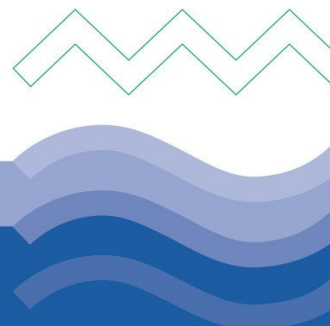




Nahverkehrsplan 2016

Entwurf Stand: 22. 06. 2016



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	5
2.	Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans.....	6
2.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	6
2.2	Festlegungen übergeordneter Pläne	8
2.2.1	Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010.....	8
2.2.2	Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 Baden-Württemberg	10
2.2.3	Regionalplan Nordschwarzwald 2015.....	12
2.3	Strategische Umweltprüfung (SUP)	19
2.4	Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Calw.....	23
3.	Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 2008	24
4.	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Calw	27
4.1	Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	27
4.2	Ziele für den Schienenverkehr.....	28
4.3	Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr Definition der ausreichenden Bedienung	29
4.3.1	Netzstruktur	29
4.3.2	Bedienungskategorien der Linien	30
4.3.3	Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten	34
4.3.4	Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr	37
4.3.5	Ziele für die räumliche Erschließung	38
4.4	Verknüpfung der Linien und Systeme.....	39
4.4.1	Allgemeine Ziele für die Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrsmittel	39
4.4.2	Verknüpfung Bus-Schiene.....	39
4.4.3	Verknüpfung Bus-Bus.....	40
4.4.4	Verknüpfung Bedarfsverkehr-Bus/Schiene	40
4.4.5	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	41
4.5	Weitere Ziele.....	42
4.5.1	Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge	42
4.5.2	Verbundtarif.....	42
4.5.3	Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement.....	43
4.5.4	Haltstellenausstattungen.....	44

4.6	Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	45
4.6.1	Gesetzlicher Auftrag	45
4.6.2	Barrierefreiheit im Busverkehr	45
4.6.3	Barrierefreiheit im Schienenverkehr	46
4.6.4	Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation	46
4.7	Finanzierung von Investitionen und Betrieb	47
4.7.1	Grundsätze der Finanzierung	47
4.7.2	Finanzierung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs	48
4.7.3	Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.....	48
5.	Definition von Verkehrsräumen	49
6.	Grundlagen des Anforderungsprofils	54
6.1	Raumstruktur und Rahmenbedingungen	54
6.2	Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes	55
6.2.1	Bestehende Linienverkehre	55
6.2.2	Verkehrsunternehmen	71
6.2.3	Flexible Bedienungsformen, Bedarfsverkehr	72
6.2.4	Fahrtenhäufigkeit Bus	73
6.2.5	Verknüpfungen	74
6.2.6	Barrierefreiheit	75
7.	Nachfrage und Nachfrageprognose	77
7.1	Bestehende Verkehrsnachfrage	77
7.1.1	Berufspendlerverkehr im Landkreis Calw	77
7.1.2	Haushaltsbefragung 2013 für den Landkreis Calw.....	78
7.1.3	ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Calw	85
7.2	Verkehrsprognose	85
7.2.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	85
7.2.2	Schülerzahlen und Prognose der Schülerbeförderung	87
7.2.3	Trends der ÖPNV-Entwicklung.....	88
8.	Maßnahmen	90

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
ITF	Integrierter Taktfahrplan
KVZ	Normalverkehrszeit
LEP	Landesentwicklungsplan
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MiD	Mobilität in Deutschland (Erhebung zum Mobilitätsverhalten)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGC	Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw

1. Einleitung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan legt der Landkreis Calw den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren fest. Er löst den bisherigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2008 ab. Dieser Nahverkehrsplan stellte zusammen mit dem Linienbündelungskonzept die Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV in den letzten Jahren dar, die in der Umsetzung des Calwer Wegs mündete.

Der Nahverkehrsplan manifestiert nicht nur die politische Willensbildung, er stellt gleichzeitig ein Rechtsinstrument dar, mit dem die Erteilung von Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörden beeinflusst wird (siehe Kapitel 2.1.). Neben diesen rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt der Nahverkehrsplan die übergeordneten Planungen des Landes und der Region (Kapitel 2.2) sowie die Anforderungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Kapitel 2.3.).

Der bisherige Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2008 definiert eine Reihe von Maßnahmen. In Kapitel 3 wird dargestellt, inwieweit diese Maßnahmen in den letzten sieben Jahren umgesetzt wurden.

Kernpunkt des Nahverkehrsplans ist die Festlegung der Ziele und Rahmenvorgaben für den straßengebundenen ÖPNV (Kapitel 4.3. bis 4.5.). Hier wird definiert, wie das Ziel eines flächendeckenden Stundentaktes umgesetzt werden soll und welche weiteren Anforderungen an den ÖPNV, beispielsweise im Schülerverkehr, oder bei der Angebotsqualität bestehen. Aus dem Abgleich zwischen Vorgaben und derzeitigem Bedienungsangebot werden Defizite erkannt und Maßnahmen abgeleitet (Kapitel 8.). Dabei handelt es sich in erster Linie um Planungs- und Prüfaufträge, durch die die Angebote in einzelnen Teilräumen angepasst und stärker koordiniert werden sollen.

Mit der Definition der Verkehrsräume in Kapitel 5 wird die Aufteilung des Landkreises in fünf Teilräume fortgeschrieben, welche Grundlage der Laufzeitharmonisierung, der Liniengenehmigungen und der Umsetzung des Calwer Wegs waren.

Entsprechend der Funktion des Nahverkehrsplans als Plan und nicht als Verkehrsgutachten wird die den Festlegungen zugrunde liegende Analyse am Ende und nicht am Anfang des Werks dokumentiert. Hier sind die wesentlichen Basisinformationen zur Raumstruktur (Kapitel 6.1), zum Verkehrsangebot (Kapitel 6.2) und zur Verkehrsnachfrage (Kapitel 7.1) dargestellt. Grundlage dieses Kapitels sind die beiden dem Nahverkehrsplan vorausgegangenen Untersuchungen zur Mobilität im Landkreis Calw und zur ÖPNV-Nachfrage. Auch die voraussichtliche Struktur- und Nachfrageentwicklung wird hier behandelt (Kapitel 7.2).

2. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nach § 6 Abs. 1 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) liegt die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten im Rahmen einer freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge. Aufgrund der Freiwilligkeit der Aufgabe sind die Aufgabenträger in der Art und Weise der Ausgestaltung frei, jedoch gibt das ÖPNV-Gesetz Ziele vor. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land.

„Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.“ (Zitat aus: ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg, § 1 Zielsetzung)

Nach § 11 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen. Der Kreistag des Landkreises Calw hat im Jahr 2008 die aktuell gültige Version des Nahverkehrsplans beschlossen. Nahverkehrspläne sind zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Da zwischenzeitlich wichtige Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2007 wie z. B. integrierte Planungen in den einzelnen Planungsräumen umgesetzt worden sind, strukturelle Veränderungen stattgefunden haben und mit der Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn in weniger Jahren stattfinden werden, und sich nicht zuletzt die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert haben, wurde eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen.

Nach § 11 Abs. 3 bis 5 ÖPNVG hat der Nahverkehrsplan mindestens zu enthalten:

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

Mit der am 3.12.2009 in Kraft getretenen EG-VO 1370/2007 wurden der Marktzugang im ÖPNV und die beihilferechtskonforme Finanzierung neu geregelt. Der nationale Rechtsrahmen wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1.1.2013 angepasst. Das ÖPNVG wurde bisher nicht angepasst.

Im Rahmen dieser Änderungen des Rechtsrahmens ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans gewachsen. Gemäß § 8 Abs. 3 a PBefG hat die Genehmigungsbehörde einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Sie kann nach § 13 Abs. 2 a PBefG Linienkonzessionen unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag eines Verkehrsunternehmens kann abgelehnt werden, wenn er nicht die im Nahverkehrsplan zu definierende „ausreichende Verkehrsbedienung“ erfüllt. In diesem Fall hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, den Verkehr auszuschreiben.

Der Nahverkehrsplan soll auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen einzustellen, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers gelten.

Bei der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung besitzt der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum. Die Standards sollten so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag von den Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht oder ob er ihnen entspricht. In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden, wenn entweder ein Unternehmer zur eigenwirtschaftlichen Umsetzung bereit ist oder aber, falls dies nicht der Fall ist, wenn der Aufgabenträger bereit und in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich allerdings keine rechtliche Selbstbindung des Aufgabenträgers und damit keine Rechtspflicht zur Umsetzung. Allerdings wird unter Umständen eine Erwartungshaltung geweckt, so dass die Verankerung von Zielen und von Maßnahmen einer politischen Selbstverpflichtung gleichkommen kann.

Werden mehrerer Genehmigungsanträge für denselben Verkehr gestellt, stellt der Nahverkehrsplan einen Maßstab für die Bewertung der Anträge und schließlich die Genehmigungserteilung dar.

2.2 Festlegungen übergeordneter Pläne

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Die gültigen Pläne für die Region Nordschwarzwald sind der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und der Regionalplan 2015 Nordschwarzwald aus dem Jahr 2004.

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg stellt darüber hinaus die generellen Ziele des Landes dar.

2.2.1 Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg wurde im Jahr 2010 beschlossen. Er umfasst einen Planungshorizont bis 2025.

Der GVP 2010 verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt. (vgl. GVP 2010, S.10)

Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Calw relevante Kernaussagen des GVP 2010 zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt.

Schienerverkehr / Integraler Taktfahrplan

„Das Land strebt die Einbindung aller Oberzentren sowie weiterer zentraler Orte und wichtiger Fremdenverkehrszentren in das Fernverkehrsnetz auf der Schiene an“ (GVP 2010, S. 103).

Weiter wird festgestellt, dass das Land eine Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs im Ländlichen Raum durch eine möglichst gute Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV und des SPNV auf die Züge des Fernverkehrs anstrebt (vgl. GVP 2010, S. 105).

„Am Grundsatz und der Fortentwicklung des Integralen Taktfahrplans für Baden-Württemberg (ITF) wird festgehalten. ... Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt. Auch im Ländlichen Raum ... soll dieses Angebot gewährleistet sein.“ (GVP 2010, S. 107-108)

Dort, wo die Nachfrage dies erfordert, strebt das Land die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebots im SPNV an. Dies wird in vielen Fällen ein Hinausgehen über das heutige Niveau bedeuten. (vgl. GVP 2010, S. 108).

ÖPNV - Flexible Bedienkonzepte

Die Flexibilisierung der ÖPNV-Angebote hilft die Rentabilität zu verbessern, wenn der herkömmliche Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann (vgl. GVP 2010, S. 101). Das Land strebt eine weitere Flexibilisierung im straßengebundenen ÖPNV an. Dies kann sich auf die Fahrzeuggröße, die Linieneinführung, Haltestellen sowie Abfahrtszeiten beziehen. (vgl. GVP 2010, S. 130) Durch flexible Bedienungsformen kann – relativ kostengünstig – ein ÖPNV-Angebot zu Zeiten realisiert werden, in denen derzeit kein oder nur ein marginales Angebot besteht (abends, am Wochenende, in den Schulferien) (vgl. GVP 2010, S. 131).

„Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrecht erhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten“ (GVP 2010, S. 132).

Tourismus und ÖPNV

Für Tourismusregionen wird im GVP des Landes eine bessere Verknüpfung von Tourismus und Öffentlichem Verkehr gefordert (besondere Tarifangebote, Verknüpfung mit dem Fahrrad, ÖPNV-Zubringerdienste, gemeinsame Portale). Verkehrsangebote sollen als Teil des Urlaubserlebnisses vermarktet werden, beispielsweise der Baumwipfelpfad in Bad Wildbad. Die Zahl der Touristen, die mit dem ÖPNV anreisen, soll gesteigert werden. Hier können CarSharing-Angebote im touristischen Zielgebiet hilfreich sein (vgl. GVP 2010, S. 22).

Fahrradmitnahme im ÖPNV

„Mit seiner zwischenzeitlich abgeschlossenen Anschubförderung hat das Land erreicht, dass die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde mittlerweile eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen“ (GVP 2010, S. 130).

„Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden. Die Kapazität für die Fahrradmitnahme soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend geschaffen werden. Die Aufgabenträger für den ÖPNV-Busverkehr sollen gebeten werden, die Fahrradmitnahmesituation im Linienverkehr nach Möglichkeit zu verbessern.“ (GVP 2010, S. 130)

Barrierefreiheit im ÖPNV

Aufgrund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV weiter an Bedeutung. Wichtiger werden höhengleiche Einstiege, Rampen und Aufzüge, optische und akustische Fahrgastinformationen, einfache Tarife, Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Anlehnbügel innerhalb der Fahrzeuge und an

den Haltestellen. Barrierefreiheit soll dort, wo sie noch nicht realisiert ist, nach und nach zum Standard werden (vgl. GVP 2010, S. 17).

Verbundgrenzen überschreitende Tarife

Durch Verbundtarife soll die Attraktivität für den Fahrgast erhöht werden. Zudem sollen durch tarifliche Verbesserungen und eine Optimierung des Vertriebs verbundübergreifende Fahrten vereinfacht werden (vgl. GVP 2010, S. 125).

Die Verkehrsverbünde sollen ihre Anstrengungen bei der Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken, dies gilt insbesondere für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre. Verbesserungen im Vertrieb, neue Verkaufsmöglichkeiten und weitere tarifliche Änderungen sind geeignete Maßnahmen (vgl. GVP 2010, S. 126).

„Langfristig soll möglichst jede Haltestelle von jeder Haltestelle mit einem Fahrtausweis erreicht werden können.“ (GVP 2010, S. 127)

Rückgang der Schülerzahlen

Für alle Schularten wird ein Rückgang der Schülerzahlen bis zum Jahr 2025 gegenüber 2008 um rund 24 % prognostiziert. Die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen der Schulorganisation und dem ÖPNV müssen zukünftig stärker beachtet werden. Zwischen Schulen, Schulträgern, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV sind engere Abstimmungen zur Schülerbeförderung notwendig, insbesondere im Ländlichen Raum (vgl. GVP 2010, S. 16).

2.2.2 Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 Baden-Württemberg

Die konkreten Aussagen des LEP zu Zentralen Orten, Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in Karte 2-1 dargestellt.

Die Grundlage der Raumordnung im Land ist der Landesentwicklungsplan. Die Raumstruktur besteht gemäß Landesentwicklungsplan 2002 aus den vier Raumkategorien Verdichtungsräume, Randzonen um die Verdichtungsräume, Verdichtungsbereiche im Ländlichen Raum und Ländlicher Raum im engeren Sinne.

Grundsätzliche Aussagen:

„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“ (Grundsatz zu 4.1.1¹, Seite 31) *„Die zentralen Orte sollen ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar*

¹ Im Landesentwicklungsplan werden Ziele (rechtsverbindliche Vorgaben) und Grundsätze (allgemeine, abwägungsfähige Aussagen) unterschieden.

sein.“ (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19) In der Begründung heißt es zur Erreichbarkeit: „... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit ... Hieraus resultiert eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.“ „Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren ... als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21)

„Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist ... durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“ Der Integrale Taktverkehr ist „zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.“ (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 31)

Für die Entwicklung des ÖPNV steht in ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge im Vordergrund, während er in Verdichtungsräumen konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sein soll:

„Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen.“ (Begründung zu 4.1.15 /4.1.16) „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ...“ (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 31)

„Die Verdichtungsräume sind angemessen in nationale und internationale Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsnetze einzubinden. Der Leistungsaustausch mit benachbarten Räumen ist zu sichern.“ (Grundsatz zu 2.2.2.1, Seite 10-11) „Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen. (Grundsatz zu 2.2.3.5, Seite 12)

Für den Raum Oberes Gäu, zu dem u.a. die Region Nordschwarzwald zählt, werden unter anderem die folgenden Entwicklungsziele formuliert (Ziele zu 6.2.8, Seite 51):

- die Intensivierung der räumlichen Kooperation und die Abstimmung bei größeren Planungsvorhaben auf regionaler und kommunaler Ebene,
- die Erstellung eines grenzübergreifenden räumlichen Entwicklungskonzepts unter Berücksichtigung der Verflechtungen mit angrenzenden Räumen,
- die Ausformung des Landesentwicklungsachsen, insbesondere zwischen Nagold und Herrenberg sowie zwischen Rottenburg und Horb mit Weiterführung nach Freudenstadt,
- die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die verkehrliche Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr,
- die Erhaltung größerer zusammenhängender Freiflächen und der Böden mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit,

- die Vereinbarung regionaler Leitziele für ein eigenständiges Entwicklungsprofil unter Einbeziehung weiterer Akteure im Raum und Intensivierung der Vernetzung mit den benachbarten Großräumen.

Als Landesentwicklungsachsen im Bereich des Landkreises Calw sind definiert:

- Pforzheim – Calw – Nagold – Horb am Neckar,
- Calw (-Leonberg – Stuttgart)
- Nagold (- Herrenberg)

2.2.3 Regionalplan Nordschwarzwald 2015

Der Regionalplan 2015 Nordschwarzwald aus dem Jahr 2004 ist seit dem 21.03.2005 verbindlich.

Oberzentrum, Mittelzentren und Mittelbereiche

Im Abschnitt Regionale Siedlungsstruktur definiert der Landesentwicklungsplan neben dem Oberzentrum Pforzheim folgende Mittelzentren und Mittelbereiche (Plansatz 2.2.2): Mittelzentren sind Mühlacker, Calw, Bad Wildbad, Nagold, Freudenstadt und Horb. Zum Mittelbereich Calw gehören neben der Stadt Calw noch die Städte und Gemeinden Althengstett, Bad Liebenzell, Bad Teinach-Zavelstein, Gechingen, Neubulach, Neuweiler, Oberreichenbach, Ostelsheim, Simmozheim und Unterreichenbach.

