülerzahlen wird sich in den nächsten 5 Jahren auch bei den Beförderungszahlen niederschlagen. Diese werden fast ebenso stark zurückgehen wie die Schülerzahlen insgesamt. Bei den Grundschulern, die nur zu einem geringen Anteil den ÖPNV nutzen, ist der Rückgang erwartungsgemäß relativ hoch. Aber noch größer ist der Rückgang bei den Hauptschülern mit einer durchschnittlichen ÖPNV-Nutzungsquote. Und die Berufsschüler, die den geringsten Rückgang zu verzeichnen haben werden, nutzen ebenfalls nur zu einem geringen Anteil den ÖPNV. Es ist also nicht zu erwarten, dass der ÖPNV – wie teilweise argumentiert wird – vom Rückgang der Schülerzahlen in den nächsten Jahren kaum betroffen sein wird. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, dass der Rückgang bei Schülern im Kurzstreckenbereich (Grund- und Hauptschülern) stärker sein wird als im größeren Entfernungsbereich (Realschule, Gymnasium, Berufsschule), so dass die Verkehrsleistung (Personenkilometer) weniger stark zurückgehen wird wie die Zahl der beförderten Personen. Zwischen 2012 und 2017 wird sich diese Entwicklung noch beschleunigen, u.a. durch das dann voll durchgreifende 8-jährige Gymnasium.

Der Landkreis Calw verfolgt das Ziel, trotz zurückgehender Schülerzahlen, alle Schulen zu erhalten. Entsprechend geht die Prognose von unveränderten ÖPNV-Nutzungsquoten aus. Sollten dennoch Schulen geschlossen werden oder fusionieren bzw. kooperieren, so kann dies punktuell zu einer Zunahmen des Schülerverkehrs führen. Eine Sensitivitätsrechnung hat aber ergeben, dass dies den hier prognostizierten Trend zwar abschwächen, aber nicht umkehren würde.

3.2 Finanzieller Rahmen

Die Gestaltungsmöglichkeiten des ÖPNV im Kreis Calw werden wesentlich durch die finanziellen Rahmenbedingungen bestimmt. Diese sollen daher näher beleuchtet und in ihren Tendenzen abgeschätzt werden.

3.2.1 ÖPNV-Finanzierung 2006

Die finanziellen Mittel, die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, speisen sich aus einer ganzen Reihe von Quellen, zu denen neben Fahrgeldeinnahmen auch verschiedene Zuschüsse und staatliche Ausgleichleistungen zählen. Die wichtigsten Quellen sind:

- Eigenanteile Schülerzeitkarten
Schüler bzw. Eltern zahlen in der Regel nur einen Teil des Fahrpreises einer Schülerzeitkarte selbst. Die Fahrkarten werden auf Basis einer vom Landkreis beschlossenen Schülerbeförderungssatzung ganz oder teilweise durch den Kreis finanziert. Aufgrund der stark gestiegenen Ausgaben des Kreises in den letzten Jahren wurde die Satzung von einem System fixer Eigenanteile auf ein System fixer Zuschussbeträge (Zuschussverfahren) umgestellt, Tarifierhöhungen führen dadurch automatisch zu höheren Eigenanteilen. Heute liegt der Anteil der Eigenanteile an der gesamten ÖPNV-Finanzierung bei etwa 19%. Dieser Anteil wird in der Zukunft trotz zurückgehender Schülerzahlen (s.u.) aufgrund von Tarifsteigerungen zunehmen. Bei Eltern und Schülern wird aber aufgrund der höheren Kosten auch der Anspruch an die Angebotsqualität steigen, sonst drohen Abwanderungen z.B. zum elterlichen Fahrdienst.
- Kreiszuschüsse zu den Schülerzeitkarten
Die Entwicklung der Kreiszuschüsse zu den Schülerzeitkarten wird seit Einführung des Zuschussverfahrens wesentlich nur noch durch die Entwicklung der Schülerzahlen beeinflusst (lediglich bei Grundschulern, Sonder- und Förderschülern sowie Kindern in Schulkindergärten und in Härtefällen wird der gesamte Fahrpreis ausgeglichen und Tarifsteigerungen wirken sich auf den Kreisetat aus). Der steigende Trend zu Gymnasien und Berufsschulen und damit zu längeren Schulwegen führt zwar zu höheren Zuschussbeträgen je Schüler, der Rückgang der Schülerzahlen insgesamt wird aber tendenziell zu einem sinkenden Zuschussbedarf führen.
- Landesanteil an den Kreiszuschüssen zu den Schülerzeitkarten
Über das Finanzausgleichsgesetz FAG finanziert das Land einen pauschalen Anteil der Schülerbeförderungskosten der Kreise. Die Ausgleichsbeträge sind seit 1996 eingefroren, eine Veränderung ist (bisher) nicht vorgesehen.
- Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG
Für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich, der sich aus der Zahl der ausgegebenen Ausbildungszeitkarten (insb. Schülermonatskarten), dem Fahrkartenpreis und einem pauschal ermittelten Aufwand errechnet. Die Pauschalbeträge sollen nur bei größeren Änderungen der Verkaufszahlen von Schülermonatskarten angepasst werden. Dadurch werden die Beträge von der Entwicklung der Schülerzahlen zunächst entkoppelt. Kürzungen dieser Pauschalbeträge durch das Land können aber für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Da die Mittel nach § 45a heute ca. ein Viertel der gesamten ÖPNV-Finanzierung ausmachen, wirken sich Änderungen der Pauschalbeträge sehr stark aus. Die hier

dargestellten Werte wurden bei einem ÖPNV-Forum der VGC am 01.02.2008 in Bad Teinach von einem Wirtschaftsprüfer vorgestellt.

- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX
Für die unentgeltliche Beförderung schwer behinderter Menschen erhalten die Verkehrsunternehmen ebenfalls einen Ausgleich, der sich aus den Fahrgeldeinnahmen und einem landesweit festgelegten oder alternativ individuell nachzuweisenden Anteil dieser Fahrgäste ergibt. Auch diese Zahlungen wurden in den letzten Jahren gekürzt, weitere Kürzungen sind zur Zeit nicht abzusehen.
- Verbundabmangel
Die Ergiebigkeit des VGC-Verbundtarifs ist geringer als diejenige der vorher angewandten Haustarife. Die Differenz wird durch den Landkreis und das Land jeweils hälftig ausgeglichen. Der seit dem 01.01.2005 geltende Verbundvertrag läuft bis zum 31.12.2009. Das Land senkt in diesem Zeitraum seinen Anteil degressiv. Der Kreis wird seinen Anteil in diesem Zeitraum nicht verringern. Ab 2010 ist ein neuer Verbundvertrag erforderlich, die dann gültigen Konditionen sind noch nicht absehbar.
- Fahrzeug-Förderung
Busse, die überwiegend im ÖPNV eingesetzt werden, wurden vom Land bisher nach dem GVFG gefördert. Diese Förderung wurde ab dem Jahr 2007 auf einen Bruchteil des bisherigen Werts gekürzt. Die Förderung konzentriert sich nun u.a. auf erhöhte Abgas-Standards.
Die Werte für den Landkreis Calw wurden aus der Zahl der hier eingesetzten Fahrzeuge und den üblichen Abschreibungsfristen für Omnibusse abgeschätzt. Wegen der eingeschränkten Förderung für große Unternehmen wurden hier nur Busse der mittelständischen Privatunternehmen berücksichtigt.
- Verkehrsmehrleistungen
Der Landkreis bestellt auf ausgewählten Linien zusätzliche Fahrten. Diese sog. Verkehrsmehrleistungen wurden in den letzten Jahren auf die Hälfte reduziert.
- Jedermann-Einnahmen
Mit „Jedermann-Einnahmen“ werden die Fahrgelderlöse bezeichnet, die aus dem übrigen Fahrscheinverkauf ohne Schüler- und Ausbildungszeitkarten erzielt werden. Sie werden von der VGC mit 24 % der gesamten Fahrgelderlöse angegeben (ÖPNV-Forum am 01.02.2008 in Bad Teinach). Damit betragen sie ca. 16 % der gesamten hier aufgeführten Einnahmen der Verkehrsunternehmen. Dieser Anteil zeigt, dass auch eine deutliche Zunahme der Nachfrage im Jedermann-Verkehr nur zu einer bescheidenen Verbesserung der Finanzausstattung der Unternehmen führen kann.

Zusätzlich zu den hier genannten Untersuchungen bestehen noch weitere öffentliche Zuschüsse, insbesondere für den Bau von Betriebshöfen oder Zuschüsse einzelner Kommunen, die nicht in die Betrachtung eingeflossen sind.

Abbildung 9 zeigt qualitativ die Zusammensetzung der ÖPNV-Finanzierung im Jahr 2006. Einige zugrunde liegende Zahlen sind nur den Verkehrsunternehmen bekannt und wurden abgeschätzt (s.o.). In der Summe beträgt das Volumen nach dieser Rechnung ca. 15,6 Mio. € pro Jahr.