(Z)² Die sechs Mittelzentren der Region Nordschwarzwald haben außerdem die Aufgabe, neben der Grundversorgung für ihren Nahbereich und den gehobenen und spezialisierten Bedarf an Gütern und Dienstleistungen für ihren Mittelbereich auch alle Teile der Region, in funktioneller Abstimmung miteinander, ausgewogen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen, seltener auftretenden spezialisierten Bedarfs eines Verflechtungsbereiches mit i.d.R. mehr als 35.000 Einwohnern decken zu können.

(G) Mittelzentren sollen i.d.R. mit Gymnasien und berufsbildenden Schulen, Krankenhäusern, größeren Sportanlagen, vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen ausgestattet sein.

Unterzentren

(Z) Unterzentren sollen so ausgestattet sein, dass sie den qualifizierten, häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf des Verflechtungsbereiches der Grundversorgung (Nahbereich) mit i.d.R. mehr als 10.000 Einwohnern decken können.

² Der Regionalplan definiert: Z = Ziele; G = Grundsätze; N = Nachrichtliche Übernahmen; V = Vorschläge

(G) Unterzentren sollen i.d.R. ausgestattet sein mit Einrichtungen des Gesundheitswesens, größeren Einzelhandelsgeschäften, vielfältigen Handwerksbetrieben, Zweigstellen von Kreditinstituten, weiterführenden Schulen sowie einem vielfältigen Angebot an Arbeitsplätzen.

(Z) Die Ausweisung der Unterzentren folgt der Einstufung im Regionalplan 2015. Im Landkreis Calw ist lediglich Altensteig als Unterzentrum definiert.

Kleinzentren

(Z) Kleinzentren sollen als Standorte von zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung so entwickelt werden, dass sie den häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf ihres Verflechtungsbereiches decken können. Die Verflechtungsbereiche sollen i.d.R. mindestens 8.000 Einwohner umfassen.

(G) Kleinzentren sollen i.d.R. ausgestattet sein mit Hauptschule, Turnhalle, Sportplätzen, Hallen- oder Freibad, Einrichtungen der gesundheitlichen Betreuung (Arzt, Apotheke), Einzelhandels-, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben.

(Z) Als Kleinzentren im Landkreis Calw ausgewiesen sind **Wildberg**, Bad Herrenalb, Schömberg, Bad Liebenzell, Althengstett, Bad Teinach-Zavelstein und Neubulach als Doppelzentrum. Bad Herrenalb, Schömberg und Bad Liebenzell haben in den Bereichen Kur- und Krankenhauswesen und auf Grund sonstiger überdurchschnittlicher Infrastrukturausstattung (z.B. Gymnasien) teilweise unterzentrale Bedeutung (von der Verbindlichkeit ausgenommen).

Landesentwicklungsachsen

(N) Die Landesentwicklungsachsen des LEP 2002 werden nachrichtlich übernommen; sie sind im Folgenden aufgeführt und werden in der Strukturkarte dargestellt.

(Z) Mittels der aufgeführten Zentralen Orte sowie weiterer Gemeinden in der Region Nordschwarzwald, denen damit eine verstärkte Entwicklungsfunktion zukommen soll (sog. Achsenstandorte), werden diese Achsen regional ausgeformt:

- Pforzheim – Bad Liebenzell - Calw – Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach – Wildberg – Nagold – Horb a.N.,
- (Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt) – Althengstett – Calw,
- (Stuttgart – Herrenberg – Jettingen) – Nagold

(V) Es wird vorgeschlagen, bei einer Fortschreibung des Landesentwicklungsplans folgende weitere Landesentwicklungsachse auszuweisen:

- Calw – Althengstett – Ostelsheim – (Grafenau – Böblingen).

Die Festlegungen erfolgen, weil das System der Entwicklungsachsen als Netz leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur zur ausgewogenen Raumentwicklung beitragen und den großräumigen Leistungsaustausch innerhalb des Landes und der Region fördern soll. Zur Sicherung einer ausgewogenen Raumstruktur und Vermeidung einer ungerichteten flächenhaf-

ten Ausbreitung der Verdichtung soll die Siedlungsentwicklung in den Entwicklungsachsen, den Zentralen Orten sowie Siedlungsbereichen möglichst im Zuge der Achsen konzentriert werden. In den Achsen sollen die für den Leistungsaustausch notwendigen Infrastrukturen, im Verkehr verstärkt auch der Schienen- und der öffentliche Nahverkehr, gebündelt und so ausgebaut werden, dass zwischen den Zentralen Orten leistungsfähige Verbindungen gewährleistet sind. Zwischen den Entwicklungsachsen und zwischen den Verdichtungen im Verlauf der Achsen sollen ausreichende Freiräume erhalten werden; bandartige Siedlungsstrukturen sollen so vermieden werden. Zur regionalen Ausformung dieser Achsen werden ergänzend zu den aufgeführten Ober- und Mittelzentren weitere regionalbedeutsame sog. „Achsenstandorte“ festgelegt. Die Aufnahme des Doppel-Kleincentrums Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach als „Achsenstandort“ im Verlauf der Achse Pforzheim – Horb erfolgt, trotz einer etwas randlichen Lage, aufgrund der Nähe und ÖPNV-Anbindung zum Schienenhaltepunkt „Bahnhof Teinach“ an der Nagoldtalbahn; wobei sich eine verstärkte Siedlungsentwicklung hier aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten vor allem im Teil-Kleinzentrum Neubulach vollziehen sollte.

Die weitere Aufgliederung der Entwicklungsachsen gem. § 8 (2) 3. LPIG mittels Siedlungsbereichen (= orts(teil)weise Zuordnung der verstärkten Siedlungsentwicklung), Regionalen Grünzügen und Grünzäsuren erfolgt in den Kapiteln zur Siedlungs- und zur Freiraumstruktur. In Ergänzung des LEP 2002 wird vorgeschlagen, eine neue Landesentwicklungsachse zwischen Calw und Böblingen auszuweisen, um dadurch sowohl die in den letzten Jahren verstärkten Verflechtungen zwischen diesen Räumen zu dokumentieren, die gleich großen Entwicklungschancen beider Räume im Verlauf dieser Achse weiterhin zu gewährleisten, und auch die hier geplante schienengebundene Verknüpfung (vgl. P.S. 4.1.14) entsprechend zu berücksichtigen.

Regionale Entwicklungsachsen

(Z) Zur Netzergänzung werden folgende Regionalen Entwicklungsachsen samt zugehörigen „Achsenstandorten“ (mit verstärkter Siedlungsentwicklung) ausgewiesen:

- (Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg) – Bad Wildbad,
- Nagold – (Ebhausen – Altensteig – Pfalzgrafenweiler – Dornstetten – Freudenstadt).

(V) Zur Netzergänzung wird für die Fortschreibung des Regionalplanes Region Stuttgart folgende weitere Regionale Entwicklungsachse vorgeschlagen:

- Althengstett – Ostelsheim – (Grafenau – Böblingen)

Siedlungsbereiche zur Aufgliederung der Entwicklungsachsen

Z (1) Die Siedlungsentwicklung ist am Netz der Zentralen Orte und Entwicklungsachsen auszurichten und vorrangig in Siedlungsbereichen zu konzentrieren, in denen sich die Siedlungstätigkeit verstärkt vollziehen soll. (2) Zur Konzentration der Siedlungstätigkeit und zur Aufgliederung der Entwicklungsachsen werden für Achsenstandorte folgende Siedlungsbereiche festgelegt:

Siedlungsbereiche innerhalb von Entwicklungsachsen:

Landesentwicklungsachse Pforzheim – Calw – Nagold – Horb

Zentral-örtliche Stufe	Achsenstandorte (Gemeinde/Stadt)	Siedlungsbereiche (Gemeinde, Stadt-/Ortsteil)	SPNV-Haltestelle
KIZ	Bad Liebenzell	Bad Liebenzell – Kernstadt Unterhaugstett	1
MZ	Calw	Calw – Kernstadt Stammheim	1
DZ - KIZ	Bad Teinach-Zavelstein/ Neubulach	Neubulach – Kernstadt	periphere Lage
KIZ	Wildberg	Wildberg – Kernstadt	1
MZ	Nagold	Nagold – Kernstadt Emmingen Hochdorf Vollmaringen	1 + geplant Geplant
MZ	Horb	Horb – Kernstadt Altheim Bildechingen Nordstetten	1

Landesentwicklungsachse Calw – Althengstett – (Weil der Stadt – Leonberg – Stuttgart)

Zentral-örtliche Stufe	Achsenstandorte (Gemeinde/Stadt)	Siedlungsbereiche (Gemeinde, Stadt-/Ortsteil)	SPNV-Haltestelle
MZ	Calw	s.o.	
KIZ	Althengstett	Althengstett – Hauptort	Langfristig

Regionale Entwicklungsachse Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg - Bad Wildbad

Zentral-örtliche Stufe	Achsenstandorte (Gemeinde/Stadt)	Siedlungsbereiche (Gemeinde, Stadt-/Ortsteil)	SPNV-Haltestelle
MZ	Bad Wildbad	Bad Wildbad – Kernstadt Calmbach	4 2

Regionale Entwicklungsachse Althengstett – Ostelsheim – (Grafenau – Böblingen)

Zentral-örtliche Stufe	Achsenstandorte (Gemeinde/Stadt)	Siedlungsbereiche (Gemeinde, Stadt-/Ortsteil)	SPNV-Haltestelle
KIZ	Althengstett	s.o.	
	Ostelsheim	Ostelsheim	Langfristig

(Z) Außerhalb von Entwicklungsachsen werden in Zentralen Orten folgende Siedlungsbereiche festgelegt:

Siedlungsbereiche außerhalb von Entwicklungsachsen

Zentraler Ort	Siedlungsbereiche (Gemeinde, Stadt-/Ortsteil)	SPNV-Haltestelle
KIZ	Bad Herrenalb	Bad Herrenalb – Kernstadt
KIZ	Schömburg	Schömburg – Hauptort

(Z) Sofern Siedlungsbereiche außerhalb der Entwicklungsachsen und außerhalb der Hauptverkehrslinien, insbesondere peripher zu SPNV-Haltestellen liegen, ist für eine gute ÖPNV-Anbindung zu sorgen.

Begründung:

Mit der Ausweisung von Siedlungsbereichen werden Schwerpunkte festgelegt, auf die sich die Siedlungstätigkeit konzentrieren soll (Z (1)). Dadurch wird entsprechend der Vorgabe des Landesplanungsgesetzes § 8 Abs. (2) Nr. 3 eine Gliederung der Entwicklungsachsen vorgenommen (Z (2)). Durch diese Gliederung werden stark besiedelte, besiedelte und freizuhaltende Bereiche voneinander abgegrenzt. Zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Verkehrsnetzen werden im Bereich von Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs verstärkt Siedlungsbereiche ausgewiesen.

Die Ausweisung der Siedlungsbereiche schließt an die entsprechenden Ausweisungen im Regionalplan 2000 an. Änderungen wurden insofern vorgenommen, dass das Prinzip der Schwerpunktbildung auf Gemeinden, Stadt-/Ortsteile mit Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs sowie Achsenstandorte stärker berücksichtigt wurde. Daher wurden Ersingen mit zwei Haltestellen sowie Ostelsheim als neu vorgeschlagener Achsenstandort mit langfristig geplantem Haltestelle als Siedlungsbereiche aufgenommen. Zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Versorgungsnetzen werden auch in den Zentralen Orten außerhalb der Entwicklungsachsen Siedlungsbereiche festgesetzt (Z (3)). Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung soll hierbei insbesondere auf den Versorgungskern des Zentralen Ortes ausgerichtet werden.

Liegen Siedlungsbereiche außerhalb von Entwicklungsachsen und Hauptverkehrslinien, ist bei der Ausweisung von neuen Bauflächen auf eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu achten (Z (4)). Dies wird auch durch den LEP 2002 Plansatz 3.2.5 vorgegeben. In der Raumnutzungskarte sind die

Siedlungsbereiche durch quadratische Symbole dargestellt. Darüber hinaus werden sie in Z (2) und Z (3) jeweils in den Tabellen genannt.

Öffentlicher Verkehr

Der Regionalplan Nordschwarzwald formuliert insbesondere folgende Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr:

(G) Zukunftsorientierte Verkehrspolitik: Aufgrund ihrer naturräumlichen Gegebenheiten und ihrer Lage zwischen großen Wirtschaftsräumen und Arbeitsplatzschwerpunkten ist die Region auf ein Verkehrssystem angewiesen, das insbesondere die Anbindung der gesamten Region an diese Räume gewährleistet. Die Verkehrsinfrastruktur in der Region soll dabei als Gesamtverkehrssystem so ausgestaltet werden, dass die angestrebte, insbesondere wirtschaftliche Entwicklung der Region sichergestellt wird. Dazu ist das Verkehrssystem (Straße, Schiene, ÖPNV) innerhalb der Region weiter auszubauen.

(V) Zur Gewährleistung der erforderlichen besseren Anbindung der Region an die benachbarten Wirtschaftsräume und Arbeitsplatzschwerpunkte soll das Verkehrssystem auch über die Regionsgrenzen hinweg weiter ausgebaut werden.

Schienerverkehr – Regionale Verbindungen

(G) Auf den in der Raumnutzungskarte dargestellten regional bedeutsamen Schienenstrecken soll ein Schienenpersonenverkehrsangebot dauerhaft sichergestellt werden.

(Z) Die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Strecke Calw – Weil der Stadt soll weiterverfolgt werden.

(Z) Regionalbedeutsamer Schienenpersonennahverkehr soll mindestens im 1-Stunden-Takt gemäß dem seitens des Landes geplanten Integralen Taktverkehr auf allen Schienenstrecken in der Region gewährleistet werden. Dieser soll je nach Erfordernis aufgrund hoher Nachfrage oder auf Wunsch von Gebietskörperschaften im Sinne des „Angebotsprinzips“ durch Regional- oder zusätzliche Nahverkehrszüge verdichtet werden. Die Streckeninfrastruktur ist dazu entsprechend auszubauen, mindestens zu erhalten.

Dazu sollen folgende Maßnahmen auf den genannten Strecken durchgeführt werden:

(V) Pforzheim – Bad Wildbad (Enztalbahn): Weitere Verdichtung des Stadtbahnverkehrs bis Bad Wildbad-Kurpark nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten, Vervollständigung der neuen Haltepunkte gem. Konzept der AVG

(V) Pforzheim – Calw – Nagold – Horb (Nagoldtalbahn): Einführung eines verbesserten Betriebskonzepts mit modernen Dieselleichttriebwagen und Verdichtung auf einen ½-Stunden-Takt bis Calw bzw. Nagold entsprechend dem Vorschlag laut Plansatz 4.1.18 des Regionalplanes 2000. Die Wiedereinführung der Haltepunkte Pforzheim-Dillstein und Weißenstein soll angestrebt werden. Langfristig wird die Elektrifizierung der Strecke angestrebt.

(V) Bad Herrenalb – Ettlingen – Karlsruhe: Die Albtalbahn wird von der Karlsruher AVG mit elektrischem Stadtbahnverkehr betrieben und dient vor allem auch dem Freizeit- und Tourismusverkehr nach Bad Herrenalb; die sehr gute Verbindungsqualität ist beizubehalten.

Neue regionalbedeutsame Schienenverbindungen

(Z) Zwischen Calw und Böblingen soll als langfristiges Ziel eine überregional bedeutsame direkte Schienenverbindung weiterverfolgt werden.

(Z) Zwischen Nagold und Herrenberg soll eine überregional bedeutsame direkte Schienenverbindung weiterverfolgt werden.

Trassenfreihaltung

(Z) Als Trassen für den Ausbau (Ergänzung um 2. oder 3. Gleis) oder Neubau regionalbedeutsamer Schienenstrecken werden folgende in der Raumnutzungskarte dargestellte Linien/Korridore gesichert:

- Nagold – Herrenberg, Neubau zwischen Nagold, Jettingen und Herrenberg.

Im Bereich der in der Raumnutzungskarte dargestellten Freihaltetrassen sind Maßnahmen, die einem späteren Schienenaus- oder -neubau an dieser Stelle entgegenstehen können, nicht zulässig.

(V) Bei einer Fortschreibung des Regionalplans Stuttgart soll zur Realisierbarkeit einer Direktverbindung Calw – Böblingen eine Freihaltetrasse zwischen der östlichen Grenze Lkr. Calw und Böblingen ausgewiesen werden. Ebenso soll die Freihaltetrasse von Nagold über Jettingen für eine Schienenverbindung nach Herrenberg aufgenommen werden.

Haltepunkte

(G) Alle Haltepunkte, die regelmäßig im Schienenpersonenverkehr bedient werden, sind im Gesamtverkehrssystem als attraktive Verknüpfungs- und Umsteigepunkte zwischen SPNV, ÖPNV, Individualverkehr und Fußgänger- und Fahrradverkehr auszugestalten. Es sind Park+Ride-Plätze und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl anzulegen und möglichst behindertengerechte Zuwege zu schaffen. Bestehende und geplante Haltepunkte sowie touristische Haltepunkte sind in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Schienenverkehr und Siedlungsentwicklung

(G) Die Bauleitplanung soll die Nutzbarkeit des Schienenpersonenverkehrs und des ÖPNV berücksichtigen und fördern, um dadurch dämpfend auf die Entwicklung des individuellen Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf der Straße einzuwirken.

(Z) Im Einzugsbereich der Haltepunkte des Schienenpersonenverkehrs, die nicht ausschließlich dem Freizeitverkehr dienen, ist durch die Bauleitplanung insbesondere im Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim auf eine Verdichtung der Bebauung hinzuwirken.

Öffentlicher Personennahverkehr

(G) Der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße soll eine gute Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte und Freizeit- und Erholungseinrichtungen gewährleisten. Er ist insbesondere so zu gestalten, dass die zentralörtliche Gliederung in Liniengestaltung und Fahrtenhäufigkeit nachvollzogen wird.