Finanzierungsmodell 2006

Zusammensetzung der ÖPNV-Finanzierung (Bus) im Landkreis Calw (teilw. geschätzt)

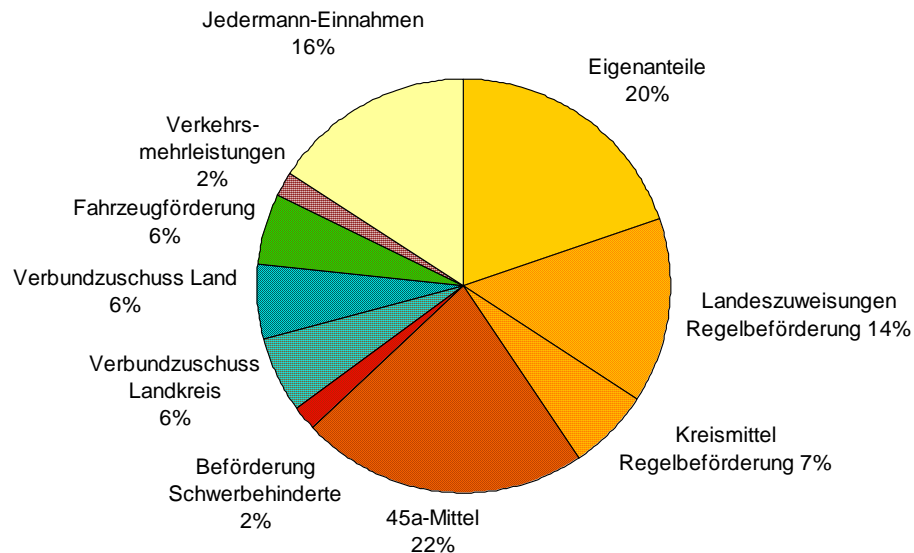


Abbildung 9: ÖPNV-Finanzierung (Busbereich) im Landkreis Calw

Karomuster: originäre Kreismittel

Schraffiert: Landesmittel (Zuweisungen an den Landkreis oder direkt an Unternehmen)

ohne Muster: Fahrgeldeinnahmen von Kunden

Es zeigt sich die Dominanz öffentlicher Mittel². Nur 36 % der Einnahmen werden direkt von Kunden gewonnen, 20 % als Eigenanteile von Schülern und 16 % aus dem sog. Jedermann-Verkehr. Inklusive Fahrkarten-Zuschuss werden 41 % der Einnahmen aus Schülerfahrkarten erzielt. Zählt man auch die Ausgleichleistungen nach § 45a dazu, ergeben sich 63 %, die direkt aus dem Schülerverkehr erzielt werden. Da auch die Verbundförderung zum Großteil auf den Schülerverkehr entfällt und teilweise auch die Busförderung und der Schwerbehindertenausgleich, kommen weit über drei Viertel der Einnahmen aus dem Schülerverkehr.

3.2.2 Abschätzung der ÖPNV-Finanzierung 2012

Die Frage nach den in der Zukunft zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ist von zentraler Bedeutung für die Ausarbeitung des Nahverkehrsplans. Da eine Prognose nur schwer möglich ist, wurde für das Jahr 2012 eine Abschätzung der Entwicklung in zwei Szenarien durchgeführt.

² Die meisten Zuschüsse stellen Fahrpreisergänzungen dar, deren Umfang sich an der Zahl der verkauften Fahrkarten bemisst. Aufgrund ihres hohen Anteils an der Gesamtfinanzierung (über 50%) können sie allerdings nicht mehr als reine Fahrgeldersatzleistungen aus sozialen Gründen angesehen werden, sondern sind eine wesentliche Stütze des bestehenden Angebotsniveaus.

- Optimistisches Szenario:
Es kommt zu keinen weiteren Kürzungen öffentlicher Mittel über das heute bereits bekannte Maß hinaus. Daneben entwickeln sich die Tarife und die Erlöse positiv.
- Pessimistisches Szenario:
Aufgrund der Haushaltslage werden weitere Kürzungen öffentlicher Mittel beschlossen. Daneben lassen sich am Markt nur moderate Tariferhöhungen durchsetzen.

Die Abschätzung geht von folgenden Entwicklungen aus (2012 gegenüber 2006):

	Optimistisch	pessimistisch
Tarifentwicklung p.a.	+4 %	+3 %
Tarifentwicklung kumuliert 2012 ggü. 2006	+27 %	+19 %
Eigenanteile Schüler	+43 %	+32 %
Zuschuss Schüler	0 %	-4 %
45a-Mittel (Pauschale)	0 %	-10 %
Beförderung Schwerbehinderte	0 %	-30 %
Verbundabmangel Landkreis	0 %	0 %
Verbundabmangel Land	-6 %	-15 %
Busförderung	-80 %	-100 %
Änderung Verkehrsmehrleistungen	0 %	-100 %
Jedermann-Nachfrage	+10 %	-10 %
Jedermann-Einnahmen	+29 %	+17 %
Einnahmenentwicklung Kumuliert 2006-2012	+8 %	-3 %
Kostenentwicklung p.a.	+2 %	+3 %
Kostenentwicklung 2006-2012	+13 %	+19 %
Delta Kostenentw. – Einnahmenentw.	+5 %	+22 %

Tabelle 5: Prognose der ÖPNV-Finanzierung

Für die beiden Szenarien wurden folgende Annahmen getroffen:

- Tarifentwicklung:
Im optimistischen Szenario (optimistisch im Sinne der ÖPNV-Finanzierung) wurde angenommen, dass sich jährliche Tariferhöhungen von 4 % am Markt durchsetzen lassen. Kumuliert über 6 Jahre bis 2012 ergibt das eine Erhöhung um 27 %. Im pessimistischen Szenario wurde eine jährliche Erhöhung um 3 % angenommen, d.h. 19 % in 6 Jahren.
- Eigenanteile der Schüler:
Die Entwicklung der Eigenanteile der Schüler ergibt sich aus der Differenz der gesamten Erlöse aus Schülermonatskarten und der geleisteten Zuschussbeträge (siehe nächster Punkt). Die Erlöse verändern sich entsprechend der Tarifentwicklung und der Zahl der zukünftig zu befördernden Schüler.
- Zuschuss Schüler
Da die Zuschussbeträge je Schülermonatskarte festgeschrieben sind, führen Tariferhöhungen lediglich bei Grundschulern (100 %-Förderung) zu höheren Zuschussbeträgen. Demgegenüber sinken die Zuschüsse bei sinkenden Schülerzahlen. Insgesamt ergibt die detaillierte Berechnung einen Rückgang des Zuschussbedarfs um 4 % aufgrund der Entwicklung der Schülerzahlen. Im optimistischen Szenario wurde angenommen, dass der Landkreis die Zuschussbeträge im Betrachtungszeitraum erhöht, und damit die

Einsparungen durch zurückgehende Schülerzahlen weitergibt, d.h. seinen Etat konstant hält.

- Da die § 45a-Mittel zukünftig pauschaliert sein werden, sind sie von der Entwicklung der Schülerzahlen im hier errechneten Umfang entkoppelt. Im optimistischen Szenario wurde daher keine Veränderung der Zuschusshöhe unterstellt. Im pessimistischen Szenario wurde aber angenommen, dass das Land die Zuschüsse bis 2012 um 10 % senken wird.
- Beim Schwerbehindertenausgleich wurde im optimistischen Szenario ebenfalls keine Veränderung unterstellt. Hier wurde angenommen, dass sich der Rückgang der Schülerzahlen (damit Verringerung der Fahrgelderlöse) und die Zunahme der älteren Bevölkerung und damit des Anteils von Personen mit Schwerbehinderten-Ausweisen (Dies hat eine Erhöhung des Ausgleichsatzes zur Folge) die Waage halten. Im pessimistischen Szenario wurde aber angenommen, dass beim Schwerbehindertenausgleich Kürzungen von 30 % vorgenommen werden.
- Beim Verbundabmangel wurde angenommen, dass der Landkreis seinen Anteil nicht verändert, während der Anteil des Landes weiter zurückgeht. Im optimistischen Szenario wurden nach Auslaufen des derzeitigen Vertrags, der zwischen 2006 und 2009 einen Rückgang um 6 % vorsieht, keine weitere Kürzung unterstellt. Im pessimistischen Szenario wurde angenommen, dass die Verbundmittel auch nach 2009 weiter gesenkt werden und bis 2012 insgesamt 15 % weniger als 2006 zur Verfügung stehen.
- Die Busförderung wurde in der Zwischenzeit bereits stark gekürzt. Es wurde abgeschätzt, dass die aktuellen Förderbedingungen zu einem Rückgang des Gesamtfördervolumens im Kreis Calw um 80 % gegenüber 2006 führen werden. Im pessimistischen Szenario wurde angenommen, dass sich das Land vollständig aus der Busförderung verabschiedet. Da es sich bei der Fahrzeugbeschaffung um längerfristige Investitionen handelt, wird sich die Kürzung der GVFG-Förderung zunächst wenig, in den nächsten Jahren aber verstärkt auswirken.
- Bei den Verkehrsmehrleistungen wurde im optimistischen Szenario eine Beibehaltung auf derzeitigem Niveau, im pessimistischen Szenario eine völlige Abschaffung unterstellt.
- Für die Jedermann-Nachfrage wurde im optimistischen Szenario eine Steigerung um 10 % angenommen, im pessimistischen Szenario ein Rückgang um 10 %. Kumuliert mit der Tarifentwicklung ergibt sich eine Zunahme der Einnahmen um 29 % bzw. 17 %. Die Entwicklung im Jedermann-Verkehr wird vor dem Hintergrund steigender Treibstoffpreise und einer eher verhaltenen Einkommensentwicklung breiter Bevölkerungskreise (Stichwort Altersarmut) vor allem davon abhängen, ob es gelingt, ein Angebotsniveau und eine Angebotsstruktur anbieten zu können, die neue Kunden zum Umstieg auf den ÖPNV motivieren.

Die Addition all dieser Effekte führt im optimistischen Szenario zu einer Steigerung der Einnahmen um 8 %, im pessimistischen Szenario sinken die Einnahmen um 3 %. Beachtet man eine voraussichtliche Kostensteigerung von 13 % bis 19 % im gleichen Zeitraum (Annahme: 2 bzw. 3 % pro Jahr), so zeigt sich eine Finanzierungslücke zwischen 5 % und 22 %, in absoluten Zahlen etwa 0,75 bis 3,5 Mio. Euro.

Trotz einiger notwendiger Annahmen und Vereinfachungen zeigen die Zahlen, dass sich der Trend der vergangenen Jahre, nämlich eine spürbare Mittelverknappung, in den nächsten Jahren fortsetzen und noch verstärken wird. Die Größenordnung zeigt, dass weder der Fahrgast noch der Landkreis in der Lage sein werden, die Finanzierungslücke zu decken. Umso dringlicher ist es daher, alle Effizienzpotenziale – insbesondere bei der Schülerbeförderung – auszuschöpfen.

In der Flächenbedienung außerhalb der Schulzeiten können neue Rufauto-Systeme eine Alternative zur Busbedienung sein. Gleichzeitig sollte aber auch die Erschließung neuer Kunden nicht aus den Augen verloren werden. Auf den Hauptachsen besteht vielfach ein hinreichendes Nachfragepotenzial. Steigende Benzinpreise und sinkende Realeinkommen erhöhen die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen. Im Landkreis Calw mit seinen zahlreichen Kur- und Freizeiteinrichtungen stellt außerdem die wachsende Zahl älterer Menschen ein Kundenpotenzial dar, das durch zielgerichtete Freizeitangebote gewonnen werden kann.

3.3 Bestehendes Verkehrsangebot

3.3.1 Bestehende Linienverkehre

Im Landkreis Calw verkehren derzeit folgende Buslinien (Karte 4):

101 AVG Bad Herrenalb - Bernbach - Moosbronn - Schöllbronn - Ettlingen

Die Linie verkehrt im dichten Takt zwischen Völkersbach und Ettlingen außerhalb des Landkreises Calw. Nur einzelne Fahrten sind bis Bad Herrenalb durchgebunden. Diese Fahrten sind auch unter der Liniennummer 113 veröffentlicht.

111 AVG Stadtverkehr Bad Herrenalb

der Gästebus Bad Herrenalb bediente bisher saisonal das Stadtgebiet von Bad Herrenalb. Er wurde zum 31.03.08 eingestellt.

113 AVG Oberes Gaistal - Bad Herrenalb - Bernbach - Moosbronn

Diese Linie, die neben dem Schülerverkehr vor allem dem Ausflugsverkehr bedient, verkehrte bisher im Stundentakt an allen Wochentagen. Ab dem Fahrplanwechsel im Sommer 2008 ist eine Aufteilung in eine Linie 113 Moosbronn – Bernbach – Bad Herrenalb und eine Linie 116 Bad Herrenalb – Oberes Gaistal vorgesehen. Das Angebot soll hierbei gegenüber heute insbesondere auf der Linie 116 eingeschränkt werden.

200 Walz Innerortsverkehr Schömberg

Die BfA-Kurklinik wird durch diese Linie freitags und samstags mit je einem Fahrtenpaar an das Zentrum von Schömberg angebunden.

201 Enztal Reisen Citybus Bad Wildbad

Bad Wildbad wird durch diese Linie mit 4 Rundkursen Montag bis Freitag erschlossen.

202 Enztal Reisen Citybus Calmbach

Diese Linie bietet einzelne Fahrten in Calmbach und verkehrt Montag bis Freitag.

244 Südwestbus Bad Herrenalb - Loffenau - Gernsbach - Baden-Baden

Die Linie bietet ab Bad Herrenalb einen Stundentakt an allen Wochentagen ins Murgtal und nach Baden-Baden.

300 Teinachtal Neubulach – Talorte

Die kleinen Siedlungen Seitzental und Kohlerstal werden mit dieser Linie Montag bis Freitag an Neubulach angebunden. Bis auf ein Fahrtenpaar verkehrt sie nur an Schultagen.

305 Teinachtal Neubulach - Silberbergwerk

Das Besucherbergwerk (ehemaliges Silberbergwerk) bei Neubulach wird durch drei Fahrtenpaare an allen Tagen angebunden.

320 Schöttle Neuweiler - Breitenberg - Oberkollwangen - Agenbach – Oberreichenbach - Oberkollbach - Igelssloch - Calmbach

Die Linie verkehrt nur an Schultagen, ausgenommen ein Fahrtenpaar zwischen Neuweiler und Agenbach, das auch an Ferientagen angeboten wird.

360 Teinachtal Bad Teinach/Zavelstein – Calw/Wimberg

Diese Linie erschließt Montag bis Samstag die Teilorte von Bad Teinach-Zavelstein und verbindet sie mit Calw. Calw-Wimberg wird dabei im Auftrag der Fa. Rexer angefahren, es dürfen hier nur Hauptschüler aus Bad Teinach-Zavelstein befördert werden.

365 Teinachtal Neuweiler - Calw

Neuweiler und seine Teilorte (außer Agenbach) sowie Neubulach und seine Teilorte werden durch diese Linie Montag bis Samstag erschlossen und mit Calw verbunden (vgl. Linie 460). Ein Linienast führt hierbei über Bad Teinach.

400 Rübenacker Stadtverkehr Altensteig

Diese Linie erschließt Montag bis Samstag die in Hanglage befindliche Altstadt von Altensteig sowie die Schulen und verbindet sie mit dem Knotenpunkt Rathaus/Marktplatz.

420 Rübenacker Altensteig – Simmersfeld – Fünfbronn – Aichhalden – Bad Wildbad

Die Ortsteile von Simmersfeld sowie die südlichen Ortsteile von Bad Wildbad (Aichelberg, Hünenberg und Meistern) werden durch diese Linie Montag bis Freitag erschlossen und mit Altensteig sowie mit Bad Wildbad verbunden. Es bestehen aber nur sehr wenige durchgehende Verbindungen Altensteig – Bad Wildbad.

430 Rübenacker Kälberbronn - Pfalzgrafenweiler - Altensteig - Bad Teinach

Bis auf wenige Fahrtenpaare verkehrt diese Linie nur an Schultagen und erschließt Kälberbronn.

435 Rübenacker Altensteig - Wart - Martinsmoos - Zwerenberg – Neuweiler

Die Verbindung Neuweiler – Altensteig wird mit dieser Linie geschaffen. Sie erschließt dabei die südlichen Ortsteile von Neuweiler und von Neubulach sowie Ebhausen-Wenden und Altensteig-Wart.

441 Rübenacker Stadtverkehr Altensteig - Berneck - Hornberg

Die Linie zählt zum Stadtverkehr Altensteig (vgl. Linie 400) und verkehrt Montag bis Freitag.

442 Rübenacker Rotfelden - Ebhausen - Rohrdorf

Diese dem Schülerverkehr dienende Linie verbindet die Schule Ebhausen mit Rotfelden und Rohrdorf.

443 Rübenacker Altensteig - Grömbach - Kälberbronn - Pfalzgrafenweiler

Die Linie wird nur auf dem Abschnitt Altensteig – Grömbach Montag bis Samstag bedient.

444 Rübenacker Altensteig - Monhardt - Walddorf

Die Linie verkehrt ausschließlich an Schultagen und verdichtet das Angebot der Linie 7795 (keine darüber hinausgehende Erschließung).

445 Rübenacker Altensteig - Egenhausen - Spielberg

Die Linie verdichtet Montag bis Samstag das Angebot der Linien 430, 450, 7795 und 7938 (keine darüber hinausgehende Erschließung).

446 Rübenacker Altensteig - Mühlen - Erzgrube - Göttelfingen

Diese Linie erschließt mit drei Fahrtenpaaren an Schultagen das obere Nagoldtal und Göttelfingen.

450 Rübenacker Altensteig - Egenhausen - Haiterbach

Haiterbach und seine Ortsteile werden mit dieser Linie an Schultagen an Altensteig angebunden. Ein Fahrtenpaar verkehrt an Ferientagen.

460 Teinachtal Altensteig - Neubulach - Calw

Die Linie verbindet Montag bis Samstag Altensteig und Calw und erschließt die Teilorte von Neubulach (vgl. Linie 365).