(G) Die ÖPNV-Konzepte gemäß den Nahverkehrsplänen der zuständigen Aufgabenträger in der Region sollen dementsprechend so aufeinander und mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Regionen abgestimmt werden, dass die Region dadurch stärker vernetzt, die Erreichbarkeit der o.g. Einrichtungen verbessert und die Anbindung an die Nachbarregionen verstärkt wird. Es ist anzustreben, dass im Bereich der Schienenstrecken der Busverkehr keine Konkurrenz zum vorhandenen oder geplanten Zugangebot darstellt, sondern dieses im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts ergänzt. In der Region und in Abstimmung mit benachbarten Regionen ist mittelfristig eine flächendeckende verbundähnliche Verkehrskooperation aller Verkehrsträger anzustreben. Kurzfristig ist die Zusammenarbeit benachbarter Verkehrsverbände, auch außerhalb der Region, auszubauen.

2.3 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit § 14 b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass grundsätzlich Maßnahmenvorschläge von Planwerken einer strategischen Umweltprüfung SUP unterzogen werden müssen, wenn sich diese Maßnahmen erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Damit sollen von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufgezeigt werden. Voraussetzung ist, dass der Plan für die jeweiligen Maßnahmen als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet wird. Nach § 1 Abs. 2 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der zugeordneten Anlage 3 sind Nahverkehrspläne grundsätzlich Planwerke, die einer SUP bedürfen.

Eine unmittelbare Bindungswirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Über diesen Wirkmechanismus werden fallweise Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen beeinflusst und Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz flankiert. Insoweit kann der Nahverkehrsplan als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG³ betrachtet werden. Des Weiteren werden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans Veränderungen im Verkehrsangebot mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder Kommunalverwaltungen richten, haben demgegenüber ausschließlich Empfehlungscharakter.

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung wird das Ziel verfolgt, von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen. Die Güte der Umweltprüfung muss dabei die Planungstiefe der entsprechenden Planung (hier des Nahverkehrsplans) nicht übersteigen. Eine projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines Bebauungsplan- oder eines Planfeststellungsverfahrens wird durch eine Strategische Umweltprüfung nicht ersetzt.

Ob der vorliegende Nahverkehrsplan überhaupt der Verpflichtung zur Prüfung von Umweltauswirkungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)⁴ unterliegt, kann durch eine vom Umweltbundesamt herausgegebene Arbeitshilfe einfach und zügig festgestellt werden. Diese in Abbildung 2-1 dargestellte, aus dem „Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP); (Forschungsvorhaben 206 13 100)“ entnommene Arbeitshilfe dient der Feststellung der Prüfpflicht und der SUP-Vorprüfungspflicht eines Plans oder Programms.

Die meisten der dort gestellten Fragen können mit nein beantwortet werden. Unter § 14 Abs. 2 UVPG fallen im Verkehrsbereich nur Neubauvorhaben von Bahnstrecken und Bahnhöfen im Verkehrssektor. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß § 14 b Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Hierzu macht der Nahverkehrsplan keinerlei Aussagen, da Investitionen in die Schieneninfrastruktur einer höheren Landesbehörde unterstehen. Die bestehenden Planungen zum Ausbau der Hermann-Hesse-Bahn sind in diesem Nahverkehrsplan nur nachrichtlich übernommen.

In § 14 Abs. 3 UVPG wird die Rahmensetzung von Plänen und Programmen beschrieben. Ein Rahmen wird immer dann gesetzt, wenn der Plan oder das Programm Festlegungen mit Bedeutung für die spätere Zulassungsentscheidung enthält, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen. Dies umfasst auch:

³ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

⁴ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

- Ziele für den Schienenverkehr (Kapitel 4.2):
 Die in Kapitel 4.2 nachrichtlich übernommenen Ziele im Bereich Angebotsqualität und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr führen zu zusätzlichen Fahrten und mehr Haltevorgängen. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf die Schiene angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Der Ausbau der Hermann-Hesse-Bahn hat Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter, hierzu sind jedoch bereits einige Umweltverträglichkeitsprüfungen abgeschlossen oder noch in Bearbeitung.
- Ziele und Maßnahmen im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr (Kapitel 4.3):
 Die in Kapitel 4.3 definierten Ziele im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr führen teilweise zu zusätzlichen Fahrten. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den Bus angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung auf den genutzten Straßen können die Umweltauswirkungen der Maßnahmen somit als sehr gering eingestuft werden.
 Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmensetzend, die Maßnahmen besitzen aber keine erheblichen Umweltauswirkungen.
- Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Kapitel 4.5.1):
 Durch eine Verbesserung der Abgasemissionswerte der eingesetzten Busse werden Abgase vermieden. Allerdings kann sich der Energieverbrauch der Busse dadurch leicht erhöhen. Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG rahmensetzend, es bestehen aber keine gravierenden negativen Umweltauswirkungen.
- Umsetzung von tariflichen Maßnahmen (Kapitel 4.5.2) und Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement (Kapitel 4.5.3):
 Die tariflichen Maßnahmen und Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement haben das Ziel, Fahrten vom Pkw auf den Bus und die Schiene zu verlagern, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Es sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.
- Umsetzung der Ziele für die Ausstattung von Haltestellen (Kapitel 4.5.4)
 Hier werden allgemeine Ziele für die Ausstattung bereits bestehender Haltestellen definiert. Daraus sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

2.4 Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Calw

Der Nahverkehrsplan (insbesondere das Kapitel 3) wurde in Zusammenarbeit mit der AG Mobilitätskonzept, einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der im Kreistag vertretenen Fraktionen, erarbeitet. Nach Beratung des Entwurfs in der Arbeitsgruppe erfolgt das offizielle Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden im Landkreis Calw, benachbarter Aufgabenträger, Verbände und weiterer Beteiligter nach § 12 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg. Die eingegangenen Stellungnahmen werden in Anlage 2 aufgelistet.

Nach der Aufarbeitung der Stellungnahmen hat der Kreistag darüber beraten und hat den Nahverkehrsplan am 18.07.2016 inklusive der vorgeschlagenen Änderungen beschlossen. Diese Änderungen sind in der vorliegenden Fassung eingearbeitet.

3. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 2008

Im Nahverkehrsplan 2008 wurden keine konkreten Einzelmaßnahmen abgeleitet. Die bestehenden strukturellen Mängel im Netz erforderten eine weitgehende Überplanung des ÖPNV-Angebots in Teilräumen. Diese Planungsaufgaben und deren Umsetzung wurden als Maßnahmen mit Umsetzungszeitpunkt im Nahverkehrsplan definiert.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde geprüft und wird hier dokumentiert. Die damals definierten Maßnahmen sind *in kursiver Schrift* nachrichtlich dargestellt. Die Dokumentation bezieht sich nur auf die damaligen Maßnahmen. Durch die abweichende Definition der Ziele und Rahmenvorgaben im vorliegenden Nahverkehrsplan ergibt sich auch eine abweichende Ableitung von Maßnahmen (vgl. Kapitel 8).

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. Durch das SWR-Bus-Konzept, bei dem im Rahmen des Calwer Wegs die Firmen **Schöttle**, **Walz**, **Rexer** und **Südwestbus** einen gemeinsamen Fahrplan entwickelten, wurde diese Maßnahme umgesetzt.*
- *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.
Eine Verschiebung der Unterrichtszeiten konnte nicht umgesetzt werden, gleichwohl wurde das Angebot im Dezember 2014 auf mehreren Linien überplant.
- *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.
Die Unterrichtszeiten wurden zwar nicht verschoben (s.o.), aber die Linien 430 und 443 wurden verbunden und in Pfalzgrafenweiler und Altensteig auf die Linie 7938 abgestimmt.
- *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.
Zum Fahrplanwechsel 2014/2015 wurde Linie 450 auf Linie 7938 in

Egenhausen abgestimmt. Fahrgäste aus Haiterbach (insb. Schüler) haben durch den abgestimmten Fahrplan in Egenhausen die Möglichkeit in beide Richtungen umzusteigen.

- *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.
Linie 7795 wurde im Dezember 2014 in die Linie 7794 integriert und das Angebot zwischen Altensteig und Nagold neu strukturiert.

Neben diesen Maßnahmen konnte im Rahmen des Calwer Wegs im Jahr 2009 ein gemeinsames Konzept der Firmen Volz und Südwestbus im Raum Calw – Unterreichenbach – Kapfenhardt sowie das SWR-Bus-Konzept im Bereich Heumaden – Calw – Oberreichenbach – Bad Wildbad / Agenbach umgesetzt werden. Im Jahr 2010 wurde im gesamten übrigen Raum Mitte ein neues Angebotskonzept umgesetzt.

Der Calwer Weg wurde 2008 als Reaktion der Unternehmen im Landkreis auf die vom Kreistag beschlossene Linienbündelung ins Leben gerufen. In der Folgezeit wurden in mehreren Planungsräumen unternehmensübergreifende Angebotskonzepte umgesetzt. Nach dem SWR-Bus-Konzept im Raum Oberreichenbach folgte eine Überplanung des gesamten Raums Mitte.

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.
Eine teilweise Reduzierung erfolgte im Rahmen SWR-Bus-Konzepts.
- *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.
Im Rahmen der Überplanung des Raums Mitte wurde das Angebot besser koordiniert.
- *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.
Die Unterrichtszeiten konnten nicht verschoben werden (s.o.), dennoch erfolgte eine teilweise Umsetzung im Rahmen der Überplanung im Raum Mitte.

- *Bereich Wildberg – Nagold*
Die Linien 540, 551 und 710 könnten zusammengefasst und die Bedienung in diesem Bereich neu geordnet werden.
 Der Verkehr in diesem Bereich wurde neu geordnet und koordiniert. Linie 551 existiert nicht mehr als eigenständige Linie.
- *Stammheim – Calw*
Es soll geprüft werden, ob eine zeitliche Verschiebung einzelner Kurse der Linien 763 Böblingen – Calw und 773 Herrenberg – Calw trotz der bestehende Fahrplanzwänge der Regionallinien möglich ist, um das Angebot für Stammheim zeitlich besser zu verteilen.
 Diese Maßnahme konnte nicht umgesetzt werden.

Dezember 2013:

- *Bereich Calw/Bad Liebenzell – Weil der Stadt*
Die Bedienung im Bereich Neuhengstett / Ottenbronn / Möttlingen sollte besser systematisiert und vertaktet werden.
 Im Rahmen der Übernahme der Fa. Eichele durch die Fa. Volz erfolgt eine integrierte Bedienung aus einer Hand.

Dezember 2014:

- *Bereich Schömberg*
Der Korridor Schömberg – Bad Liebenzell mit den Linien 715, 723, 820 soll neu geordnet werden. In Schömberg sollen soweit möglich Anschlüsse zwischen den Relationen Schömberg – Bad Wildbad, Schömberg – Neuenbürg, Schömberg – Pforzheim, Schömberg – Unterreichenbach und Schömberg – Bad Liebenzell hergestellt werden.
 Im Rahmen eines Betreiberwechsels erfolgte 2015 auch eine Neustrukturierung des Angebots zwischen Schömberg und Bad Liebenzell.

4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Calw

4.1 Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

Leitbild der Verkehrsgestaltung:

Abgestuftes flächendeckendes Verkehrssystem

Die flächendeckende Bedienung im ÖPNV muss erhalten bleiben. Während in den ländlichen Räumen eine Grundversorgung im Vordergrund steht, soll das Angebot auf den Achsen auch eine Alternative zum Pkw-Verkehr darstellen.

Verknüpfung der ÖPNV-Systeme

Der ÖPNV soll im gesamten Kreisgebiet als integriertes Gesamtsystem bestehen. Dazu sollen die Teilsysteme optimal miteinander verknüpft werden.

Vernetzung der Verkehrsträger

Der ÖPNV soll auch mit anderen Verkehrsträgern (B+R, B+R, Leihfahrrädern Carsharing etc.) vernetzt werden, um die Einzugsbereiche der Bahn-Stationen und Bus-Haltestellen zu vergrößern und so direkte und schnelle Zugangsmöglichkeiten zum Leistungsnetz zu ermöglichen.

Leitbild für das ÖPNV-Angebot:

Rückgrat SPNV:

Albtal-, Enz- und Nagoldtalbahn bedienen die zentralen Achsen. Die SPNV-Achsen werden durch die Verbindung Calw – Weil der Stadt ergänzt.

Entlastungsfunktion auf den Hauptachsen des Busverkehrs

Hier soll das Angebot als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr MIV weiter ausgebaut werden, z.B. durch dichte Takte und Schnellbuslinien.

Anbindung aller Gemeindehauptorte an einen festen Stundentakt

Ein regelmäßiges Angebot durch Busse soll die wichtigen Orte des Kreises vernetzen.

Flächendeckende Daseinsvorsorge

ÖPNV soll flächendeckend die Mobilität für die gesamte Bevölkerung mit einer stündlichen Verfügbarkeit sichern. Er ermöglicht damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dabei sollen bedarfsgesteuerte, flexible Systeme verstärkt zum Einsatz kommen.

Leitbild der ÖPNV-Organisation:

Weiterentwicklung VGC

Die VGC soll neben einer Weiterentwicklung des Verbundtarifs auch verstärkt Aufgaben der Koordination und Vernetzung der einzelnen Verkehrsangebote und der Weiterentwicklung elektronischer Mobilitätsdienste wahrnehmen.

Schaffung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit bis 2022:

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist nicht nur gesetzliche Aufgabe, sondern auch eine zunehmende gesellschaftliche Forderung.

Qualitative Fortentwicklung des ÖPNV

Qualitativ muss der ÖPNV den technischen Entwicklungen, den wachsenden Qualitätserwartungen und den Anforderungen des demografischen Wandels folgen (z. B. Echtzeit-Fahrgastinformation, technikgestützte Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln).

4.2 Ziele für den Schienenverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG beim Land Baden-Württemberg. Das Land finanziert SPNV-Leistungen auf bundeseigenen Schienenstrecken gemäß dem Landesstandard. Darüberhinausgehende Leistungen werden von kommunaler Seite getragen.

Im Landkreis Calw bestehen die drei Schienenstrecken Albtalbahn, Enztalbahn und Nagoldtalbahn. Alle drei Bahnen bieten einen Schienenverkehr in dichtem Takt und auf qualitativ hohem Niveau. Dieses Angebotsniveau soll auch in Zukunft aufrechterhalten werden.

Auf der Landesentwicklungsachse (Stuttgart – Leonberg –) Weil der Stadt – Ostelsheim – Althengstett – Calw wird bis Dezember 2018 mit der Hermann-Hesse-Bahn ein Schienenpersonennahverkehrsangebot geschaffen. Der Landkreis Calw und die Anliegerkommunen engagieren sich hier finanziell sowohl bei den Investitionen in die Infrastruktur als auch in den Betrieb. Mittel- bis langfristig wird aber erwartet, dass sich das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger im SPNV finanziell engagiert. Die Umsetzung der Hermann-Hesse-Bahn und deren Weiterentwicklung wurde in einem Stufenkonzept gemeinsam von Landkreis Calw, Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart, Landkreis Böblingen und allen Anliegerkommunen festgelegt. Hierbei sind auch langfristig Überlegungen zur Einbeziehung in das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart vorgesehen.

Überlegungen, die Landesentwicklungsachse Herrenberg – Jettingen – Nagold ebenfalls mit einem SPNV-Angebot zu bedienen, scheitern bislang an einer fehlenden wirtschaftlichen Tragfähigkeit einer solchen direkten Verbindung. Daher soll – neben einer hochwertigen Busbedienung auf dieser Achse – mittelfristig eine umsteigefreie SPNV-Anbindung für Nagold im Rahmen des Konzepts „Interim Plus“ geschaffen werden. Im Rahmen dieses – derzeit einer ständigen Weiterentwicklung unterworfenen Konzepts – ist vorgesehen, dass im Rahmen der Beschleunigung der Gäubahn (Stuttgart – Singen) die Möglichkeit genutzt wird Regionalexpresszüge im Stundentakt zu flügeln und nach Nagold weiterzuführen. Somit entstünde eine umsteigefreie Anbindung von Nagold an den Raum Böblingen/Stuttgart. Der Landkreis wird sich gemeinsam mit der Stadt Nagold beim Land für diese Lösung einsetzen.

Auf der Kulturbahn sind Ausbau und Attraktivierung durch neue Haltepunkte noch nicht abgeschlossen. Hier soll in Abstimmung mit dem Infrastruktureigentümer, der DB AG und den Anliegerkommunen sukzessive weiter an Verbesserungen gearbeitet werden.

4.3 Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr Definition der ausreichenden Bedienung

Zur Umsetzung der übergeordneten Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Calw (Kapitel 4.1) werden die Angebotsstandards differenziert. Die Definition der Rahmenvorgaben erfolgt in Abhängigkeit von der räumlich wie zeitlich unterschiedlichen Nachfragestruktur sowie der Raumordnung und vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Möglichkeiten. Die Festlegung erfolgt weiter nach einem abgestuften, jedoch kreiseinheitlichen Maßstab.

Auf den potenzialstarken und raumstrukturell bedeutsamen Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum MIV weiter gestärkt und ausgebaut werden. In den nachfrageschwächeren Räumen soll ein Standard angeboten werden, welcher als Daseinsvorsorge eine Teilhabe an Ausbildung, Erwerbstätigkeit und am sonstigen gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Dabei sollen verstärkt **Bedarfsverkehre** zum Einsatz kommen.

Die in den folgenden Kapiteln (4.3.1 bis 4.3.5 sowie 4.4 bis 4.6) formulierten verkehrlichen Ziele werden als ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG festgelegt. Sie stellen die öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG dar.