501 Stadtverkehr Nagold Nagold ZOB - Galgenberg - Kernen - Nagold ZOB

502 Stadtverkehr Nagold Nagold ZOB - Sommerhalde - Iselshausen - Nagold ZOB

503 Stadtverkehr Nagold Nagold ZOB - Lemberg - Nagold ZOB

504 Stadtverkehr Nagold Nagold ZOB - Steinberg - Industriegebiet Wolfsberg - Nagold ZOB

505 Stadtverkehr Nagold Nagold Bf - ZOB - Bächlen - ZOB - Nagold Bf

506 Stadtverkehr Nagold Nagold ZOB - Eisbergkaserne - Nagold ZOB

Die Linien 501 bis 506 erschließen die Kernstadt von Nagold und Iselshausen an allen Tagen. Die Linien 501 bis 504 verkehren dabei Montag bis Freitag im Stundentakt, teilweise im Halb-studentakt.

540 Rübenacker Simmersfeld - Wart - Wildberg - Nagold

Die Linie verkehrt Montag bis Samstag zwischen Schönbronn und Nagold über Wildberg. Zusätzlich sind einzelne Fahrtenpaare ab Zwerenberg veröffentlicht. Ab Simmersfeld verkehrt nur

ein Fahrtenpaar (Hinweg nur an Schultagen, Rückweg nur zum Aussteigen). Zwischen Rottfelden und Nagold wird ein Fahrtenpaar auch sonntags angeboten. Im Bereich zwischen Nagold und Mindersbach verkehrt die Linie teilweise parallel zur Linie 551.

551 Nagoldtal Nagold (- Mindersbach) - Pfrondorf - Emmingen - Nagold

In einem Ring bedient diese Linie an allen Tagen die nördlichen Stadtteile von Nagold. Fahrten der Linie 540 in diesem Bereich sind in der Tabelle 551 mit veröffentlicht.

552 Nagoldtal Nagold - Oberjettingen - Sulz am Eck - Gültlingen

Diese Linie stellt für die Orte Gültlingen und Sulz Montag bis Freitag Direktverbindungen an Wildberg vorbei nach Nagold her. Bis auf zwei Fahrtenpaare verkehrt die Linie nur an Schultagen.

553 Nagoldtal Gündringen - Hochdorf - Mötzingen - Bondorf

Die Linie verbindet an Schultagen die südlichen Nagolder Stadtteile Gündringen, Hochdorf und Vollmaringen mit Bondorf. Sie verkehrt nur an Schultagen, es sind aber auch Verbindungen der Linie 778 zwischen Mötzingen und Bondorf mit veröffentlicht.

620 Walz Oberreichenbach – Oberkollbach – Igelsloch - Schömberg

Oberreichenbach wird mit dieser Linie an Schultagen durch ein Fahrtenpaar mit dem Höhenwellenbad in Schömberg verbunden.

**630 Rexer Heumaden - Calw - Wimberg - Altburg - Würzbach
Schmieh/Emberg/Rötenbach - Agenbach**

Die Linie 630 erfüllt mehrere Funktionen. Sie verkehrt in einem dichten Angebot an allen Wochentagen im Stadtverkehr Calw zwischen Heumaden und dem ZOB Calw sowie zwischen dem ZOB und den westlichen Höhenstadtteilen von Calw.

Außerdem bedient die Linie mit einzelnen Fahrtenpaaren in einem großen Ring Würzbach, Agenbach, Schmieh, Emberg und Rötenbach. Die Linie verkehrt auf diesem Ring nur Montag bis Freitag und dabei an Ferientagen mit nur wenigen Fahrtenpaaren. Die bedienten Orte werden zusätzlich durch die Linien 320 bzw. 360 erschlossen.

661 Volz Ottenbronn - Neuhengstett - Simmozheim - Althengstett

**662 Volz Monakam - Unterhaugstett - Möttlingen - Ottenbronn - Neuhengstett -
Simmozheim - Stammheim**

663 Volz Althengstett - Gechingen

Die Linien 661, 662 und 663 verkehren in Ergänzung der Linie 670 nur an Schultagen zu den Schulen in Althengstett und Stammheim.

**670 Volz/RBS Landeslinik Nordschwarzwald - Hirsau - Calw – Althengstett - Weil der
Stadt**

Diese Linie ist eine der am dichtesten bedienten Linien im Landkreis Calw. Sie stellt auf drei Hauptlinienwegen die Verbindung zwischen Calw und Weil der Stadt her. Der Linienweg über Ostelsheim (ehemalige württembergische Schwarzwaldbahn) wird durch RBS bedient, die übrigen Linienwege durch die Firma Volz Reisen. Die Bedienung erfolgt weitgehend vertaktet, die Fahrten der einzelnen Linienwege ergänzen sich zu einem sehr dichten Angebot von drei Fahrten pro Stunde zwischen Calw und Weil der Stadt Montag bis Freitag. Am Wochenende besteht ebenfalls

ein dichtes Angebot. Ein großer Teil der Fahrten verkehrt auch zwischen Calw und Hirsau, einzelne Fahrten auch zwischen Hirsau und der Klinik Nordschwarzwald.

Auf dieser Linie werden durch den Landkreis Calw Verkehrsmehrleistungen bestellt.

680 Schöttle Calw - Hirsau - Oberkollbach - Oberreichenbach - Igelsloch - Zainen

Die Linie 680 verbindet Montag bis Freitag die nördlichen Ortsteile von Oberreichenbach mit Calw. Einzelne Fahrten bedienen auch die Klinik Nordschwarzwald.

710 Südwestbus Pforzheim - Unterreichenbach - Bad Liebenzell - Calw - Nagold

Die Linie diente ursprünglich der Ergänzung des Angebots der Nagoldtalbahn. Seit der Einführung des dichten Taktes der Kulturbahn liegt die Hauptfunktion der Linie in der Feinerschließung im Nagoldtal, z.B. besitzen die Orte Dennjäch, Erstmühl und Kentheim keinen Bahn-Haltepunkt.

715 Südwestbus Bad Liebenzell - Beinberg - Unterlengenhardt - Bad Liebenzell

Die westlichen Ortsteile von Bad Liebenzell sowie Unterlengenhardt werden durch die Linie 715 in einem Ring Montag bis Freitag mit einem etwa stündlichen Angebot an Bad Liebenzell angebunden.

716 Südwestbus Pforzheim - Schwann - Dobel - Bad Herrenalb

Die Linie bietet Montag bis Freitag sowie Samstag vormittags einen Stundentakt, Samstag nachmittags und sonntags einen 2-Stundentakt.

719 Südwestbus Bad Wildbad - Höfen - Dobel - Bad Herrenalb

Die Linie 719 verkehrt an allen Tagen. Zwischen Bad Herrenalb und Dobel verdichtet sie das Angebot der Linie 716. Samstags und sonntags bestehen im 2-Stundentakt Direktverbindungen zwischen Bad Herrenalb und Calw über Höfen – Schömburg – Bad Liebenzell („2-Stunden-Bädertakt“).

723 Südwestbus Calw - Bad Liebenzell - Schömburg - Höfen - Bad Wildbad

Schömburg und seine Ortsteile werden durch die Linie 723 mit dem Enztal (Bad Wildbad) und dem Nagoldtal (Bad Liebenzell und Calw) an allen Wochentagen verbunden. Samstags und sonntags bestehen im 2-Stundentakt Direktverbindungen nach Bad Herrenalb über Höfen („2-Stunden-Bädertakt“).

724 Südwestbus Bad Wildbad - Oberreichenbach - Calw

Die Linie 724 stellt eine Direktverbindung zwischen Calw und Bad Wildbad her (vgl. Linie 723 über Schömburg). Sie verkehrt Montag bis Freitag, mit einzelnen Fahrten zwischen Juni und Oktober auch am Wochenende. Im Schülerverkehr werden Fahrten im Auftrag der Fa. Rexer über Wimberg geführt.

725 Südwestbus (Arnbach -) Neuenbürg - Waldrennach - Schömburg

Die Linie 725 verkehrt an allen Tagen, samstags und sonntags bietet sie einen 2-Stundentakt.

743 Eberhardt Bieselsberg - Schömberg - Engelsbrand - Büchenbronn - Pforzheim

Die Linie 743 verbindet im Stundentakt Schömberg und seine Ortsteile mit Pforzheim (am Wochenende z.T. 2-Stundentakt). Ein Linienast führt auch nach Kapfenhardt. Innerhalb dieser Liniennummer wird auch der Verkehr von Schömberg-Schwarzenberg zur Waldorfschule Pforzheim durchgeführt.

749 Hassler Sindelfingen – Böblingen – Grafenau (– Ostelsheim)

Diese VS-Linie verkehrt zwischen Schafhausen bzw. Dätzingen und Böblingen/Sindelfingen im Landkreis Böblingen. Nur zwei Fahrtenpaare verkehren von/bis Ostelsheim und damit in den Landkreis Calw.

759 Nagoldtal Liebelsberg - Neubulach - Oberhaugstett - Effringen - Wildberg - Deckenpfronn - Gärtringen

Die Linie verkehrt Montag bis Freitag sowie mit zwei Fahrtenpaaren an Samstagen. Zwischen Deckenpfronn und Gärtringen ist das Angebot gegenüber dem übrigen Angebot verdichtet und zum Teil vertaktet.

Auf dieser Linie werden durch den Landkreis Calw Verkehrsmehrleistungen bestellt.

763 RBS Calw - Gechingen - Aidlingen – (Grafenau) Böblingen/Sindelfingen)

Montag bis Samstag verbindet diese Linie Calw stündlich mit Böblingen (sonntags 2-Stundentakt). Ab Gechingen bzw. Dachtel ist das Angebot verdichtet, Montag bis Freitag verkehren zahlreiche Fahrten bis/von Sindelfingen.

773 Däuble Calw - Deckenpfronn - Herrenberg

Auch die Linie 773, die Calw mit Herrenberg verbindet, verkehrt stündlich. Samstag nachmittags und sonntags bestehen einzelne Fahrten. Ab Deckenpfronn ist das Angebot verdichtet.

775 Nagoldtal Wildberg - Gültlingen - Sulz am Eck - Kuppingen - Herrenberg

Diese Linie verkehrt Montag bis Samstag, die meisten Fahrten verkehren von/bis Wildberg-Bildungszentrum.

777 Nagoldtal Bad Wildbad - Nagold - Tübingen

Ein Schwerpunkt dieser Linie liegt im Landkreis Tübingen als Zu- und Abbringerlinie zur Ammertalbahn. Aber auch von und nach Nagold wird eine Reihe von Fahrten angeboten, z.T. durchgehend bis Tübingen. Der Abschnitt Nagold – Bad Wildbad wird hingegen nur von je einem Fahrtenpaar mittwochs und samstags bedient.

778 Nagoldtal Nagold – Industriegebiet Wolfsberg – Mötzingen - Bondorf

Die Linie verkehrt Montag bis Samstag, bis auf eine Fahrt verkehrt sie auch an Ferientagen.

801 Stadtlinienerverkehr KURBUS Bad Liebenzell Kaffeehof/Olgahain

802 Stadtlinienerverkehr KURBUS Bad Liebenzell - Monbachtal

803 Stadtlinienerverkehr KURBUS Bad Liebenzell - Burg

Die Linie 801 erschließt als Ringlinie das Stadtgebiet von Bad Liebenzell an allen Tagen. Die Linien 802 und 803 verkehren nur in den Sommermonaten und nur mit zwei Fahrten pro Tag.

820 Walz Beinberg - Maisenbach - Zainen - Schömberg

Die Linie 820 bietet zwei Fahrtenpaare an Schultagen und ein Fahrtenpaar an Ferientagen.

825 Volz Bad Liebenzell - Dennjächt - Unterreichenbach - Kapfenhardt - Bieselsberg

Die Linie verkehrt Montag bis Freitag, wobei an schulfreien Tagen nur einzelne Verbindungen zwischen Bad Liebenzell und Kapfenhardt angeboten werden.

880 Eichele Bad Liebenzell - Monakam - Unterhaugstett – Möttlingen - Ottenbronn -
Neuhengstett - Simmozheim - Weil der Stadt

Eine Direktverbindung von Bad Liebenzell nach Weil der Stadt schafft diese Linie an allen Tagen.

7400 Südwestbus Nagold - Iselshausen - Vollmaringen - Eutingen - Bildechingen - Horb

7405 Südwestbus Nagold - Iselshausen - Gündringen - Schietingen - Talheim - Horb

Die Linien 7400 und 7405 verbinden Nagold mit Horb auf verschiedenen Linienwegen an allen Tagen.

7628 RAB Tübingen - Rottenburg - Horb

7633 RAB Rottenburg - Ergenzingen - Vollmaringen - Iselshausen - Nagold

Diese beiden Linien sind 2008 durch Neuordnung aus der bisherigen Linie 7627 entstanden. Sie besitzen ihren Bedienungsschwerpunkt im Landkreis Tübingen. Nur einzelne Fahrten verkehren Montag bis Samstag von/bis Nagold bzw. Vollmaringen.

7780 Südwestbus Bad Wildbad - Sprollenhaus - Kaltenbronn - Enzklösterle - Besenfeld -
Freudenstadt

Die stark touristisch orientierte Linie verkehrt etwa stündlich an allen Tagen zwischen Bad Wildbad und Poppeltal und zweistündlich bis Freudenstadt. Einzelne Fahrten (insb. am Wochenende) führen über den Kaltenbronn.

7794 Südwestbus/Nagoldtal Altensteig - Nagold – Mötzingen/Jettingen - Herrenberg

Diese Linie ist neben der Linie 670 eine der am dichtesten bedienten Linien im Landkreis Calw. Zwischen Nagold und Herrenberg verkehrt die Linie stündlich auf zwei Linienwegen, so dass ein halbstündliches Gesamtangebot besteht. Es besteht jeweils Anschluss an die S-Bahn in Herrenberg. Zwischen Altensteig und Nagold besteht ein etwa stündliches Angebot, teilweise über Wart geführt. Am Wochenende (ab Samstag Nachmittag) sind die Taktabstände meist verdoppelt.

Auf dieser Linie werden durch den Landkreis Calw Verkehrsmehrleistungen bestellt.

7795 Südwestbus Altensteig - Egenhausen/Monhardt - Walddorf - Nagold

Auch die Linie 7795 verbindet Altensteig mit Nagold, allerdings über Walddorf und mit deutlich geringerem Angebot als die Linie 7794. An Samstagen besteht ein 2-Stunden-Takt, an Sonntagen einzelne Fahrten.

Auf dieser Linie werden durch den Landkreis Calw Verkehrsmehrleistungen bestellt.

7796 Südwestbus Nagold – Oberschwandorf – Baihingen - Haiterbach

Diese Linie verkehrt an allen Wochentagen. Die Bedienung erfolgt Montag bis Freitag bedarfsorientiert etwa stündlich (am Vormittag größere Lücke), an Samstagen besteht ein 2-Stundentakt, an Sonntagen werden einzelne Fahrten angeboten.

7938 Südwestbus Altensteig - Pfalzgrafenweiler - Freudenstadt

Die Linie 7938 stellt die Fortsetzung der Linie 7794 nach Freudenstadt dar, einzelne Fahrten sind auch von/bis Nagold bzw. Herrenberg durchgebunden. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag etwa stündlich, samstags und sonntags mindestens zweistündlich.

Neben den hier aufgeführten öffentlichen Linienverkehren nach § 42 PBefG besteht auch eine Reihe von Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG, die nur bestimmten Nutzergruppen offen stehen. Dies sind Theaterlinien nach Pforzheim und Stuttgart, Berufsverkehrslinien, insbesondere zum Daimler-Werk nach Sindelfingen und Schülerverkehrslinien. Bei den Theater- und Berufsverkehrsfahrten handelt es sich in der Regel um Linien, die im ersten Linienteil Fahrgäste einsammeln und für diese dann über eine längere Strecke eine Direktverbindung zu einem gemeinsamen Ziel meist außerhalb des Landkreises (Sindelfingen, Pforzheim, Stuttgart) ermöglichen. Diese Fahrten lassen sich daher meist nicht in den sonstigen Linienverkehr im Landkreis Calw integrieren. Außerdem finden diese Fahrten häufig außerhalb der üblichen Betriebszeiten sonstiger Linien statt. Für diese stark auf die jeweilige Nutzergruppe zugeschnittenen Angebote werden daher keine Vorgaben im Nahverkehrsplan gemacht. Sie sollen von den Verkehrsunternehmen aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus gestaltet werden.

Im Gegensatz dazu sollen die noch bestehenden Schülerverkehre nach § 43 PBefG in den sonstigen Linienverkehr integriert werden. Dies betrifft insbesondere folgende Linien:

- o Schömberg – Engelsbrand – Pforzheim
- o Ottenbronn – Simmozheim – Althengstett
- o Monakam – Simmozheim – Calw – Stammheim
- o Hirsau – Calw – Weil der Stadt
- o Gechingen – Calw – Althengstett
- o Agenbach – Calw
- o Wenden – Ebershardt – Ebhausen

Im Landkreis Calw besteht ein dichtes Netz von Rufauto-Systemen (Karte 5):

- 509 Stadtverkehr Nagold; ZOB – Wolfsberg**
- 952 Rufauto Nagold; Tour Altensteig/Nagold Nord**
- 953 Rufauto Nagold; Tour Nagold Ost**
- 954 Rufauto Nagold; Tour Nagold West**
- 961 Rufauto Calw; Tour Calw Nord**

- 962 Rufauto Calw; Tour Calw Süd
- 963 Rufauto Calw; Tour Calw Ost
- 964 Rufauto Calw; Tour Calw West
- 965 Rufauto Bad Wildbad - Enzklösterle
- 991 Rufauto Weil der Stadt; Tour Weil der Stadt – Ostelsheim

Das Rufauto ist als Ergänzung des ÖPNV abends und nachts konzipiert. Das Angebot besteht meist aus ein bis zwei Hinfahrten am Abend zu den Zentren Altensteig, Nagold, Calw und Bad Wildbad und 2 bis 5 Rückfahrten am späteren Abend bzw. in der Nacht. Am Wochenende ist das Angebot gegenüber den übrigen Wochentagen erhöht und auf die Zeit nach Mitternacht ausgedehnt. Das Rufauto wird nur angeboten, wenn keine sonstige ÖPNV-Verbindung besteht.