4.3.1 Netzstruktur

Um seine Rolle als Alternative zum Individualverkehr wahrnehmen zu können, muss der ÖPNV eine möglichst hohe Taktdichte sowie eine mit dem Auto konkurrenzfähige Reisegeschwindigkeit aufweisen. Abhängig von der Raum- und Nachfragestruktur sind hierfür räumliche Abstufungen erforderlich. Im Landkreis Calw kommen im Wesentlichen drei Systeme zur Anwendung:

- **Flächendeckende Versorgung:**
Bedarfsverkehre zur Daseinsvorsorge stellen eine flächendeckende ÖPNV-Versorgung sicher (vgl. Kapitel 4.3.2, Abschnitt A). Sie werden ergänzt durch ein bedarfsorientiertes, in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtetes Busnetz in der Fläche sowie ein vertaktetes Angebot in den großen Kreisstädten.
- **ÖPNV-Achsen:**
Überlagert wird die flächenhafte Versorgung durch ÖPNV-Achsen, auf denen schnelle, direkte Busverbindung hergestellt werden (vgl. Kapitel

4.3.2, Abschnitt B). Bei diesen Achsen wird zwischen Basisachsen mit nachfrageorientiertem Angebot und Leistungsachsen mit dichtem Takt unterschieden.

- SPNV auf den Hauptachsen, auf denen ein Schienenverkehr wirtschaftlich sinnvoll ist (vgl. Kapitel 4.3.2, Abschnitt C)

Durch die flächenhaften Bedarfsverkehre sowie Basis- und Leistungsachsen wird ein flächendeckender Stundentakt im Landkreis hergestellt. Alle Gemeindehauptorte werden durch den SPNV oder durch Leistungsachsen angebunden.

4.3.2 Bedienungskategorien der Linien

Im Landkreis Calw werden folgende Achsenkategorien definiert (Orte außerhalb des Landkreises sind in Klammern gesetzt):

A) Flächendeckende Versorgung

Außerhalb der Achsen, die in Abschnitt B definiert werden, besteht im Landkreis Calw meist keine hinreichende Nachfrage, um mit konventionellem Bus-Linienverkehr ein attraktives Angebot außerhalb des Schülerverkehrs (vgl. Kapitel 4.3.4) herzustellen. Hier sollen daher vornehmlich **Bedarfsverkehre** zum Einsatz kommen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Angebote ist im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu definieren und kann je nach der örtlichen Situation sehr unterschiedlich sein. Zum Einsatz können beispielsweise kommen:

- Rufbusse
Rufbusse werden durch die Busunternehmen mit ihrem Fahrzeugpark betrieben. Die Fahrten sind ganz oder auf einem Teil des Linienwegs als Anmeldefahrten konzipiert. Es gilt meist der reguläre ÖPNV-Tarif.
- Ruftaxi
Ruftaxis werden in der Regel von Taxi- und Mietwagen-Unternehmen betrieben. Sie verkehren nur auf Bestellung. Die Bedienung kann sich weit von klassischen Linienwegen lösen und flächenhaft erfolgen. Hier kommen häufig eigene Tarife zur Anwendung.
- Rufauto
Zur Ergänzung des ÖPNV in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende bestehen in vielen Gemeinden Rufauto-Systeme, die vom Landkreis organisiert und von Taxi-Unternehmen betrieben werden. Dadurch besteht auch im Freizeitverkehr ein Mobilitätsangebot.

Insbesondere auf die Belange des Schülerverkehrs ist das Schulverkehrsnetz ausgerichtet, welches bedarfsorientiert und mit klassischen Linienbussen große Verkehrsströme bedient. Konkrete Verbindungen dieser Kategorie sind im Nahverkehrsplan nicht festgelegt, da sich das Schulverkehrsnetz flexibel an

Änderungen in der Schullandschaft anpassen muss. Grundsätzliche Anforderungen an den Schülerverkehr sind jedoch in Kapitel 4.3.4 festgelegt.

In Abstimmung mit den Schulträgern der Nachbarkreise soll ein Schulnetz, insbesondere über Vollmaringen, beibehalten werden.

B) Bus-Achsen

Neben der flächenhaften Versorgung ist der Flächenlandkreis Calw auf schnelle, direkte und leistungsstarke ÖPNV-Achsen angewiesen, auf denen grundsätzlich klassische Linienbusse zum Einsatz kommen. Hier kommt ein abgestuftes Angebot zur Anwendung:

- **Basisachsen**
Hier sind raumstrukturell bedeutsamen Achsen definiert, bei denen aus wirtschaftlichen und Nachfragegründen nicht die Standards der unten dargestellten Leistungsachsen angewandt werden sollen.
- **Leistungsachsen Kategorie 2**
In dieser Kategorie sind die nachfragestarken und raumstrukturell bedeutsamen Achsen festgelegt. Insbesondere erhalten in dieser Kategorie alle kreisangehörigen Gemeinden einen Anschluss an das ÖPNV-Netz.
- **Leistungsachsen Kategorie 1**
Diese Kategorie bietet auf den besonders nachfragestarken Achsen in Richtung Region Stuttgart ein Angebot in dichtem Takt. Es schafft die Anbindung an die S-Bahn Stuttgart. Die Achsen decken damit auch die im Landesentwicklungsplan 2002 festgelegten und im Regionalplan ausgeformten Landesentwicklungsachsen ab, die nicht im SPNV bedient werden.

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Achsen-Standard erfüllen
Basisachsen	
Bad Liebenzell – Schömberg – Höfen – Bad Wildbad	723, 820
Dobel – Bad Wildbad	719
Enzklösterle – Seewald – Freudenstadt (Fortsetzung der Leistungsachse Bad Wildbad – Enzklösterle)	7780
Bad Liebenzell – Weil der Stadt	880
K: Calw – Deckenpfronn – Herrenberg	773
Calw – Hirsau – Althengstett *)	Liniennummern noch offen
Calw – Stammheim – Gechingen – Althengstett *)	
Althengstett – Gechingen – Ostelsheim – Weil der Stadt *)	
Neuweiler – Bad Teinach – Calw	633
Neubulach – Wildberg – Gärtringen	759
Neubulach – Wart	640
Leistungsachsen Kategorie 2	
Bad Herrenalb – Dobel (– Neuenbürg – Pforzheim)	716, 719
Schömberg – Engelsbrand – Pforzheim	743
K: Bad Wildbad – Oberreichenbach – Calw	632, 680, 724
Bad Wildbad – Enzklösterle	7780
Calw – Althengstett – Simmozheim (– Weil der Stadt) **)	670
Calw – Althengstett – Ostelsheim (– Weil der Stadt) **)	670
Althengstett – Simmozheim – Weil der Stadt *)	Nr. noch offen
Calw – Gechingen – Böblingen	763
K: Zavelstein – Calw	633, 635, 641
Neubulach – Calw	633,640
Wildberg – Herrenberg	775

K: Korridorbedienung: Standard wird durch mehrere Linien oder Linienvarianten gemeinsam hergestellt

*) Achsen nach Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn, bis dahin abweichende Führungen

Tabelle 4-1: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Busnetz

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Achsen-Standard erfüllen
Leistungachsen Kategorie 2 (Fortsetzung)	
Neuweiler – Altensteig	435
Simmersfeld – Altensteig	420
K: Altensteig – Ebhausen – Nagold	7794
Altensteig – Egenhausen	445, 450, 7938
Haiterbach – Nagold	7796
Mötzingen – Nagold	777, 778, 7794
Altensteig – Freudenstadt	7938
Leistungachsen Kategorie 1	
K: Calw – Althengstett (– Weil der Stadt) **)	670
K: Nagold – (Oberjettingen – Herrenberg)	7794

K: Korridorbedienung: Standard wird durch mehrere Linien oder Linienvarianten gemeinsam hergestellt

**) Nur bis Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn

Tabelle 4-1 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Busnetz

Bei der Ausgestaltung der Achsen sind neben den Gemeinden und Ortsteilen auch überörtlich bedeutsame Ziele zu berücksichtigen wie Gewerbegebiete und die Landeslinik Nordschwarzwald.

Die Landesentwicklungsachse Herrenberg – Jettingen – Nagold ist die einzige Landesentwicklungsachse im Landkreis Calw, für welche kein Schienenverkehr besteht oder während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant ist. Auf dieser Achse legt der Kreis großen Wert auf eine hochwertige Busbedienung.

Auf Basisachsen sollen regelmäßige Erhebungen durchgeführt werden, um das Angebot an die Nachfrageentwicklung anzupassen. Bedarfsverkehre können bei hinreichender Nachfrage auf Basisachsen hochgestuft werden.

C) SPNV-Achsen

SPNV-Achsen bieten ein vertaktetes Angebot an allen sieben Wochentagen zwischen 5 und 24 Uhr (erste Ankunft in den Zentren vor 6:00 Uhr, letzte Abfahrt nach 23 Uhr).

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Achsen-Standard erfüllen
SPNV-Achsen	
Bad Herrenalbb (– Ettligen – Karlsruhe – Linkenheim – Hochstetten)	S 1 Albtalbahn
Bad Wildbad Kurpark – Bad Wildbad Bahnhof (– Neuenbürg – Pforzheim)	S 6 Enztalbahn
(Horb –) Nagold-Hochdorf – Nagold – Calw (– Pforzheim)	KBS 774 Nagoldtalbahn
Calw – Althengstett – Ostelsheim(– Weil der Stadt – Renningen)	Hermann-Hesse-Bahn

Tabelle 4-2: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen SPNV

Die Bedienung dieser Achsen erfolgt ausschließlich im SPNV. Eine Ergänzung/Parallelbedienung durch Busse ist nicht vorgesehen. Davon unbenommen ist aber eine parallele Führung anderer, weiter unten definierter Achsen auf Teilstrecken.

Die Hermann-Hesse-Bahn folgt der im Regionalplan ausgewiesenen Landesentwicklungsachse (Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt) – Althengstett – Calw. Die Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn ist für Dezember 2018 geplant. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Bedienung durch eine Leistungsachse in der Kategorie 1 erfüllt (s.u.).

Die im Regionalplan ausgewiesene Landesentwicklungsachse Pforzheim – Bad Liebenzell – Calw – Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach – Wildberg – Nagold – Horb deckt sich nicht vollständig mit der Nagoldtalbahn. Das laut Regionalplanung verbundene Kleinzentrum Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach wird durch die Bahn nicht erschlossen. Hier werden daher zwei Leistungsachsen definiert, welche als Zubringer zur Schiene dienen.

4.3.3 Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Für die einzelnen Netzkategorien werden Mindestbedienungsstandards definiert. Dazu werden verschiedene Zeitbereiche unterschieden:

- Kernverkehrszeiten KVZ (tagsüber: im Berufs- und Schülerverkehr sowie während der Öffnungszeiten von Geschäften, Arztpraxen, Behörden etc.)
- Schwachverkehrszeiten SVZ (abends, an Wochenenden/Feiertagen)

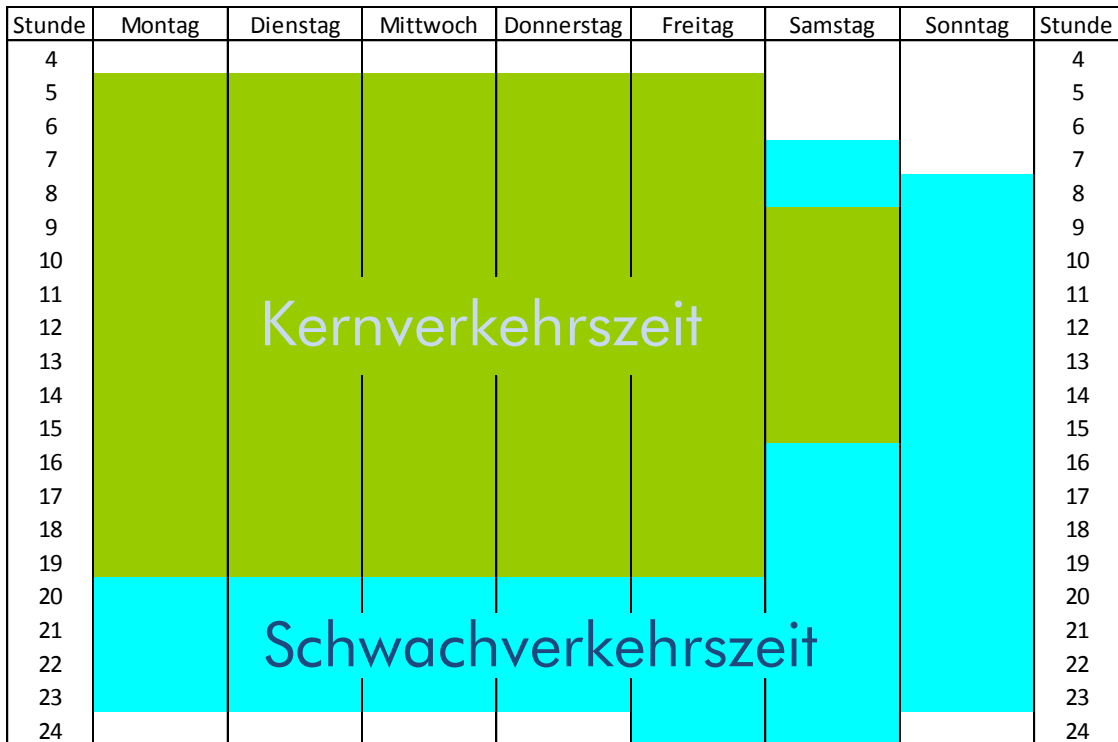


Abbildung 4-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten

Die Zeitbereiche sind zu folgenden Zeiten wirksam (vgl. Abbildung 4-1):

Kernverkehrszeiten

- Montag bis Freitag 5:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 9:00 bis 16:00 Uhr

Schwachverkehrszeiten

- Montag bis Freitag 20:00 bis 24:00 Uhr
(Nächte Freitag auf Samstag bis 1:00 Uhr)
- Samstag 7:00 bis 9:00 Uhr
- Samstag 16:00 bis 1:00 Uhr
- Sonntag 8:00 bis 24:00 Uhr

Diese Festlegung bedeutet, dass bei vertakteten Verkehren die erste Abfahrt und die letzte Ankunft innerhalb des Zeitbereichs liegen muss (beispielsweise bei Stundentakt erste Abfahrt vor 6 Uhr, bei Halbstundentakt vor 5:30 Uhr).

Von den Zeitbereichen kann aufgrund örtlicher Besonderheiten, beispielsweise Betriebszeiten großer Arbeitgeber, Ladenöffnungszeiten, usw. abgewichen werden. Abbildung 4-1 zeigt die Bedienungszeiten in einer grafischen Übersicht.

Es gelten folgenden Mindest-Bedienungshäufigkeiten:

	Kernverkehrszeiten	Schwachverkehrszeiten
Bedarfsverkehre	stündliches Angebot als Bedarfsverkehr soweit kein Linienbusangebot vorhanden	stündliches Angebot als Bedarfsverkehr
Schulverkehrsnetz	Angebot als Linienbus insbesondere im Schülerverkehr	siehe Bedarfsverkehre
Basisachse	Buslinie mit festen Fahrten wegen kreisbedeutsamer Verbindungsfunktion; zusammen mit Bedarfsverkehr Stundentakt	siehe Bedarfsverkehre
Leistungssachse 2	Bus einmal pro Stunde	einzelne Fahrten; abends: zwei Fahrtenpaare; Sa/So tagsüber alle zwei Stunden, darüber hinaus Bedarfsverkehre möglich.
Leistungssachse 1	Bus zweimal pro Stunde	Bus einmal pro Stunde

Tabelle 4-3: Bedienungshäufigkeiten

Zur Steigerung der Attraktivität im Jedermannverkehr ist auf den Leistungsachsen 1 und 2 grundsätzlich ein Taktverkehr anzubieten. Montag bis Freitag vor 8:00 Uhr und im Schülerverkehr können jedoch Taktabweichungen erforderlich sein.

Die Linienführung der Leistungsachsen erfolgt auf möglichst direktem Weg, um mit dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen. Im konkreten Einzelfall ist zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung (vgl. Abschnitt 4.3.5) abzuwägen. Bei nachfragestarken Linien ist auch eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil (Schnellbus) und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion möglich. Gleiches gilt, wenn die Standards durch mehrere sich überlagernde Linien erreicht werden.

Die Bedienung auf den oben aufgeführten Basis- und Leistungsachsen erfolgt umsteigefrei. Die heute durchgehende Bedienung zwischen Altensteig und Herrenberg ist beizubehalten.

Alle Wohnorte und Siedlungen ab 50 Einwohnern, die nicht durch eine Achse im Stundentakt erschlossen werden, werden im Bedarfsverkehr mindestens stündlich bedient.

Die hier genannten Anforderungen an die Bedienungshäufigkeiten und Zeiten 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 (s.u.).

4.3.4 Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr

Schüler stellen den größten zu befördernden Personenkreis im ÖPNV des Landkreises Calw dar. Für sie werden daher spezielle Rahmenvorgaben definiert. Gleichwohl sind – insbesondere auf den regionalen Achsen und den Stadtlinien – auch die Anforderungen im allgemeinen Verkehr zu beachten.

Um den unterschiedlichen pädagogischen Konzepten der Schulen gerecht zu werden, wird vom Landkreis Calw je Schulstandort eine feste Anzahl an Fahrten zugesichert. Zu welcher Tageszeit und in welcher Funktion diese Fahrten eingerichtet werden, wird individuell mit den jeweiligen Beteiligten abgestimmt.

- Standorte von Grundschulen: 20 Fahrten pro volle Schulwoche
Die Verteilung über die Wochentage wird mit den Schulen nach ihren Bedürfnissen abgestimmt.

- Standorte von weiterführenden Schulen: 7 Fahrten pro Schultag

Die Standards gelten für jeden Wohnort bezogen auf einen Schulstandort. Sie gelten für den gesamten Schulstandort. Befinden sich mehrere Schulen am selben Standort, müssen sie sich über die gewünschte zeitliche Lage der einzelnen Fahrten einigen. Die Zeiten müssen sich an den Belangen des ÖPNV, insbesondere einer durchgehenden, vertakteten Bedienung orientieren.

Die Bedienung des Schülerverkehrs erfolgt im Rahmen des Schulverkehrsnetzes, aber auch auf Leistungsachsen werden nach Bedarf Kurse eingerichtet, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind.