3.3.2 Bewertung des bestehenden Verkehrsangebots

Wie im Kapitel der finanziellen Rahmenbedingungen dargestellt, kann durch die Verkehrsunternehmen nur ein geringer Teil der Erlöse außerhalb des Schülerverkehrs erwirtschaftet werden. Dennoch besteht das öffentliche Interesse einer möglichst attraktiven Bedienung im Linienverkehr außerhalb der klassischen Schulzeiten und der Schulwegrelationen, d.h. auch an Ferientagen und am Wochenende. Dies gilt insbesondere auf den Achsen des Grund- und des Ergänzungsnetzes. Daher wird das Bedienungsangebot in diesen Bereichen näher beleuchtet (Abbildung 10).

Eine Bilanz des Angebots zeigt, dass an Ferientagen fast drei Viertel der Betriebsleistung eines Schultags erbracht wird. Das heißt, ein Großteil der Fahrten stellt Montag bis Freitag ein für den Bürger verlässliches Angebot dar, das beispielsweise im Berufsverkehr auch während der Schulferien genutzt werden kann. An Samstagen ist das Angebot mit 31 % deutlich geringer und an Sonntagen wird mit 20 % nur noch ein Fünftel des Angebots eines Schultags erbracht. Die deutlich niedrigeren Werte am Wochenende entsprechen aber dem Kundenverhalten, hier ist das Fahrgastpotenzial deutlich geringer als Montag bis Freitag.

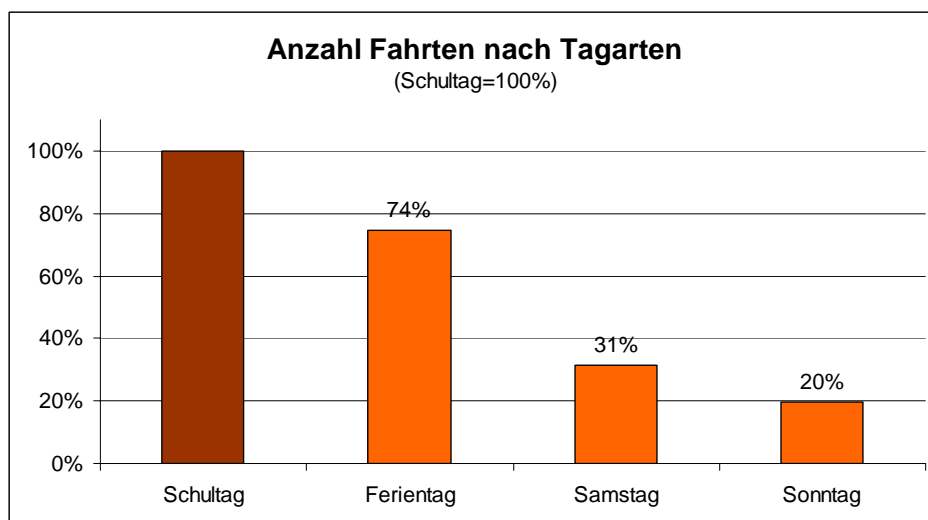


Abbildung 10: Anzahl Fahrten nach Tagarten

Das Liniennetz im Landkreis Calw ist sehr dicht (Karte 4). 73 Linien sind im Kreisfahrplan aufgeführt. In nur wenigen Landkreisen finden sich mehr Linien³. Doch viele Linien besitzen nur ein sehr geringes Angebot und dienen fast ausschließlich dem Schülerverkehr. Von den 73 im Kreisfahrplan aufgeführten Linien verkehren 6 ausschließlich an Schultagen, bei weiteren 12 finden an Ferientagen weniger als drei Fahrtenpaare statt. An Samstagen verkehren 49 Linien, an Sonntagen sind es noch 35 Linien. Teilweise werden an diesen Tagen nur Teilstrecken der jeweiligen Linien bedient.

Der Schwerpunkt der Bedienung liegt auf wenigen leistungsstarken Linien. So wird die Hälfte der gesamten Verkehrsleistung im Kreis von nur 11 Linien erbracht. Diese Linien weisen in der Regel auch ein gutes Angebot an Ferientagen und am Wochenende auf.

Um die Bedienungsqualität räumlich differenziert auswerten zu können, wurde das Angebot der einzelnen Linien nach 4 Kriterien untersucht:

- o mindestens 5 Fahrtenpaare an Ferientagen (Karte 6)
- o mindestens 10 Fahrtenpaare an Ferientagen (Karte 7)
- o mindestens 3 Fahrtenpaare samstags (Karte 8)
- o mindestens 3 Fahrtenpaare sonntags (Karte 9)

In Tabelle 6 wurde außerdem die Bedienungshäufigkeit im Grund- und Ergänzungsnetz an Schultagen, Ferientagen, samstags und sonntags ausgewertet.

Achse	Linie	Schultag		Ferien tag		Samstag		Sonntag		
		Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
Grundnetz 1. Ordnung										
Pforzheim – Nagold - Horb	774	20	19	19	19	15	13	14	14	
Pforzheim - Nagold	774	28	28	28	28	15	13	14 ¹⁾	14 ¹⁾	
Nagold - Horb	774	20	19	19	19	15	13	14	14	
Calw - Althengstett - Weil der Stadt	670	45	43	44	43	22	23	17	16	
Calw - Althengstett	670	45	43	44	43	22	24	17	16	
Althengstett - Weil der Stadt	670	46	43	44	43	22	23	17	16	
Nagold - Herrenberg	7794	38	38	38	36	23	23	16	16	
Grundnetz 2. Ordnung										
Bad Wildbad - Pforzheim	5 6	28	28	28	28	18	19	17	18	
Calw - Gechingen - Böblingen	763	18	18	18	18	18	18	8	9	
Calw - Gechingen	763	18	18	18	18	18	18	8	9	
Gechingen - Böblingen	763	29	32	28	28	18	18	8	9	
Altensteig – Nagold	7794/5	26	24	26	24	16	17	14	13	
Altensteig - Ebhausen - Nagold	7794	20	22	20	22	15	17	11	10	
Altensteig - Egenhausen - Nagold	7795	7	8	7	8	6	6	3	3	
Altensteig - Pfalzgr. - Freudenstadt	7938	15	14	14	14	9	9	7	7	
durchgehend Herrenbg. – Freudenst.	7938/7794	4	4	4	4	-	-	-	-	

³ Eine Auswertung verschiedener Kreisfahrpläne ergab folgende Zahlen: Landkreis Rottweil: 53; Landkreis Freudenstadt: 54; Landkreis Tuttlingen: 28; Main-Tauber-Kreis: 48; Enzkreis: 44; Landkreis Heidenheim: 41; Schwarzwald-Baar-Kreis: 65; Kreis Lörrach: 33; Kreis Schwäbisch Hall: 109. Alle Angaben jeweils inklusive der Stadtverkehre innerhalb der Kreise.

Achse	Linie	Schultag		Ferien tag		Samstag		Sonntag		
		Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
Ergänzungsnetz										
Bad Herrenalb - Ettlingen - Karlsruhe	S 1	33	31	33	31	23	21	23	23	
Bad Herrenalb - Dobel	716/719	28	30	25	25	18	18	13	13	
Bad Herrenalb - Dobel - Pforzheim	716	16	15	16	15	12	12	7	7	
Bad Herrenalb - Dobel - Höfen	719	11	11	9	8	6	6	6	6	
davon weiter nach Bad Wildbad	719	10	11	8	8	-	-	-	-	
Schömb erg - Pforzheim	743	19	21	19	21	17	18	15	16	
davon Schnellbus	743	14	11	14	11	-	-	-	-	
Schömb erg - Höfen	723	10	10	9	7	8	6	6	6	
davon weiter nach Bad Wildbad	723	8	10	7	7	-	-	-	-	
Schömb erg - Bad Liebenzell	723	14	14	13	13	11	12	5	6	
davon weiter nach Calw	723	9	7	5	5	7	8	5	5	
Calw - Bad Wildbad	724	6	5	5	5	-	-	-	-	
Calw - Oberreichenbach	724	6	5	5	5	-	-	-	-	
	680	7	6	5	4	-	-	-	-	
	630 ²⁾	6	7	3	3	-	-	-	-	
Oberreichenbach - Calmbach	724	7	5	5	5	-	-	-	-	
	320	2	3	-	-	-	-	-	-	
Bad Wildbad - Enzkl. - Freudenstadt.	7780	9	9	9	9	6	6	6	6	
Bad Wildbad - Enzklösterle	7780	16	16	10	14	13	13	14	14	
Ostelsheim - Böblingen	749	-	1	-	1	-	-	-	-	
Bad Liebenzell - Weil der Stadt	880	12	14	10	10	5	5	5	4	
Calw - Simmozheim	670	27	26	25	26	11	10	7	7	
Simmozheim - Weil der Stadt	670	27	26	25	26	11	10	7	7	
Calw - Deckenpfronn - Herrenberg	773	11	11	12	11	7	7	4	4	
Neuweiler - Calw	365	7	9	5	5	2	1	-	-	
Bad Teinach - Calw	360/365	13	9	11	8	3	2	-	-	
Altensteig - Neubulach - Calw	460	9	8	7	6	-	-	-	-	
Neubulach - Calw	365/460	11	12	10	10	3	3	-	-	
Neubulach – Wildberg – Gärtringen	759	6	5	7	5	-	-	-	-	
Neubulach – Wildberg	759	6	9	7	9	-	-	-	-	
Wildberg – Gärtringen	759	10	9	11	9	2	2	-	-	
Neuweiler - Altensteig	435	7	9	5	7	-	-	-	-	
Simmersfeld - Altensteig	420	11	11	7	7	1	1	-	-	
Altensteig - Egenhausen - Nagold	7795	7	8	7	8	6	6	3	3	
Altensteig - Egenhausen	7795	7	8	7	8	6	6	-	-	
Egenhausen - Nagold	7795	8	10	8	10	6	6	-	-	
Haiterbach - Nagold	7796	15	14	12	11	7	7	2	2	
Nagold - Mötzingen	7794	25	28	23	23	14	14	9	11	

Fahrten innerhalb von 10 Minuten wurden nur einfach gezählt.

Es wurden Fahrten gezählt, die an mindestens 4 Wochentagen durchgeführt werden.

¹⁾ zzgl. einem Zug bis/ab Wildberg

²⁾ Ab/bis Haltestelle „Würzbach Kreuzung“

Tabelle 6: Bedienungshäufigkeiten im Grund- und Ergänzungsnetz (Fahrplan 2008)

Im **Grundnetz 1. Ordnung** sind nach Kapitel 2.2.2 in der Haupt- und Nebenverkehrszeit Halbstundentakte gefordert. Bei den Ost-West-Verbindungen Calw – Weil der Stadt und Nagold – Herrenberg ist diese Forderung erfüllt. Die Nagoldtalbahn weist hingegen vormittags über mehrere Stunden hinweg nur einen Stundentakt auf. Der Abschnitt Horb – Nagold wird generell nur stündlich bedient.

Der geforderte Stundentakt in der Schwachverkehrszeit (abends und am Wochenende) ist bis auf einzelne Lücken erfüllt.

Im **Grundnetz 2. Ordnung** sollen in der Hauptverkehrszeit 1/2-Stunden-, in der Nebenverkehrszeit Stundentakte angeboten werden. In den Hauptverkehrszeiten besteht auf der Linie 763 nur ein Stundentakt, auf der Linie 7794 zwischen Altensteig und Nagold ist das Angebot nicht durchgehend auf zwei Fahrten pro Stunde verdichtet.

In der Nebenverkehrszeit wird überall mindestens eine stündliche Verbindung angeboten und auch der geforderte 2-Stundentakt in den Schwachverkehrszeiten wird überall angeboten, z.T. durch Rufauto-Verbindungen.

Im **Ergänzungsnetz** ist nach Kapitel 2 in den Hauptverkehrszeiten mindestens ein Stundentakt, in den Nebenverkehrszeiten mindestens ein 2-Stundentakt gefordert. Dies entspricht etwa 10 Fahrtenpaaren pro Tag. Dieses Angebot ist auf mehreren Achsen nicht erfüllt (vgl. Tabelle 6). Die folgenden Verbindungen weisen an Ferientagen ein geringeres Angebot auf:

- Dobel – Bad Wildbad (8 Fahrtenpaare)
- Schömburg – Bad Wildbad (7 Fahrtenpaare)
- Calw – Bad Wildbad (5 Fahrtenpaare)
- Bad Teinach – Calw (11/8 Fahrten)
- Neuweiler – Calw (5 Fahrtenpaare)
- Neuweiler – Altensteig (5/7 Fahrten)
- Neubulach Wildberg (7/5 Fahrten von/bis Bahnhof, weitere Fahrten aber von/bis Bildungszentrum)
- Enzklösterle – Freudenstadt (9 Fahrtenpaare)
- Egenhausen – Nagold (7/10 Fahrten)
- Neubulach – Altensteig (6/7 Fahrten)
- Simmersfeld – Altensteig (7 Fahrtenpaare)

Auf den Relationen

- Ostelsheim – Sindelfingen/Böblingen und
- Bad Liebenzell – Simmozheim

bestehen außerhalb des Berufsverkehrs der Daimler AG keine Direktverbindungen.

Außerhalb der Achsen des Grund- und Ergänzungsnetzes (**Flächenbedienung**) besteht an Ferientagen (Montag bis Freitag) auf fast allen Linien ein Grundangebot von mindestens 5 Fahrtenpaaren pro Tag, was den Mindestanforderungen für die Flächenbedienung entspricht. Lediglich einzelne Orte sind seltener oder gar nicht angebunden:

- Würzbach (700 Einwohner),
- Agenbach (400 Einwohner),
- Fünfbronn (250 Einwohner),
- Garrweiler (200 Einwohner),
- Hornberg (200 Einwohner),
- Wenden (200 Einwohner),
- Beuren (100 Einwohner), sowie die Siedlungen
- Hünenberg und Meistern.

Zu den Schwachverkehrszeiten werden keine Vorgaben bezüglich der Bedienungshäufigkeit im Ergänzungsnetz und in der Fläche gemacht. Das bestehende Angebot wurde dennoch auch für das Wochenende analysiert (Karten 8 und 9). An Samstagen und noch mehr an Sonntagen zeigen sich hier Lücken im Liniennetz. Als Maßstab wurden 3 Fahrtenpaare pro Tag als Mindestangebot unterstellt. Teilweise werden auf Linien eine oder zwei Fahrtpaare angeboten, dies wird aber auch bei großer zeitlicher Flexibilität als kaum nutzbar angesehen, um eine Tagesreise mit Hin- und Rückfahrt durchzuführen. Die Karte für Samstag ähnelt in weiten Teilen derjenigen für Ferientage mit dem Kriterium mindestens 10 Fahrtenpaare: Die Gemeinden Neuweiler, Oberreichenbach und Simmersfeld sind nach diesem Maßstab samstags von ÖPNV abgekoppelt, sonntags zusätzlich die Gemeinden Bad Teinach-Zavelstein, Neubulach und Wildberg (außer dem Ortsteil Gültlingen an der Linie 773 Calw – Herrenberg). Neubulach ist samstags außerdem nur in Richtung Calw angebunden.

3.3.3 Bestehende Unternehmensnetze

Im Landkreis Calw sind 16 Verkehrsunternehmen mit eigenen Linienkonzessionen registriert. Die Netze der einzelnen Unternehmen sind historisch gewachsen. Der Besitzstandsschutz des alten PBefG und die unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten standen in der Vergangenheit einer Anpassung der Netzstruktur an die veränderten Rahmenbedingungen entgegen. Die Fahrpläne zwischen den Unternehmen sind zwar meist abgestimmt und vereinzelt wurden auch Kooperationslinien geschaffen, in einzelnen Kreisregionen behindert aber eine kleinräumige Konzessionslandschaft eine grundlegende Anpassung der Netzstruktur.

Karte 10 zeigt die Netze der einzelnen Unternehmen sowie bestehende Gemeinschafts- und Kooperationslinien.

Insbesondere im nördlichen und zentralen Kreisgebiet zeigen die Netze starke Überschneidungen. Im Bereich Schömberg sind zwischen Enz- und Nagoldtal heute 4 Unternehmen auf 9 Linien tätig. Die Linien erfüllen jeweils einen isolierten Verkehrszweck, eine Abstimmung der Angebote findet kaum statt. Die Aufgabenverteilung zwischen den Linien zeigt die folgende Matrix (Tabelle 7):

	Schömburg	Bad Wildbad	Neuenbürg	Unterreichenbach	Bad Liebenzell	Calw	Pforzheim
Schömburg	200	723	725		723	723	743
Schömburg-Langenbrand	743	723	725		723	723	743
Schömburg-Schwarzenberg	743	723			723	723	743
Schömburg-Bieselsberg	743			825	825		743
Schömburg-Oberlengenhardt	743	723			723	723	743
Unterreichenb.-Kapfenhardt	743			825	825		743
Unterreichenb.-Dennjächt				710/825	710/825	710	710
Bad Liebenzell-Unterlengenh.	820/723				715/723		
Bad Liebenzell-Maisenbach	820/723				715/723		
Bad Liebenzell-Zainen	820/723				715/723		
Bad Liebenzell-Beinberg	820/723				715/723		

Linien 200, 820: Walz

Linie 743: Eberhardt

Linien 710, 723, 725: Südwestbus

Linie 825: Volz

Linie 715: Südwestbus/Walz

Tabelle 7: Liniennetzstruktur im Bereich Schömburg

Alle Ortsteile im aufgeführten Bereich werden von mindestens 2 unterschiedlichen Verkehrsunternehmen angefahren. Dennoch sind viele Direktverbindungen zu den benachbarten zentralen Orten nicht gegeben. In diesen Fällen bestehen auch keine abgestimmten Umsteigeanschlüsse. Zum Beispiel besteht keine Verbindung zwischen den benachbarten Gemeindehauptorten Unterreichenbach und Schömburg.

Ähnlich stellt sich die Situation weiter südlich im Bereich Oberreichenbach dar (Tabelle 8). In diesem Bereich sind heute fünf Verkehrsunternehmen tätig. Auf den meisten Streckenabschnitten besteht eine Parallelbedienung mehrerer Unternehmen:

- Zwischen Calw und Oberreichenbach verkehren die Linien 724 und 680, wobei nur die Linie 680 auch die Teilorte von Oberreichenbach bedient.
- Zwischen Oberreichenbach und Calmbach verkehren die Linien 724 und 320. Die Linie 320, die aus Richtung Neuweiler kommt, endet aber bereits in Calmbach. Hier besteht auch keine Direktverbindung für Schüler des Gymnasiums in Bad Wildbad.
- Zwischen Oberkollwangen und Oberreichenbach verkehren die Linien 630 und 320. Die Ringlinie 630 führt von Schmieh nach Agenbach ohne Oberkollwangen zu bedienen und im weiteren Verlauf in Sichtweite an Oberreichenbach vorbei in Richtung Wimberg und Calw.