Die Fahrten zu/von den Grundschulen erfolgen innerhalb ihres Schulbezirks umsteigefrei. In begründeten Ausnahmefällen können auch Umsteigeverbindungen eingerichtet werden. Zu/von den weiterführenden Schulen sind zur effizienten Abwicklung des Verkehrs generell auch Umstiege möglich.

Die Satzung des Landkreises Calw über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten legt unter dem Gesichtspunkt der Kostenerstattung die maximal zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht auf 60 Minuten fest. Daneben wird als Qualitätsziel für den Nahverkehrsplan festgelegt, dass die Wartezeiten (zwischen Ankunft des ÖPNV und Unterrichtsbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des ÖPNV, jeweils abzüglich notwendiger Fußwegezeit) in der Regel 25 Minuten nicht überschreiten, sofern dieser Standard bereits heute vorliegt und dadurch kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Der nach Schülerzahl gewichtete Mittelwert soll 15 Minuten nicht überschreiten. Bei vertakteten Linien mit großer Bedeutung im Jedermann-Verkehr, insbesondere auf den Leistungsachsen 1 und 2 und den Stadtlinien, sind zur Aufrechter-

haltung eines durchgehenden Taktes auch längere Wartezeiten akzeptabel. Eine Abwägung der Ziele eines durchgehenden Taktes und kurzer Wartezeiten erfolgt im Einzelfall.

Der unwirtschaftliche Einsatz von **zusätzlichen Fahrzeugen in der Schülerspitze** ist durch eine unternehmensübergreifende Organisation zu vermeiden. Darüber hinaus sind die Schulträger und Schulen gehalten, über gestaffelte Unterrichtszeiten und/oder die Verteilung der Schüler auf mehrere Wellen einen Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des Schülerverkehrs im ÖPNV zu leisten. Im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten sollen sich diese Kooperationen am bestehenden ÖPNV-Netz orientieren.

4.3.5 Ziele für die räumliche Erschließung

Alle Ortslagen mit über 50 Einwohnern sind über zumutbare Entfernungen zu Bushaltestellen und/oder Bahn-Stationen in das Netz des ÖPNV einzubinden.

Als zumutbarer Weg zur Haltestelle werden folgende Entfernungen (Luftlinie) angesetzt:

- | | |
|--|--------|
| ■ Bahn-Haltepunkte | 1.000m |
| ■ Bushaltestellen an Ortslagen mit 50 bis 200 Einwohnern | 1.000m |
| ■ Bushaltestellen an Ortslagen mit über 200 Einwohnern | 500m |
| ■ Bushaltestellen an Stadtbuslinien im städtischen Bereich | 300m |

Ein Wohnbereich gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb der genannten Luftlinienentfernungen wohnen. Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen ist der erschlossene Bereich je nach örtlicher Situation anzupassen. Wenn verkehrstechnisch keine Busbedienung möglich ist oder wenn sich auf ÖPNV-Achsen unattraktive Fahrzeitverlängerungen ergeben würden, sind Abweichungen möglich. Dann ist die Erschließung über Bedarfsverkehre sicherzustellen.

Eine Maßnahme zur räumlichen Flexibilisierung kann auch das Einrichten zusätzlicher Haltestellen entlang bestehender Buslinien sein.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des Bedarfs eines "kurzen Zugangs zur Haltestelle" für einzelne Bevölkerungsgruppen werden im Bedarfsverkehr kleinere Einzugsbereiche ergänzt. Für Achsen ist das aufgrund der geringeren Wendigkeit der Fahrzeuge und der angestrebten Reisezeit nicht möglich

4.4 Verknüpfung der Linien und Systeme

4.4.1 Allgemeine Ziele für die Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrsmittel

An den Verknüpfungspunkten sind kurze Umsteigezeiten zu realisieren. Die Umsteigezeiten setzen sich zusammen aus den Gehzeiten und den Umsteigewartezeiten. Die Umsteigewartezeiten sollen auf den primären Umsteigerelationen maximal zehn Minuten betragen. Bei der räumlichen Gestaltung der Umsteigepunkte ist darauf zu achten, dass Gehzeiten möglichst kurz sind. Die Umsteigezeiten sind so zu bemessen, dass auch mobilitätseingeschränkte Reisende die Anschlüsse sicher erreichen können. Wenn Straßen zu überqueren sind, ist die Einrichtung von Fußgängerampeln oder anderen Querungshilfen zu prüfen. Soweit baulich machbar, sollen Sichtbeziehungen zwischen Bus und Zug bestehen. Die primären Umsteigerelationen bestehen in Richtung Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart.

Die Hierarchie der Verkehrsmittel (Fernverkehr / SPNV / Bus) ist bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen.

4.4.2 Verknüpfung Bus-Schiene

Die Regional- und Stadtbuslinien haben im Landkreis Calw auch eine wichtige Bedeutung als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr im Landkreis sowie zur Gäubahn und zur Württembergischen Schwarzwaldbahn im Landkreis Böblingen. Die Transportkette Bus – Schienenverkehr muss daher optimal ausgestaltet werden. Relevante Verknüpfungspunkte bestehen in

- Bad Herrenalb,
- Bad Liebenzell,
- Bad Teinach Bahnhof,
- Bad Wildbad,
- Bondorf
- Calw,
- Gärtringen,
- Herrenberg,
- Höfen,
- Nagold,
- Pforzheim,
- Weil der Stadt und
- Wildberg.

Nach Inbetriebnahme der Herrmann Hessebahn werden zwei neue Verknüpfungspunkte geschaffen in

- Althengstett
- Ostelsheim

Unbefriedigend ist die Umsteigesituation zur Bahn in Nagold. In Nagold treffen eine Leistungsachse der Kategorie 1, drei Achsen der Kategorie 2 und mehrere

Linien des Schulverkehrsnetzes auf die Nagoldtalbahn. Die entsprechenden Buslinien sind aber nicht oder nur ungenügend an den Bahnhof angebunden. Von Haiterbach bestehen heute einzelne Fahrten ab/bis Bahnhof. Am Haltepunkt Nagold Mitte sind zwar die Linien 501, 540, 774, 770 und 777 an die Kulturbahn angebunden, es sind jedoch längere Fußwege und ein großer Höhenunterschiede zu überwinden.

Die NVBW bietet auf der 3-Löwen-Takt-Homepage eine Stationsdatenbank, die für alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in Baden-Württemberg detaillierte Informationen zu Ausstattungsmerkmalen inkl. exakter räumlicher Verortung, Zugänglichkeit der Anlagen und Bahnsteige sowie Umsteigemöglichkeiten enthält.

4.4.3 Verknüpfung Bus-Bus

Im Landkreis Calw bestehen auch wichtige Verknüpfungen zwischen den Regionalbuslinien sowie zwischen Regionalbuslinien und den Stadtverkehren in Calw und Nagold.

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Bussystems sind:

- Altensteig
- Bad Herrenalb,
- Bad Liebenzell,
- Bad Wildbad,
- Calw,
- Nagold,
- Oberreichenbach und
- Schömberg

An diesen Verknüpfungspunkten soll ein sicheres und komfortables Umsteigen möglich sein. Für wartende Fahrgäste sollen die weiter unten definierten Ausstattungsmerkmale (insbesondere Wetterschutz) vorhanden sein. Systeme zur Anschlussicherung und – an stark frequentierten Umsteigepunkten – dynamische Fahrgastinformationssysteme helfen, das Umsteigen verlässlich und komfortabel zu machen.

4.4.4 Verknüpfung Bedarfsverkehr-Bus/Schiene

Der flächendeckende Bedarfsverkehr ist an geeigneten Umsteigepunkten mit den übrigen Verkehrsträgern Bus (Basisachsen und Leistungsachsen) sowie dem Schienenverkehr zu verknüpfen. Die jeweils geeigneten Umsteigepunkte werden im Rahmen der Umsetzungsplanung festgelegt.

4.4.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Zugangswege zu den Haltestellen

Auf eine direkte, möglichst umwegfreie und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, durch Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu achten. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen gezielt beseitigt werden. An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV-Zugangsstellen installiert werden.

Park+Ride, Bike+Ride

Die Park+Ride-Anlagen sowie Bike+Ride-Anlagen an den Haltestellen des SPNV sollen dort, wo Engpässe bestehen, bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dort, wo im Siedlungsbereich längere Zugangswege bestehen, sollen auch zentrale Bushaltestellen nachfrageorientiert mit Bike+Ride-Plätzen ausgestattet werden. Um der wachsenden Bedeutung von E-Bikes und Pedelecs Rechnung zu tragen, die insbesondere in hügeligem Gelände die Erreichbarkeit der Haltestellen deutlich verbessern können, sollen geeignete, d. h. insbesondere vandalismussichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen) geschaffen werden. Durch E-Bikes und Pedelecs können sich sowohl die Zahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege wie auch die Wegstrecke deutlich erhöhen. Gerade in den dünn besiedelten Bereichen des Landkreises Calw können so mehr Menschen die verdichtet bedienten Achsen des Leistungsnetzes oder SPNV-Stationen erreichen. Dort, wo ein konkreter Bedarf besteht, sollen P+R- bzw. B+R-Anlagen auch mit geeigneten Abstellboxen z.B. für Handbikes, "Spastiker-Dreiräder" oder Tandems ausgestattet sein.

Für die Ausstattung der Haltestellen und deren Zuwegung sind die örtlichen Städte und Gemeinden zuständig, der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.

Fahrradmitnahme im Bus

Die Mitnahme von Fahrrädern im Bus kann die Möglichkeiten umweltfreundlicher Mobilität deutlich erweitern. Gleichwohl bestehen in Bussen aufgrund der gegenüber Schienenfahrzeugen stark eingeschränkten Abstellmöglichkeiten und der schwierigeren Fahrdynamik Probleme bei der Fahrradmitnahme, so dass unter den derzeitigen technischen Rahmenbedingungen nur eine eingeschränkte Öffnung der Fahrradmitnahme verfolgt bzw. praktiziert wird. Ein Angebot soll in den Tourismusregionen im Sommer eingerichtet werden.

4.5 Weitere Ziele

4.5.1 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge

Die Fahrzeugstandards zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Abschnitt 4.6 dargestellt. Darüber hinaus ist insbesondere für die Taktfahrten der Leistungsachsen sowie der Stadtlinien vorgesehen:

- Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß (Grundzüge des durchgehenden Corporate Design sollen erkennbar sein)
- Höchstalter der Fahrzeuge zehn Jahre
- Neufahrzeuge sind jeweils mit dem aktuellen technischen Standard auszurüsten. Dies ist insbesondere in den Stadtverkehren und in touristisch bedeutenden Gebieten wichtig.

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen.

4.5.2 Verbundtarif

Auf allen Linien im Kreisgebiet sind die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Das ist in Bad Herrenalb und Dobel im Binnenverkehr der KVV-Tarif. Auf allen übrigen Relationen im Landkreis Calw gilt der VGC-Tarif. Der VGC-Tarif ist auch anzuwenden für Fahrten von/nach Weil der Stadt, Jettingen und Mötzingen sowie auf der Nagoldtalbahn von/nach Pforzheim. Der VGC-Tarif ist für alle ÖPNV-Anbieter im Landkreis Calw aufgrund einer allgemeinen Vorschrift verbindliche festgelegt.

Weiter gilt im ein- und ausbrechenden Verkehr auf der Nagoldtalbahn von Monbach-Neuhausen (Enzkreis) und Unterreichenbach der VPE-Tarif. Auf der Enztalbahn gilt im ein- und ausbrechenden Verkehr von Bad Wildbad und Höfen der VPE- beziehungsweise der KVV-Tarif.

Für die Relation Altensteig – Nagold – Herrenberg (Linie 770) wurde ein Übergangstarifkonzept umgesetzt. Die Verbindung ist für Fahrgäste im regionsüberschreitenden Verkehr seit 01.01.2016 zum VVS-Tarif nutzbar. Umsteiger z.B. von der S-Bahn müssen damit keinen zusätzlichen Fahrschein mehr zum VGC-Tarif lösen.

Eine Erweiterung von Überlappungsbereichen mit den Nachbarverbänden sowie verbundraum-übergreifende Tarifangebote werden angestrebt. Insbesondere in die Region Stuttgart bestehen zurzeit keine befriedigenden Übergangsmöglichkeiten. Hier werden für Zeitkarteninhaber ermäßigte Anschluss-Zeitkarten ausgegeben.

Die Tageskarte RegioX-Ticket des KVV wird in verschiedenen Verbänden im gesamten Nordschwarzwald anerkannt, unter anderem in den Kreisen Calw und Freudenstadt. Solche raumübergreifenden Tarifangebote sollten auf Zeitkarten ausgeweitet werden. Anerkannt wird bereits ebenfalls die Konus-Gästekarte, das MetropoTagesticket der Metropolregion Stuttgart sowie das Baden-Württemberg-Ticket, nicht jedoch das „Schöne-Wochenende-Ticket“. Auch dieses Ticket sollte anerkannt werden.

Für den Verkehr über die Verbundgrenzen der VGC hinaus sind weitere Tarifregelungen mit den Nachbarverbänden vorgesehen. Auch durch den geplanten Landestarif sind für diese Verkehre Vereinfachungen zu erwarten.

Im Tarifgefüge der VGC sind Schülermonatskarten unabhängig von der Fahrtrelation, für die sie ausgestellt sind und der Preisstufe, an Schultagen ab 12 Uhr und an Ferientagen ganztags im gesamten Netz der VGC gültig.

4.5.3 Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

Die Akzeptanz des ÖPNV und die Intensität seiner Nutzung sind wesentlich durch den Umfang und die Qualität der bereitgestellten Informationen und den Umfang der Kommunikation des Produkts beeinflusst. Die Informationen über die ÖPNV-Angebote müssen verständlich und ansprechend dargestellt sein. Es ist eine Gesamtkonzeption für die Angebotskommunikation zu erarbeiten, in der möglichst vielfältige und breite Wege der Kommunikation zusammenzuführen sind.

Dazu werden folgende Ziele festgelegt:

- Vollständige Umsetzung des nach Verbundgründung eingeführten verbundeinheitlichen durchgängigen Systems der Liniennummerierung
- Überarbeitung des Liniennetzplans; Liniennetzpläne für die Stadtverkehre
- Verbundweites Fahrplanbuch
- Fortführung des verbundeinheitlichen Standards der Haltestellenausstattung (Mast und Fahrplanschild, Fahrplankästen/Vitrine)
- Fortführung von zentralen Kundencentern des ÖPNV
- Einheitliches kreisweites Beschwerdemanagement
- Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten
- Anschluss der Landkreis-Unternehmen an die Regionale Datendrehscheibe RDD des VVS oder der NVBW, um Echtzeitinformationen und Anschlusssicherungen zu erreichen. Mitfinanzierung über das Landesprogramm NaMoReg (Nachhaltig mobile Region Stuttgart)
- umfassende Nutzung elektronischer Informationssysteme (Internetauskunft, Handy-Apps, etc.)
- Einrichtung einer Mobilitätszentrale, in der alle Auskunft- und Koordinierungsaufgaben zusammengeführt werden. Insbesondere sollen hier Bedarfsverkehre und Bürgerautos disponiert und zukünftig auch Carsha-

ring und Fahrradverleihsysteme betreut werden. Eine Mobilitätszentrale ist Anlaufstelle für Bürger in allen Fragen der Mobilität.

4.5.4 Haltestellenausstattungen

Die Standards zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Abschnitt 4.6 dargestellt. Darüber hinaus sind folgende Qualitätsstandards anzustreben. Die Ausstattung soll der Bedeutung der Haltestelle entsprechen. Dazu werden folgende Richtgrößen (Kategorien) festgelegt. Als Anhaltspunkte sind hier Fahrgastzahlen angegeben:

		Orientierungswerte
■ Kategorie 1	wichtige Umsteigehaltestelle bzw. hochfrequentierte Haltestelle	> 500 Einsteiger/Tag
■ Kategorie 2	Zentralhaltestelle	200 - 500 Einsteiger/Tag
■ Kategorie 3	Ortshaltestelle	50 - 200 Einsteiger/Tag
■ Kategorie 4	Nebenhaltestelle	< 50 Einsteiger/Tag

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild	X	X	X	X
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan	X	X	X	X
Erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord)	X	X	X	
Papierkorb	X	X	X	
Wetterschutz	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	
Sitzgelegenheit	X	X	X	
ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)	X	X	X	
Stadtplan / Umgebungsplan, Infovitrine	X	X		
Fahrradabstellanlage	X	X		
Uhr	X			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	X			

Tabelle 4-4: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Tabelle 4-4 zeigt die anzustrebende Ausstattung für die jeweiligen Kategorien. Die Einteilung bezieht sich auf die Einsteiger. Für reine Ausstiegshaltestellen oder Haltestellen mit einem großen Aussteiger-Überhang genügt eine einfache Ausstattung mit Haltestellenschild, bei einem Aufkommen ab ca. 50 Aussteiger pro Tag zusätzlich ein erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord).

Bei aufkommenstarken Haltestellen, welche vor allem dem regelmäßigen Schülerverkehr dienen, können die Ausstattungsmerkmale bedarfsgerecht angepasst werden.

Für den Bau von Haltestellen sind die Städte und Gemeinden zuständig; der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.

4.6 Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

4.6.1 Gesetzlicher Auftrag

Nach § 11 Abs. 3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten. Nach § 8 Abs. 3 PBefG besteht die Pflicht, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen „mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, soweit nicht

- Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden,
- das Land aus nachweislichen technischen oder ökonomischen Gründen einen abweichenden Zeitpunkt festlegt oder Ausnahmetatbestände regelt.

4.6.2 Barrierefreiheit im Busverkehr

Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, sollen ab 2022 in den regionalen Leistungsachsen der Kategorien 1 und 2 sowie auf den Stadtlinien ausschließlich Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe und optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) zum Einsatz kommen.

Auf den regionalen Basisachsen sowie auf Schülerlinien und für Verstärkerkurse im Schülerverkehr (auch auf Leistungsachsen und den Stadtverkehren) können – soweit diese Ausnahmen landesgesetzlich möglich bleiben – auch über 2022 hinaus Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden. Da in diesem Bereich ein beachtlicher Teil der Fahrzeuge gebunden ist, können weiterhin zahlreiche Kombi- und Reisebusse im Linienverkehr eingesetzt werden. Eine Umstellung dieser Verkehre wäre mit erheblichen Investitionen in die Fahrzeugflotten und erhöhten Betriebskosten durch doppelte Fahrzeugvorhaltung verbunden, da ein kombinierter Einsatz im Linienverkehr während der Woche und im Reiseverkehr am Wochenende bzw. in den Ferien nicht mehr möglich ist. Auf regionalen Basisachsen sowie auf den Schülerlinien, wo der Schülerverkehr stark dominiert, ist dieser Aufwand unverhältnismäßig. Da Niederflurbusse

bauartbedingt weniger Plätze, insbesondere weniger Sitzplätze aufweisen als gleichgroße Mittel- und Hochflurbusse, kann durch den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge vereinzelt auch ein höherer Fahrzeugbedarf zu den Spitzenzeiten erforderlich sein.

Die barrierefrei bedienten Kurse und barrierefrei ausgebauten Haltestellen sind im Fahrplan kenntlich zu machen.

Da bereits heute schon zahlreiche Busse im Einsatz sind, die die angegebenen Standards erfüllen, soll mit diesen, soweit betrieblich möglich, vor allem auf den nachfragestarken Achsen ein verlässliches und damit für den Kunden planbares Angebot geschaffen werden.

Zur Herstellung einer Barrierefreiheit im Busverkehr sind auch die Haltestellen der Kategorien 1 bis 3 entsprechend auszubauen. Dazu sind die Haltestellen sukzessive mit geeigneten Bordsteinen (Kasseler Hochbord mit Bordsteinhöhen von 18-20 cm), taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern auszustatten und es ist zu gewährleisten, dass Busse die Haltestellen bündig anfahren können. Für Haltestellen der Kategorie 4 kann auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden. Für den Bau von Haltestellen sind die Städte und Gemeinden zuständig; der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.

4.6.3 Barrierefreiheit im Schienenverkehr

Die Herstellung einer Barrierefreiheit im Schienenverkehr fällt in die Aufgabenträgerschaft des Landes sowie des Betreibers DB. Der Landkreis hat sich in der Vergangenheit dafür eingesetzt, dass sukzessive auch Bahnsteige und Fahrzeuge des Schienenverkehrs barrierefrei ausgebaut werden. Als einer der wenigen Landkreise in Baden-Württemberg weist der Landkreis Calw inzwischen eine Quote von 100% barrierefreier Stationen aus. Auf der Albtalbahn und Enztalbahn ist die Barrierefreiheit aufgrund des teilweisen Einsatzes von Hoch- und Mittelflurfahrzeugen noch nicht vollständig gegeben.

4.6.4 Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

Barrierefreiheit ist auch ein Ziel für die Fahrgastinformation. Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten. An Haltestellen sind haltstellenbezogene Fahrpläne in ausreichend großer und kontrastreicher Schrift und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen. Außerdem müssen die Informationen auch nachts ausreichend beleuchtet sein.

Eine Echtzeit-Fahrgastinformation sowie -Anschlussicherung soll an den wichtigen Umsteigepunkten umgesetzt werden.

4.7 Finanzierung von Investitionen und Betrieb

4.7.1 Grundsätze der Finanzierung

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg ist der Landkreis Aufgabenträger für den Busverkehr nach dem Personenbeförderungsrecht. Die Aufgabenträgerschaft für die Stadtverkehre in Calw und Nagold nimmt der Landkreis mit diesen kreisangehörigen Städten nach § 6 Abs. 2 Satz 2 gemeinsam wahr.

Auf der Grundlage der derzeitigen ÖPNV-Förderung durch das Land und den Landkreis werden Busleistungen bisher grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht. Zu den eigenwirtschaftlichen Erträgen der Verkehrsunternehmen zählen insbesondere Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45 a PBefG und Erstattungsleistungen für Schwerbehinderte gemäß § 145 SGB IX sowie Ausgleichsleistungen für die Anwendung des VGC-Tarifs. Darüber hinaus finanziert der Landkreis Calw gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden die Umsetzung dieser Ziele im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten, soweit er gesetzlicher Aufgabenträger ist. Derzeit finanziert der Landkreis einzelne Verkehrsleistungen, insbesondere S-Bahn-Zubringerverkehre. Auch von einzelnen Städten werden Betriebsleistungszuschüsse gewährt.

Mehrere Entwicklungen sprechen dafür, dass zukünftig deutlich mehr Verkehrsleistungen nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden können: Durch den prognostizierten Rückgang der Schülerzahlen wird die Finanzierungsbasis im Schülerverkehr weiter sinken. Außerdem will das Land in der nächsten Legislaturperiode die ÖPNV-Finanzierung neu strukturieren, nachdem ein Rechtsgutachten zu dem Schluss kam, dass die derzeitige Pauschalierung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG nicht rechtskonform sei. Die ursprünglich bereits für die laufende Legislaturperiode vorgesehene Reform sah eine Kommunalisierung der Mittel vor, die dann nur noch teilweise als eigenwirtschaftliche Erträge ausgeschüttet werden könnten. Wie eine Reform in den nächsten Jahren aussehen könnte, ist derzeit nicht absehbar. Auf die Verkehrsleistungen im Landkreis Calw entfallen derzeit §45a-Mittel in Höhe von ca. 3,9 Mio. €. Auch die angestrebten Angebotsverbesserungen können voraussichtlich nur als gemeinwirtschaftliche Leistungen finanziert werden.

Der Landkreis verfolgt das Ziel, die zukünftige Finanzierung der Verkehrsleistungen konform mit dem aktuellen EU-Recht und dem Personenbeförderungsgesetz aufzustellen und gleichzeitig eine stärkere Steuerungsmöglichkeit des Verkehrs zu erhalten.

Besteht in den Städten und Gemeinden der Bedarf nach Verkehrsleistungen, welche über den in 4.3.3 formulierten Mindestanforderungen der Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeiten liegen, können diese nach dem Subsidiaritätsprinzip von den Gemeinden selbst bestellt und finanziert werden, sofern sie nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden.

4.7.2 Finanzierung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs

Die Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs sind durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen und werden – sofern Verkehre nicht kommerziell betrieben werden können – über Verkehrsverträge (öffentliche Dienstleistungsaufträge) in der Form laufender Zuschüsse finanziert.

4.7.3 Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Die Finanzierung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busbahnhöfe, Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung) ist Aufgabe der kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Die Finanzierung ortsfester Anlagen des Schienenverkehrs ist Aufgabe der jeweiligen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU). Sofern zur Umsetzung von Maßnahmen kommunale Komplementärfinanzierungen erforderlich sind, ist dies beim Ausbau von Zugangsstellen im Schienenverkehr (Haltestellen) grundsätzlich Aufgabe der jeweils betroffenen kreisangehörigen Gemeinde.

5. Definition von Verkehrsräumen

Im Jahr 2007 wurde im Vorgriff auf den Nahverkehrsplan 2008 ein Linienbündelungskonzept beschlossen, das fünf Bündel umfasste. Im Rahmen der Umsetzung des Calwer Wegs wurden dann zwar die Laufzeiten der Linien harmonisiert. Unter der Voraussetzung einer integrierten Planung und weiterer Anforderungen wurden aber weiter Einzelgenehmigungen erteilt.

Die Untergliederung des Kreisgebiets in die fünf Verkehrsräume wird beibehalten. Die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb der Verkehrsräume erfolgt weiter aus einer Hand. Die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten innerhalb der Verkehrsräume wird beibehalten. Bei einer Neuvergabe der Linien ist beabsichtigt, die Verkehrsräume in kleinere Einheiten aufzuteilen.

Die fünf Verkehrsräume umfassen folgende Linien:

Raum „Nordwest“

Der Verkehrsraum umfasst folgende Linien im Bereich Bad Herrenalb – Bad Wildbad – Schömberg – Bad Liebenzell (– Calw):

- 200 Walz: Innerortsverkehr Schömberg; BfA-Kurklinik/Berufsförderungswerk und Schömberg
- 620 Walz: Calw – Klinikum NSW – Oberreichenbach – Oberkollbach – Igelsloch – Schömberg
- 715 Walz: Bad Liebenzell – Beinberg – Unterlengenhardt – Bad Liebenzell
- 719 BVN: Bad Wildbad - Höfen - Dobel - Bad Herrenalb
- 723 BVN: Calw - Bad Liebenzell - Schömberg - Höfen - Bad Wildbad
- 820 BVN, Walz, Volz: Beinberg - Maisenbach - Zainen - Schömberg
- 824 Volz/Südwestbus: Calw – Hirsau – Bad Liebenzell – Unterreichenbach – Kapfenhardt/Bieselsberg/Pforzheim/Schömberg

Die Laufzeiten der Linien dieses Raums sind befristet bis 31.08.2023.

Raum „Nordost“

Der Verkehrsraum umfasst die Verbindungen Calw/Bad Liebenzell – Weil der Stadt und weitere Linien in diesem Bereich:

- 661 Volz: Ottenbronn – Neuhengstett – Simmozheim – Althengstett
- 662 Volz: Bad Liebenzell – Monakam – Unterhaugst. – Möttlingen. – Ottenbronn – Neuhengst. – Simmozh. – Stammheim/Gymn. und Seeäckerschule
- 663 Volz: Gechingen – Althengstett
- 670 Volz/RBS: Klinikum NSW – Hirsau – Calw – Althengstett – Simmozheim / Ostelsheim – Weil der Stadt
- 880 Volz: Bad Liebenzell – Weil der Stadt

Die Laufzeiten der Linien dieses Raums sind befristet bis 11.12.2021.

Raum „Mitte“

Der Verkehrsraum umfasst das Gebiet innerhalb der Verbindungen Bad Wildbad – Oberreichenbach – Neuweiler – Altensteig – Neubulach – Wildberg – Calw – Oberreichenbach:

- 201 BVN Citybus Bad Wildbad
- 202 BVN: Citybus Calmbach
- 300 Teinachtal Reisen: Stammheim-Holzbronn-Neubulach/Talorte-Neubulach
- 320 Rexer: Neuweiler/Igelsloch – Oberreichenbach – Calmbach
- 435 BVN: Altensteig – Berneck – Hornberg – Neuweiler
- 441 BVN: Anbindung Wenden - Wart (Altensteig) Gesamtverkehr
- 630/632 Rexer / BVN: Heumaden – Calw – Wimberg – Altburg – Oberreichenbach – Calmbach – Bad Wildbad
- 633 Rexer/Teinachtal Reisen: Calw – Altburg – Würzbach – Agenbach – Neuweiler – Neubulach – Bhf. Teinach – Calw
- 635 Teinachtal Reisen: Calw – Zavelstein – Bad Teinach – Rötenbach – Schmieh – Emberg – Bad Teinach – Calw
- 640 Teinachtal Reisen: Calw – Neubulach – Altensteig
- 641 Rexer/Teinachtal Reisen: Calw – Altburg – Rötenbach – Bad Teinach/ Neubulach Bhf. – Calw
- 680 Rexer: Zainen – Igelsloch – Oberreichenbach – Oberkollbach – Klinikum NSW – Calw
- 710 Südwestbus: Calw – Nagold
- 724 BVN: Calw – Hirsau – Oberreichenbach/Schömberg – Calmbach – Bad Wildbad
- 759 VBN: Liebelsberg – Wildberg – Gärtringen

- 775 VBN: Wildberg – Gültlingen – Sulz am Eck – Kuppigen – Herrenberg

Die Linien dieses Raums sind befristet bis zum 06.11.2019.

Raum „Südwest“

Der Verkehrsraum umfasst die Linien im Bereich Altensteig inklusive der Verbindungen Bad Wildbad – Freudenstadt, Bad Wildbad – Altensteig, Altensteig – Haiterbach, Haiterbach – Nagold und Altensteig – Freudenstadt:

- 420 BVN: Altensteig – Simmersfeld – Bad Wildbad
- 430/443 BVN: Altensteig – Grömbach – Pfalzgrafenweiler – Altensteig
- 445 BVN: Spielberg – Egenhausen – Altensteig
- 446 BVN: Altensteig – Mühlen – Erzgrube – Göttingen
- 450 BVN: Altensteig – Egenhausen – Haiterbach
- 7796 Südwestbus: Nagold – Oberschwandorf – Baihingen – Haiterbach
- 7938 Südwestbus: Altensteig – Pfalzgrafenweiler – Freudenstadt

Die Linien dieses Raums sind befristet bis zum 15.12.2020.

Raum „Südost“

Der Verkehrsraum umfasst alle Linien im Bereich Nagold. Kern des Bündels ist die Verbindung Altensteig – Nagold – Herrenberg. Außerdem gehören die Verbindungen Wildberg – Nagold, Wildberg – Herrenberg und Nagold – Horb sowie die Stadtverkehre in Altensteig und Nagold dazu:

- 400 BVN: Stadtverkehr Altensteig
- 442 BVN: Ebhausen – Roffelden – Rohrdorf
- 444 BVN: Altensteig – Monhardt – Walddorf
- 500 VBN: Nagold Innenstadt – EKZ – Stadtmitte – Digel – Teufel – Innenstadt
- 501 VBN: Nagold ZOB – Kernen – Emmingen – Kernen – ZOB
- 502 VBN: Nagold ZOB – Sommerhalde – Iselshausen – ZOB
- 503 VBN: Nagold ZOB – Lemberg – ZOB
- 504 VBN: Nagold ZOB – Mittlerer-Oberer Steinberg – Mittlerer Steinberg – ZOB
- 505 VBN: Nagold Bf. – ZOB – Bächlen – ZOB – Nagold Bf.
- 506 VBN: Nagold ZOB – Eisberg – ZOB
- 509 VBN: Rufauto Nagold ZOB – Wohngebiet Wolfsberg – ZOB
- 540 BVN: Simmersfeld - Wart - Wildberg - Nagold
- 552 VBN: Gültlingen – Sulz am Eck – Oberjettingen – Nagold
- 553 VBN: Gündringen – Mötzingen – Bondorf
- 555 VBN: Schülerverkehr zur Ganztagsbetreuung nach Sulz am Eck

- 778 VBN: Nagold – Industriegebiet Wolfsberg – Mötzingen – Bondorf
- 7794 Südwestbus/VBN: Altensteig – Nagold – Mötzingen/Jettingen – Herrenberg

Die Linien dieses Raums sind befristet zum 14.12.2019.

Nicht zugeordnete Linien

Eine Reihe von Linien sind keinem Verkehrsraum zugeordnet. Es handelt sich dabei insbesondere um Linien, deren Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Calw liegt:

- 113 BVN: Bad Herrenalb – Bernbach – Moosbronn
- 116 BVN: Bad Herrenalb – Ev. Akademie – Unteres Gaistal – Oberes Gaistal

Diese beiden Linien bedienen ausschließlich Ortsteile von Bad Herrenalb

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

Diese Linie ist Teil des KVV-Linienbündels „Murgtal“.

- 716 Südwestbus: Pforzheim – Schwann – Dobel – Bad Herrenalb

Die Linie 716 ist im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis dem Verkehrsraum „Neuenbürg/Straubenhardt“ zugeordnet.

- 725 Südwestbus: (Arnbach –) Neuenbürg – Waldrennach – Schömberg

Die Linie 725 ist im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis dem Verkehrsraum „Neuenbürg“ zugeordnet.

- 743 Eberhardt: Bieselsberg – Schömberg – Engelsbrand – Büchenbronn – Pforzheim (nur Abschnitt Bieselsberg – Schömberg)

Die Linie 743 ist im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis dem Verkehrsraum „Engelsbrand“ zugeordnet.

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

Der Schwerpunkt der Bedienung liegt im Kreis Böblingen. Im Kreis Calw wird nur die Relation Calw – Stammheim – Gechingen bedient, es gibt kaum Überschneidungen mit anderen Linien.

- 773 Däuble: Calw – Deckenpfronn – Herrenberg

Der Schwerpunkt der Bedienung liegt im Kreis Böblingen, im Kreis Calw wird nur die Relation Calw – Stammheim – Holzbronn – Gültlingen bedient, es gibt kaum Überschneidungen mit anderen Linien.

- 777 VBN: Bad Wildbad – Nagold – Tübingen

Der Abschnitt Bad Wildbad – Nagold wird nur zweimal pro Woche bedient und kann zukünftig entfallen. Der Abschnitt Nagold – Pfäffingen (einzelne Kurse bis

Tübingen) bedient schwerpunktmäßig die Kreise Böblingen und Tübingen. Die Linie wird zukünftig in Altingen geteilt.

- 7400 Südwestbus: Nagold – Vollmaringen – Eutingen – Horb
- 7405 Südwestbus: Nagold – Talheim – Horb
- 7418 Horb – Eutingen – Tübingen

Die Linien 7400 und 7405 verkehren gleichermaßen im Kreis Freudenstadt und im Kreis Calw, Linie 7418 berührt den Landkreis Calw nur im Bereich Hochdorf. Da die Linien keine bedeutenden Verflechtungen zu anderen Linien im südlichen Kreis Calw aufweisen, ist eine Integration in einen der Planungsräume nicht erforderlich.

- 7628 Weiss&Nesch: Rottenburg – Ergenzingen – Horb
- 7633 Weiss&Nesch: (Vollmaringen/Eutingen –) Ergenzingen – Rottenbg.

Es bestehen nur einzelne Fahrten im Kreis Calw, der Schwerpunkt der Bedienung liegt im Kreis Tübingen. Es gibt kaum Überschneidungen mit anderen Linien.

- 7780 Südwestbus: Bad Wildbad – Kaltenbronn
Bad Wildbad – Enzklösterle – Freudenstadt

Die Linie weist keine Verflechtungen zu anderen Linien im Kreis Calw auf.