	Oberreichenbach	Neuweiler	Bad Teinach	Bad Wildbad	Calmbach	Calw	Calw-Wimberg
Oberreichenbach	-	320		724	724/320	724/680	
Oberr.-Igelsloch	320/680	320			320	680	
Oberr.-Oberkollbach	320/680	320			320	680	
Oberr.-Siehdichfür	320/680	320			320	680	
Oberr.-Würzbach	320	320			320	630	630
Calw Landeslinik	680					670/680	
Calw-Altburg						630	630
Calw-Alzenburg						630	630
Calw-Speßhardt						630	630
Calw-Weltenschwann						630	630
Bad Teinach		365	-			360/365	
Bad Teinach-Z.-Emberg			360			360/630	630
Bad Teinach-Z.-Lützelhardt			360			360	
Bad Teinach-Z.-Rötenbach			360			360/630	630
Bad Teinach-Z.-Sommenhardt			360			360	
Bad Teinach-Z.-Schmieh			360			360/630	630
Bad Teinach-Z.-Zavelstein			360			360	
Neuweiler-Agenbach	320	320			320	630	630
Neuweiler-Oberkollwangen	320	320/365	365		320	365	

Linien 320, 680: Schöttle

Linien 360, 365: Teinachtal

Linie 630: Rexer

Linie 724: Südwestbus

Linie 670: Volz

Tabelle 8: Liniennetzstruktur im Bereich Oberreichenbach/Bad Teinach

- Zwischen Schmieh und Rötenbach verkehren parallel die Linien 630 und 360, die beide auf verschiedenen Linienwegen nach Calw führen. Nur die Linie 360 schafft hierbei auch die Verbindung zu den Hauptorten Bad Teinach und Zavelstein.
- Die Landeslinik Nordschwarzwald wird aus Richtung Calw von zwei Linien zweier Unternehmen bedient (Linie 670 und 680; Linie 680 auch von/nach Oberreichenbach), aus anderen Richtungen erfolgt hingegen keine Bedienung.

Aus den fast ausschließlich einwohnerschwachen Orten der Enz-Nagold-Platte in diesem Bereich werden die Fahrgäste heute jeweils isoliert in Richtung Calw und Bad Wildbad befördert, die durchgängige Verbindung Bad Wildbad – Calw erfolgt wiederum unabhängig durch ein weiteres Unternehmen. Auch hier werden – trotz der großen Zahl von Linien – einige Verbindungen nicht oder nur durch Umsteigen angeboten.

Calw-Wimberg, wo sich neben einer Grund- und Hauptschule ein berufliches Schulzentrum mit einem sehr großen Einzugsbereich befindet, wird nur von wenigen Orten aus direkt angefahren. Täglich müssen mehrere hundert Schüler in Calw umsteigen, um nach Wimberg zu gelangen⁴.

Eine Parallelbedienung besteht auch in der Gemeinde Neubulach. Hier werden die Teilorte Altbulach, Neubulach, Liebelsberg und Oberhaugstett in Richtung Calw und Altensteig von der

⁴ Vereinzelt werden Fahrten anderer Unternehmen „im Auftrag“ bis Wimberg durchgebunden.

Firma Teinachtal-Reisen erschlossen (Linien 365 und 460), in Richtung Wildberg – Nagold/Gärtringen von der Firma Nagoldtal-Reisen (Linie 759).

Im Bereich Neuweiler bestehen Überschneidungen der Netze von Schöttle-Reise und Teinachtal-Reisen zwischen Oberkollwangen und Neuweiler sowie Teinachtal-Reisen und Rübenacker-Reisen im Abschnitt Neuweiler - Hofstett – Zwerenberg – Martinsmoos.

Auf der Verbindung Calw – Weil der Stadt besteht eine Kooperation der Unternehmen Volz und RBS. Die Fahrpläne sind aufeinander abgestimmt und in einer gemeinsamen Tabelle (Linie 670) dargestellt. Teilweise parallel verkehrt die Linie 880 Bad Liebenzell – Weil der Stadt.

Im südlichen Kreisgebiet sind im Wesentlichen nur die Unternehmensgruppe Rübenacker und Südwestbus tätig. Dort, wo die stärksten Überschneidungen der beiden Unternehmensnetze bestanden, wurden Kooperationslinien geschaffen. Dies betrifft die Linien 7794/774/776 Altensteig – Nagold – Herrenberg und 7795 Altensteig – Walddorf – Nagold. Netzüberschneidungen zwischen den beiden Unternehmen bestehen noch in den Bereichen Haiterbach und Egenhausen – Spielberg.

4 Maßnahmen

In diesem Nahverkehrsplan werden keine konkreten Einzelmaßnahmen abgeleitet. Die bestehenden strukturellen Mängel im Netz erfordern eine weitgehende Überplanung des ÖPNV-Angebots in Teilräumen. Diese Planungsaufgaben und deren Umsetzung werden als Maßnahmen mit Umsetzungszeitpunkt im Nahverkehrsplan definiert. Nach Abschluss der Planungen können konkrete Maßnahmen als Ergänzung des Nahverkehrsplans übernommen werden.

August 2010:

- Bedienung im Bereich Oberreichenbach
Das Liniennetz in diesem Bereich (derzeitige Linien 320, 630, 670, 680, 724) soll neu geordnet und die Linien aufeinander abgestimmt werden.
- Bereich Altensteig
Hier bestehen bereits Planungen zur Verschiebung der Unterrichtszeiten in Altensteig, die zu einer Reduzierung der Zahl der erforderlichen Fahrzeuge führen sollen. Diese Planungen sollen abgeschlossen und umgesetzt werden.
- Bereich Altensteig – Pfalzgrafenweiler
Im Rahmen der geplanten Verschiebung der Unterrichtszeiten in Altensteig wäre ein integriertes Konzept der Linien 443/7938 im Bereich Wörnersberg/Pfalzgrafenweiler sinnvoll. Dies muss in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Freudenstadt erfolgen.
- Bereich Haiterbach
Durch eine Koordination der Linien 450 und 7796 könnten eventuell die Umläufe optimiert und die Zahl der erforderlichen Erschließungsfahrten im Bereich Haiterbach reduziert werden. Dabei ist auch der Wunsch der Stadt Haiterbach nach Verbindungen in Richtung Horb und Freudenstadt zu beachten.
- Bereich Altensteig – Nagold – Herrenberg
Es soll geprüft werden, inwieweit neben der Linie 7794 auch Fahrten der Linie 7795 nach Herrenberg durchgebunden werden können. Für Altensteig könnte dadurch eine verdichtete, z.B. alternierende Bedienung durch das Nagoldtal und über Walddorf nach Nagold und Herrenberg geschaffen werden.

August 2011:

- Bedienung Calw – Hirsau
Das hier bestehende sehr dichte Fahrtenangebot soll auf maximal 1-2 Busverbindungen pro Stunde (20-30 Fahrtenpaare) zusätzlich zur Nagoldtalbahn reduziert werden.
- Bereich Neubulach
Durch eine Koordination der Linien 460 und 759 sollen die teilweise parallelen Sammel- und Verteilfahrten koordiniert und die durchgehende Verbindung zwischen Altensteig und Calw gestärkt werden.
- Bereich Neuweiler
Durch die angestrebte Verschiebung der Unterrichtszeiten in Altensteig ergeben sich neue Möglichkeiten der Bedienung im Bereich Neuweiler (Linie 320, 365, 435). Für die drei Linien ist ein gemeinsames Bedienungskonzept zu entwerfen.
- Bereich Wildberg – Nagold
Die Linien 540, 551 und 710 könnten zusammengefasst und die Bedienung in diesem Bereich neu geordnet werden.

- Stammheim – Calw
Es soll geprüft werden, ob eine zeitliche Verschiebung einzelner Kurse der Linien 763 Böblingen – Calw und 773 Herrenberg – Calw trotz der bestehenden Fahrplanzwänge der Regionallinien möglich ist, um das Angebot für Stammheim zeitlich besser zu verteilen.

Dezember 2013:

- Bereich Calw/Bad Liebenzell – Weil der Stadt
Die Bedienung im Bereich Neuhengstett / Ottenbronn / Möttlingen sollte besser systematisiert und vertaktet werden.

Dezember 2014:

- Bereich Schömburg
Der Korridor Schömburg – Bad Liebenzell mit den Linien 715, 723, 820 soll neu geordnet werden. In Schömburg sollen soweit möglich Anschlüsse zwischen den Relationen Schömburg – Bad Wildbad, Schömburg – Neuenbürg, Schömburg – Pforzheim, Schömburg – Unterreichenbach und Schömburg – Bad Liebenzell hergestellt werden.

Abkürzungen

Bf	Bahnhof
Hbf	Hauptbahnhof
HP	Haltepunkt
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KVW	Karlsruher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RES	Reisendenerfassungssystem (der DB)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VGC	Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw
VGF	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Freudenstadt
VPE	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart

Karten