Ebenfalls nicht einbezogen wurden die bestehenden Berufsverkehrslinien, insbesondere zum Mercedes-Werk Sindelfingen (z.B. die auch im Fahrplan veröffentlichten Linien 690 und 695) sowie Theaterlinien nach Pforzheim und Stuttgart. Diese schnellen Direktverbindungen stellen für die dort Beschäftigten ein attraktives Spezial-Angebot dar, das nicht in den übrigen Linienverkehr integriert werden sollte. Eine betriebliche Verknüpfung mit den Verkehren der Linienbündel bleibt davon unbenommen.

6. Grundlagen des Anforderungsprofils

6.1 Raumstruktur und Rahmenbedingungen

Der Landkreis Calw liegt im Nordschwarzwald eingebettet zwischen den Oberzentren Stuttgart im Osten, Karlsruhe im Westen und Pforzheim im Norden. Gegliedert wird der Landkreis durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Täler der Nagold, der Enz und der Alb sowie der durch sie begrenzten Plateaus des Gäus im Osten, der Enz-Nagold-Platte im Zentrum und den Höhenlagen des Nordschwarzwalds im Westen.

Im Landkreis Calw leben ca. 155.000 Menschen auf einer Fläche von 798 Quadratkilometern (Stand 1. Halbjahr 2015). Die Mittelzentren Calw (22.600 Einwohner) und Nagold (22.100 Einwohner) sind gleichzeitig die einwohnerstärksten Städte im Landkreis. Die kleinsten der insgesamt 25 Städte und Gemeinden sind Enzklösterle (1.200 Einwohner) und Höfen (1.700 Einwohner). Anhang 1 und Karte 6-1 zeigen die Einwohnerzahlen auf der Ebene von insgesamt 102 Teilorten. Die Gemeinden Dobel, Egenhausen, Enzklösterle, Gechingen, Höfen, Ostelsheim, Rohrdorf und Simmozheim besitzen außer dem Gemeindehauptort keine Ortsteile.

Im Schuljahr 2013/14 bestanden im Landkreis Calw insgesamt 87 allgemeinbildende Schulen. Darunter 42 Grundschulen, 18 Werkreal-/Hauptschulen, 10 Sonderschulen, 8 Realschulen, 5 Gymnasien, eine Gemeinschaftsschule und 2 Waldorfschulen. Dazu kommen 5 öffentliche sowie eine private berufliche Schulen.

Karte 6-2 zeigt die einzelnen Schulstandorte und deren Schülerzahlen, untergliedert nach Schularten, wie sie vom statistischen Landesamt zur Verfügung gestellt werden. Die Karte zeigt die überragende Bedeutung der beiden Schulstandorte Calw und Nagold, an denen alle Schularten angeboten werden und die insbesondere auch große Berufsschulstandorte sind. Weitere Schulstandorte mit einem breit gefächerten Angebot sind Altensteig und Bad Wildbad, ferner Althengstett, Bad Liebenzell und Wildberg. In den Gemeinden Dobel, Egenhausen, Enzklösterle, Gechingen, Höfen, Oberreichenbach, Ostelsheim, Rohrdorf, Simmozheim und Unterreichenbach bestehen außer Grundschulen keine weiteren Schulen.

6.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes

6.2.1 Bestehende Linienverkehre

Im Landkreis Calw verkehren derzeit die unten beschriebenen Buslinien (Karte 4). Die jeweiligen Tabellen zeigen die Zahl der Fahrten an Schul- und Ferientagen sowie samstags und sonntags (Summe aus beiden Richtungen). Bei Linien, die Leistungsachsen beinhalten, ist darüber hinaus dargestellt, wie viele von diesen Fahrten Funktionen der Achsen wahrnehmen. Die Ausführungen und Zahlen beziehen sich – soweit nicht anders vermerkt – auf den Fahrplanstand Januar 2015.

113 BVN: Bad Herrenalb – Bernbach – Moosbronn

Die Linie schließt den Bad Herrenalber Stadtteil Bernbach sowie Moosbronn (Stadt Gaggenau) an Bad Herrenalb an. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
113	Summe	28	25	8	8

116 BVN: Bad Herrenalb – Ev. Akademie – Unteres Gaistal – Oberes Gaistal

Linie 116 dient der Innerorterschließung von Bad Herrenalb und bedient mit einem Teil der Fahrten außerdem das obere Gaistal. Die Linie ist teilweise vertaktet. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
116	Summe	20	14	8	8

200 Walz: Innerortsverkehr Schömberg; BfA-Kurklinik/Berufsförderungswerk und Schömberg

Die BfA-Kurklinik wird durch diese Linie durch ein minimales Angebot an das Zentrum von Schömberg angebunden. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
200	Summe	2	1	0	1

201 BVN: Citybus Bad Wildbad

Diese Linie bietet an Schultagen einzelne Fahrten in Bad Wildbad. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
201	Summe	5	5	0	0

202 BVN: Citybus Calmbach

Diese Linie bietet an Schultagen einzelne Fahrten in Calmbach. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
202	Summe	2	0	0	0

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. Sie ist im Landkreis Calw als Basisachse eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
244	Summe	67	58	29	25

300 Teinachtal Reisen: Stammheim-Holzbronn-Neubulach/Talorte-Neubulach

Die Linie stellt mit einem Fahrtenpaar an Schultagen eine Querverbindung zwischen Stammheim und Neubulach über den Bahnhof Bad Teinach / Neubulach her. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
300	Summe	2	0	0	0

320 Rexer: Neuweiler/Igelsloch – Oberreichenbach – Calmbach

Die Linie verkehrt nur an Schultagen. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
320	Summe	10	0	0	0

400 BVN: Stadtverkehr Altensteig

Diese Linie erschließt an Schultagen die in Hanglage befindliche Altstadt von Altensteig sowie die Schulen und das Gewerbegebiet und verbindet sie mit dem Knotenpunkt Rathaus/Marktplatz. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
400	Summe	5	0	0	0

420 BVN: Altensteig – Simmersfeld – 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. Die Verbindung Altensteig – Simmersfeld ist als Achse des Leistungsnetzes 2 eingeordnet, die übrigen Linienteile als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
420	Summe	28	14	0	0
420	davon durchgehend auf Achse Altensteig – Simmersfeld	23	13	0	0

430/443 BVN: Altensteig – Grömbach – Pfalzgrafenweiler – Altensteig

Bis auf wenige Fahrten verkehrt diese Linie nur an Schultagen und erschließt Kälberbronn (Linie 430) sowie Grömbach (Linie 443). Ein Teil der Fahrten verkehrt als Ring, weshalb die beiden Linien in einer gemeinsamen Tabelle veröffentlicht sind. Die Linien sind als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
430	Summe	14	1	0	0
443	Summe	14	2	0	0

435 BVN: Altensteig – Berneck – Hornberg – 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. Sie ist als Verbindung des Leistungsnetzes 2 eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
435	Summe	29	4	0	0

441 BVN: Anbindung Wenden – Wart (Altensteig) Gesamtverkehr

Die Linie zählt zum Stadtverkehr Altensteig (vgl. Linie 400) und verkehrt an Schultagen. Die Fahrten sind teilweise nachrichtlich von anderen Linien übernommen. Die Linie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
441	Summe	12	0	0	0

442 BVN: Ebhausen – Rotfelden – Rohrdorf

Diese dem Schülerverkehr dienende Linie verbindet die Schule Ebhausen mit Rotfelden und Rohrdorf. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
442	Summe	5	0	0	0

444 BVN: Altensteig – Monhardt – Walddorf

Die Linie verkehrt ausschließlich an Schultagen und verdichtet das Angebot der Linie 7795. Sie besitzt keine darüber hinausgehende Erschließung. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
444	Summe	15	0	0	0

445 BVN: Spielberg – Egenhausen – Altensteig

Die Linie verdichtet Montag bis Samstag das Angebot der Linien 430, 450 und 7938. Sie besitzt keine darüber hinausgehende Erschließung. Die Verbindung Egenhausen – Altensteig ist zusammen mit den Linien 450 und 7938 als Verbindung des Leistungsnetzes 2 eingeordnet, die übrigen Teile als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
445	Summe	12	6	4	0

446 BVN Altensteig – Mühlen – Erzgrube – Göttelfingen

Diese Linie erschließt mit drei Fahrten an Schultagen das obere Nagoldtal und Göttelfingen. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
446	Summe	3	0	0	0

450 BVN Altensteig – Egenhausen – Haiterbach

Haiterbach und seine Ortsteile werden mit dieser Linie von Montag bis Freitag an Altensteig angebunden. An Ferientagen ist das Angebot auf zwei Fahrtenpaare reduziert. Die Verbindung Egenhausen – Altensteig ist zusammen mit den Linien 445 und 7938 als Verbindung des Leistungsnetzes 2 eingeordnet, die übrigen Teile als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
450	Summe	15	4	0	0

500 VBN: Nagold Innenstadt – EKZ – Stadtmitte – Digel – Teufel – Innenstadt

501 VBN: Nagold ZOB – Kernen – Emmingen – Kernen – ZOB

502 VBN: Nagold ZOB – Sommerhalde – Iselshausen – ZOB

503 VBN: Nagold ZOB – Lemberg – ZOB

504 VBN: Nagold ZOB – Mittlerer-Oberer Steinberg – Mittlerer Steinberg – ZOB

505 VBN: Nagold Bf. – ZOB – Bächlen – ZOB – Nagold Bf.

506 VBN: Nagold ZOB – Eisberg – ZOB

509 VBN: Rufauto Nagold ZOB – Wohngebiet Wolfsberg – ZOB

Die Linien 500 bis 506 erschließen als Stadtbuslinien die Kernstadt von Nagold und Iselshausen an allen Wochentagen. Die Innenstadtlinie 500 sowie die Linie 504 verkehren im Halbstundentakt. Die Linien 501 bis 503 verkehren in 2-Stunden oder Stundentakten, die sich auf den Hauptrelationen zu dichteren Takten überlagern. Linie 505 verkehrt im Stundentakt und die Linien 506 und 509 nur mit einzelnen Fahrten (Linie 509 nur als Rufauto). Die Linien sind als Stadtlinien eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
500	Summe	21	21	14	0
501	Summe	22	22	6	2
502	Summe	17	15	11	3
503	Summe	44	40	13	3
504	Summe	29	27	7	3
505	Summe	13	12	3	0
506	Summe	5	5	0	0
509	Summe (nur Rufauto)	7	7	6	3

540 BVN: Simmersfeld – Wart – Wildberg – Nagold

Die Linie verkehrt Montag bis Samstag zwischen Schönbronn und Nagold über Wildberg. Zusätzlich sind einzelne Fahrtenpaare ab Wart bzw. Wenden veröffentlicht. Ab Simmersfeld verkehrt ein Fahrtenpaar (Hinweg nur an Schultagen, Rückweg nur zum Aussteigen) bis Zwerenberg sowie eine weitere Fahrt nur zum Aussteigen. Zwischen Rottfelden und Nagold wird ein Fahrtenpaar auch sonntags angeboten. Die Linie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
540	Summe	48	34	8	2

552 VBN: Gültlingen – Sulz am Eck – Oberjettingen – Nagold

Diese Linie stellt für die Wildberger Ortsteile Gültlingen und Sulz von Montag bis Freitag Direktverbindungen an Wildberg vorbei nach Nagold her. Bis auf zwei Fahrtenpaare verkehrt die Linie nur an Schultagen. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
552	Summe	12	4	0	0

553 VBN: Gündringen – Mötzingen – Bondorf

Die Linie verbindet mit wenigen Fahrtenpaaren die südlichen Nagolder Stadtteile Gündringen, Hochdorf und Vollmaringen mit Bondorf. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
553	Summe	11	4	4	0

555 VBN: Schülerverkehr zur Ganztagsbetreuung nach Sulz am Eck

Diese Linie verbindet mit einem Fahrtenpaar an Schultagen Schönbronn mit Sulz am Eck über Wildberg.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
555	Summe	2	0	0	0

620 Walz: Calw – Klinikum NSW – Oberreichenbach – Oberkollbach – Igelsloch – Schömberg

Calw und Oberreichenbach werden mit dieser Linie mit Schömberg verbunden. Die Linie wird in Kooperation mit der Linie 630 bedient, wodurch durchgehende Fahrten Calw – Schömberg möglich sind. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
620	Summe	7	0	0	0

630/632 Rexer / BVN: Heumaden – Calw – Wimberg – Altburg – Oberreichenbach – Calmbach – Bad Wildbad

Linie 630 erfüllt auf mehreren Linienvarianten im Studentakt die Funktion eines Stadtverkehrs in Calw. Sie verbindet die Höhenlagen östlich und westlich des Nagoldtals mit der Kernstadt und untereinander. Durch Überlagerung besteht ein Halbstundentakt zwischen Heumaden, der Kernstadt, Wimberg und Altburg. Linie 632 verbindet zweistündlich (mit Verdichtungen) Calw mit Bad Wildbad über Oberreichenbach. Dabei muss meist in Altburg umgestiegen werden. Die Verbindung Calw – Oberreichenbach – Bad Wildbad ist als Achse des Leistungsnetzes 2 eingestuft (zusammen mit dem Angebot der Linien 680 und 724), die übrigen Linienteile als Stadtverkehrslinie.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
630	Summe	97	69	26	10
630	davon durchgehend auf Achse Calw - Oberreichenbach	19	12	0	0

633 Rexer/Teinachtal Reisen: Calw – Altburg – Würzbach – Agenbach – Neuweiler – Neubulach – Bhf. Teinach – Calw

Neuweiler und seine Teilorte, Neubulach und seine Teilorte sowie Oberreichenbach-Würzbach werden durch diese Linie von Montag bis Samstag in einem großen Ring erschlossen und mit Calw verbunden. In Neuweiler verkehrt zusätzlich die Linie 320, in Neubulach die Linie 640. Die Verbindung Neubulach – Calw ist als Achsen des Leistungsnetzes 2 eingeordnet, Neuweiler – Bad Teinach – Calw als Basisachse. Die übrigen Teilstrecken als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
633	Summe (Ring)	33	3	0	0
633	davon durchgehend auf Achse				
	- Calw - Neubulach (hin+rück)	11	0	0	0
	- Calw - Neuweiler (hin+rück)	10	2	0	0

635 Teinachtal Reisen: Calw – Zavelstein – Bad Teinach – Rötenbach – Schmieh – Emberg – Bad Teinach-Calw

Diese Linie erschließt von Montag bis Samstag die Teilorte von Bad Teinach-Zavelstein und verbindet sie mit Calw. Die Linie verkehrt als großer Ring über Wimberg und über den Bahnhof Bad Teinach / Neubulach. Die Verbindung Zavelstein – Calw ist als Achse des Leistungsnetzes 2 eingeordnet (zusammen mit Linie 641), die einzelnen Teilstrecken als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
635	Summe (Ring)	21	19	7	0
635	davon durchgehend auf Achse Bad Teinach - Calw (hin+rück)	23	18	4	0

640 Teinachtal Reisen: Calw – Neubulach – Altensteig

Die Linie verbindet Montag bis Samstag Altensteig und Calw und erschließt die Teilorte von Neubulach (vgl. Linie 633). Die Verbindung Calw – Neubulach ist als Achse des Leistungsnetzes 2 eingeordnet, die Fortsetzung Neubulach – Altensteig als Basisachse und die übrigen Teilstrecken als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
640	Summe	35	19	6	0
640	davon durchgehend auf Achse Calw – Neubulach	25	18	6	0

641 Rexer/Teinachtal Reisen: Calw – Altbürg – Rötenbach -Bad Teinach/ Neubulach Bhf. – Calw

In einem weiteren Ring südwestlich von Calw verkehrt Linie 641. Sie verbindet an Schultagen Bad Teinach-Zavelstein mit Calw und Wimberg. Die Verbindung Zavelstein – Calw ist als Achse des Leistungsnetzes 2 eingeordnet (zusammen mit Linie 635), die einzelnen Teilstrecken als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
641	Summe (Ring)	10	0	0	0
641	davon durchgehend auf Achse Bad Teinach - Calw (hin+rück)	17	0	0	0

- 661 Volz: Ottenbronn – Neuhengstett – Simmozheim – Althengstett**
662 Volz: Bad Liebenzell – Monakam – Unterhaugst. – Möttlingen. – Ottenbronn – Neuhengst. – Simmozh. – Stammheim/Gymn. und Seeäckerschule
663 Volz: Gechingen – Althengstett

Die Linien 661, 662 und 663 verkehren in Ergänzung der Linie 670 nur an Schultagen zu den Schulen in Althengstett (Linien 661 und 663) und Stammheim (Linie 662). Die Linien sind als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
661	Summe	6	0	0	0
662	Summe	14	0	0	0
663	Summe	10	0	0	0

670 Volz/RBS Klinikum NSW – 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 (Linie „670 R“), die übrigen Linienwege durch die Firma Volz Reisen (Linie „670 V“). Die Bedienung erfolgt weitgehend vertaktet, die Fahrten der einzelnen Linienwege ergänzen sich Montag bis Freitag zu einem sehr dichten Angebot von drei Fahrten pro Stunde zwischen Calw und Weil der Stadt. Am Wochenende besteht ebenfalls ein dichtes Angebot. Ein großer Teil der Fahrten der Linie 670 V verkehrt auch zwischen Calw und Hirsau, einzelne Fahrten auch zwischen Hirsau und der Klinik Nordschwarzwald. Die Verbindung Calw – Weil der Stadt ist bis zur Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn im Leistungsnetz Kategorie 1 eingeordnet. Nach Inbetriebnahme der Bahn wird die Verbindung Althengstett – Simmozheim – Weil der Stadt in das Leistungsnetz der Kategorie 2 eingeordnet. Die übrigen Verbindungen sind als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
670 R	Summe	52	39	18	16
670 V	Summe	114	93	36	21
	davon durchgehend auf Achse Calw - Weil der Stadt				
670 R	über Ostelsheim	35	35	18	16
670 V	über Simmozheim	69	68	25	19

680 Rexer: Zainen – Igelsloch – Oberreichenbach – Oberkollbach – Klinikum NSW – Calw

Die Linie 680 verbindet Montag bis Freitag die nördlichen Ortsteile von Oberreichenbach mit Calw. Einzelne Fahrten bedienen auch die Klinik Nordschwarzwald. Die Verbindung Calw – Oberreichenbach ist als Achse des Leistungsnetzes 2 eingestuft (zusammen mit dem Angebot der Linien 630 und 724), die übrigen Linienteile als Stadtverkehrslinie.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
680	Summe	13	8	0	0
680	davon durchgehend auf Achse Calw - Oberreichenbach	9	4	0	0

710 Südwestbus: Calw – Nagold

Die Linie dient der Feinerschließung des Nagoldtals zwischen Calw und Nagold. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
710	Summe	8	8	0	0

715 Walz: 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 an Bad Liebenzell angebunden. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
715	Summe	13	13	0	0

716 Südwestbus: Pforzheim – Schwann – Dobel – Bad Herrenalb

Die Linie verbindet mit einem dichten Angebot Bad Herrenalb mit Pforzheim über Dobel, Schwann und Neuenbürg. Sie verkehrt an allen Tagen und ist als Achse des Leistungsnetzes Kategorie 2 eingeordnet (Bad Herrenalb – Dobel gemeinsam mit Linie 719).

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
716	Summe	41	33	24	14
716	davon durchgehend auf Achse Bad Herrenalb - Dobel	34	32	24	14
716	Dobel - Pforzheim	34	32	24	14

719 BVN: Bad Wildbad – Höfen – Dobel – Bad Herrenalb

Die Linie 719 verkehrt ebenfalls an allen Tagen. Samstags und sonntags verkehrt sie im 2-Stundentakt. Der Abschnitt Bad Herrenalb – Dobel ist als Achse des Leistungsnetzes Kategorie 2 eingeordnet (gemeinsam mit Linie 716), der Abschnitt Dobel – Höfen als Basisachse, die übrige Linie als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
719	Summe	22	16	0	0
719	davon durchgehend auf Achse Bad Herrenalb - Dobel	15	11	0	0
719	Dobel – Höfen	19	15	0	0

723 BVN: Calw – Bad Liebenzell – Schömberg – Höfen – Bad Wildbad

Schömberg und seine Ortsteile werden durch die Linie 723 mit dem Enztal (Bad Wildbad) und dem Nagoldtal (Bad Liebenzell und Calw) an allen Wochentagen verbunden (Stand Fahrplan 2014). Samstags und sonntags bestehen im 2-Stundentakt Direktverbindungen nach Bad Herrenalb über Höfen („2-Stunden-Bädertakt“). Die Verbindung Höfen – Schömberg – Bad Liebenzell ist als Basisachse, die übrige Linie als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Die Linie wurde 2015 umgestaltet und verkehrt nun auf dem Abschnitt Schömberg – Bad Wildbad – Kaltenbronn. Neuer Betreiber ist die Fa. BVN. Die Bedienung des Abschnitts Bad Liebenzell – Schömberg wurde auf die Linie 820 (Fa. Walz) übertragen.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
723	Summe	42	27	17	10
723	davon durchgehend auf Achse Höfen - Schömberg	26	16	15	8
723	Schömberg - Bad Liebenzell	33	26	17	10

724 BVN: Calw – Hirsau – Oberreichenbach/Schömberg – Calmbach – Bad Wildbad

Die Linie 724 stellt neben der Linie 632 eine zweite Verbindung zwischen Calw und Bad Wildbad her. Sie verkehrt teilweise über Schömberg. Der Hauptlinienweg Bad Wildbad – Oberreichenbach – Calw ist als Achse des Leistungsnetzes Kategorie 2 eingeordnet (zusammen mit dem Angebot der Linien 630 und 680), die übrigen Linienteile als Linie des Schulverkehrsnetzes.

725 Südwestbus (Arnbach –) Neuenbürg – Waldrennach – Schömburg

Die Linie 725 verkehrt an allen Tagen, samstags und sonntags bietet sie einen 2-Stundentakt. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
725	Summe	26	20	24	24

743 Eberhardt: Bieselsberg – Schömburg – Engelsbrand – Büchenbronn – Pforzheim

Die Linie 743 verbindet im Stundentakt Schömburg und seine Ortsteile mit Pforzheim. Ein Linienast führt auch nach Kapfenhardt. Die Verbindung Schömburg – Pforzheim ist als Achse des Leistungsnetzes Kategorie 2 eingeordnet, die übrigen Linienteile als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
743/744	Summe	102	100	66	37
743/744	davon durchgehend auf Achse Schömburg - Pforzheim	42	22	36	31

759 VBN Liebelsberg – Wildberg – Gärtringen

Die Linie fungiert vor allem als S-Bahn-Zubringer von Neubulach und Wildberg. Zwischen Wildberg und Gärtringen verkehrt die Linie im Stundentakt, zwischen Liebelsberg und Wildberg mit Lücken. Der Hauptlinienweg der Linie ist als Basisachse und die übrigen Linienteile als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
759	Summe	62	50	20	0
759	Wildberg - Gärtringen	30	30	8	0

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

Montag bis Freitag verbindet diese Linie Calw stündlich mit Böblingen (Wochenende 2-Stundentakt). Ab Gechingen bzw. Dachtel ist das Angebot verdichtet, Montag bis Freitag verkehren zahlreiche Fahrten bis/von Sindelfingen. Die Linie ist als Achse des Leistungsnetzes Kategorie 2 eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
763	Summe	89	75	33	31
763	davon durchgehend auf Achse Calw – Böblingen	38	38	18	17

773 Däuble: Calw – Deckenpfronn – Herrenberg

Auch die Linie 773, die Calw mit Herrenberg verbindet, verkehrt mit einem durchgängigen, weitgehend vertakteten Angebot. Ab Deckenpfronn ist das Angebot verdichtet. Sie ist als Basisachse eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
773	Summe	90	84	49	22

775 VBN: Wildberg – Gültlingen – Sulz am Eck – Kuppingen – Herrenberg

Diese Linie verkehrt Montag bis Samstag, dabei Montag bis Freitag im Stundentakt. Viele Fahrten verkehren von/bis Wildberg-Bildungszentrum oder haben am Bahnhof Wildberg Anschluss. Sie ist als Achse des Leistungsnetzes 2 - eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
775	Summe	66	58	8	1

777 VBN: Bad Wildbad – Nagold – Tübingen

Ein Schwerpunkt dieser Linie liegt im Landkreis Tübingen als Zu- und Abbringerlinie zur Ammertalbahn. Von und nach Nagold besteht ein Stundentakt. Der Abschnitt Nagold – Bad Wildbad wird hingegen nur von je einem Fahrtenpaar mittwochs und samstags bedient. Die Linie wird zukünftig in Altingen geteilt. Der Abschnitt Nagold – Mötzingen ist als Leistungsnetz Kategorie 2 eingeordnet (zusammen mit Linie 778), die übrige Linie als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
777	Summe	95	75	64	33
777	davon durchgehend auf Achse Nagold - Mötzingen	46	37	34	18

778 VBN: Nagold – Industriegebiet Wolfsberg – Mötzingen – Bondorf

Die Linie verbindet Montag bis Samstag in einem vertakteten Angebot Nagold mit Mötzingen und Bondorf, wo Zuganschlüsse in Richtung Stuttgart bestehen. Der Abschnitt Nagold – Mötzingen ist als Leistungsachse Kategorie 2 eingeordnet (zusammen mit Linie 777), die übrige Linie als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
778	Summe	30	28	18	0
778	davon durchgehend auf Achse Nagold - Mötzingen	30	28	18	0

820 BVN, Walz, Volz: Beinberg – Maisenbach – Zainen – Schömburg

Die Linie 820 einzelne Fahrten an Schul- und an Ferientagen. Die Verbindung Bad Liebenzell – Schömburg ist als Basisachse eingeordnet, die übrigen Linienteile im Schulverkehrsnetz. 2015 wurde die Linie deutlich erweitert. Sie stellt nun anstelle der Linie 723 die Verbindung zwischen Bad Liebenzell und Schömburg her.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
820	Summe	5	4	0	0

824 Volz/Südwestbus: Calw – Hirsau – Bad Liebenzell – Unterreichenbach – Kapfenhardt/Bieselsberg/Pforzheim/Schömburg

Die Linie verkehrt an Schultagen. Sie verbindet Kapfenhardt und Bieselsberg mit Bad Liebenzell und Calw. Außerdem schafft sie Verbindungen zur Schule in Schömburg und zur Waldorfschule in Pforzheim. Die Linie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
824	Summe	51	0	0	0

880 Volz: Bad Liebenzell – Weil der Stadt

Eine Direktverbindung von Bad Liebenzell nach Weil der Stadt schafft diese Linie an allen Tagen. Die Linie ist weitgehend vertaktet. Sie ist als Basisachse eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
880	Summe	32	18	11	9

7400 Südwestbus: Nagold – Vollmaringen – Eutingen – Horb

7405 Südwestbus: Nagold – Talheim – Horb

Die Linien 7400 und 7405 verbinden Nagold mit Horb auf verschiedenen Linienwegen an allen Tagen. Die Linien sind als Linien des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7400	Summe	40	32	14	7
7405	Summe	31	26	11	5

7628 Weiss&Nesch: Rottenburg – Ergenzingen – Horb

Die Linie hat ihren Bedienungsschwerpunkt im Landkreis Tübingen und verkehrt mit einzelnen Fahrten an Schultagen über Vollmaringen. Sie ist als **Linie des Schulverkehrsnetzes** eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7628	Summe	27	8	0	0

7633 Weiss&Nesch: (Vollmaringen/Eutingen –) Ergenzingen – Rottenbg.

Die Linie hat ebenfalls ihren Bedienungsschwerpunkt im Landkreis Tübingen und verkehrt mit einzelnen Fahrten an Schultagen von/bis Vollmaringen. Sie ist als Linie des Schulverkehrsnetzes eingeordnet.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7633	Summe	98	65	60	30

7780 Südwestbus: Bad Wildbad – Kaltenbronn Bad Wildbad – Enzklösterle – Freudenstadt

Die stark touristisch orientierte Linie verkehrt etwa stündlich an allen Tagen zwischen Bad Wildbad und Poppeltal und stündlich bis zweistündlich zwischen Poppeltal und Freudenstadt. Einzelne Fahrten führen zum Kaltenbronn (Wochenende 2-Stunden-Takt). Die Fahrten zum Kaltenbronn wurden inzwischen mangels regelmäßiger Nachfrage in Rufbusse umgewandelt. Der Abschnitt Enzklösterle – Bad Wildbad ist als Achse des Leistungsnetzes Kategorie 2 eingeordnet, die Fortsetzung Enzklösterle – Freudenstadt als Basisachse.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7780	Summe	40	25	21	20
7780	davon durchgehend auf Achse Wildbad - Sprollenhaus	31	24	20	20

7794: Südwestbus/VBN 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 sie stündlich auf zwei Linienwegen, so dass ein halbstündliches Gesamtangebot besteht. Es besteht jeweils Anschluss von/zur S-Bahn in Herrenberg. Zwischen Altensteig und Nagold besteht ein etwa stündliches Angebot, teilweise über Wart geführt. Am Wochenende (ab Samstagnachmittag) sind die Taktabstände meist verdoppelt. Das Angebot der Linie wurde im Dezember 2015 umgestaltet. Nun verkehren Schnellbusse zwischen Nagold und Herrenberg, Mötzingen wird nicht mehr von dieser Linie angefahren. Dort verkehrt nun verdichtet die Linie 778. Auf dem Abschnitt Altensteig – Nagold wurde die Linie 7794 mit der Linie 7795 (Altensteig – Walddorf – Nagold) vereinigt und das Angebot neu strukturiert.

Die Abschnitte Altensteig – Ebhausen – Rohrdorf – Nagold (zusammen mit Linie 7795) und Nagold – Mötzingen (zusammen mit den Linien 777 und 778) sind als Leistungsachsen Kategorie 2 eingeordnet, der Abschnitt Nagold – Herrenberg als Leistungsachse Kategorie 1.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7794	Summe	116	102	536	37
7794	davon durchgehend auf Achse Altensteig - Nagold	48	47	32	21
7794	Nagold - Herrenberg	94	83	46	32
7794	Nagold - Mötzingen	53	45	28	20

7795 Südwestbus: Altensteig – Egenhsn./Monhardt – Walddorf – Nagold

Auch die Linie 7795 verbindet Altensteig mit Nagold. Sie verkehrt im 2-Stunden-Takt. Sie wurde 2015 in die Linie 7794 integriert (s.o.)

Auf dieser Linie werden durch den Landkreis Calw Verkehrsmehrleistungen bestellt. Die Abschnitte Altensteig – Nagold ist als Leistungsachse Kategorie 2 eingeordnet (zusammen mit Linie 7794).

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7795	Summe	18	18	12	6
7795	davon durchgehend auf Achse Nagold - Walddorf - Altensteig	15	15	12	6

7796 Südwestbus: Nagold – Oberschwandorf – Baihingen – Haiterbach

Diese Linie verkehrt an allen Wochentagen. Die Bedienung erfolgt Montag bis Freitag bedarfsorientiert etwa stündlich (am Vormittag Lücke), an Samstagen besteht ein 2-Stundentakt, an Sonntagen werden einzelne Fahrten angeboten. Die Relation Haiterbach – Nagold ist als Leistungsachse Kategorie 2 eingeordnet die einzelnen Linienvarianten als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (Ring)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7796	Summe	22	16	7	2
7796	Haiterbach - Nagold (hin+rück)	38	30	14	4

7938 Südwestbus: Altensteig – Pfalzgrafenweiler – Freudenstadt

Die Linie 7938 stellt die Fortsetzung der Linie 7794 nach Freudenstadt dar. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag etwa stündlich, samstags und sonntags mindestens zweistündlich. Die Relationen Altensteig – Freudenstadt sowie Egenhausen – Altensteig (diese zusammen mit den Linien 445 und 450) sind als Leistungsachse Kategorie 2 eingeordnet die einzelnen Linienvarianten als Linie des Schulverkehrsnetzes.

Linie	Anzahl Fahrten (hin + rück)	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
7938	Summe	52	31	20	15
7938	davon durchgehend auf Achse Altensteig - Freudenstadt	8	7	9	7

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.

6.2.2 Verkehrsunternehmen

Die Busverkehre im Landkreis Calw werden von folgenden privaten Verkehrsunternehmen betrieben (in Klammern jeweils die Kurzbezeichnungen aus der Liniendarstellung). Gemeinschaftslinien werden in der folgenden Aufstellung jeweils bei allen beteiligten Unternehmen voll gezählt.

- Busverkehr Nordschwarzwald GmbH (BVN)
BVN gehört zu den großen Verkehrsunternehmen im Landkreis und bedient 16 Linien, vorwiegend im Raum Altensteig/Bad Wildbad.
- Fa. Däuble (Däuble)
Die Firma mit Sitz in Herrenberg fährt mit einer Linien in den Landkreis Calw.

- Fa. Eberhardt (Eberhardt)
Fa. Eberhardt mit Sitz in Engelsbrand bedient eine Linie aus dem Landkreis in Richtung Pforzheim.
- Firma Rexer (Rexer)
Fa. Rexer bedient fünf Linien im Raum Calw.
- Fa. Teinachtal-Reisen
Die Firma mit Sitz in Neubulach bedient ebenfalls fünf Linien
- Verkehrsbetrieb Nagold GmbH VBN
VBN ist das zweite große Verkehrsunternehmen im Landkreis und bedient 16 Linien im Raum Nagold.
- Firma Volz-Reisen (Volz)
Fa. Volz mit Sitz in Hirsau bedient acht Linien im Landkreis.
- Fa. Walz-Reisen (Walz)
Die Firma hat ihren Sitz in Schömberg und bedient vier Linien.
- Fa. Weiss&Nesch (Weiss&Nesch)
Die Firma hat ihren Sitz in Vollmaringen und fährt mit zwei Linien in den Landkreis Calw.

Daneben verkehren auch zwei Busgesellschaften der Deutschen Bahn im Landkreis:

- DB Bahn Südwestbus (Südwestbus)
Die Bahntochter mit Sitz in Karlsruhe fährt mit insgesamt elf Linien im Landkreis Calw.
- DB Bahn Regiobus Stuttgart (RBS)
Das Stuttgarter Bahnbus-Unternehmen berührt mit zwei Linien den Landkreis

6.2.3 Flexible Bedienungsformen, Bedarfsverkehr

Bedarfsverkehr

Im dünn und dispers besiedelten westlichen Bereich des Landkreises Calw bestand zwischen 2014 und Februar 2016 ein neuartiges flexibles Bedienungssystem ohne festen Fahrplan und ohne festes Liniennetz in einem dichten Netz von Haltestellen, die im Abstand von ca. 200 Metern alle Siedlungsbereiche in den Bedienungsgebieten erschlossen. Die Betriebszeiten waren Montag bis Freitag 8.30 bis 18.30 Uhr sowie Samstag 8.00 bis 18.00 Uhr. Das System wurde aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt.

Bürgerautos und Bürgerbusse

Seit 2012 verkehrt in Oberreichenbach das erste Elektro-Bürgerauto Deutschlands. Es bietet mithilfe ehrenamtlicher Fahrer einen individuellen Fahrservice innerhalb des Gebiets der Gemeinde Oberreichenbach sowie in die benachbarten Städte und Gemeinden.

Die Gemeinde Ebhausen bietet immer dienstags und freitags am Vormittag ein Bürgerauto, das die Ortsteile mit dem Kernort und den dortigen Märkten verbindet. Es wird eine Hin- und eine Rückfahrt angeboten mit einer Aufenthaltszeit von knapp einer Stunde. Bei der Rückfahrt besteht auf Wunsch die Möglichkeit des Ausstiegs vor der Haustür.

Auch in Bad Liebenzell, Bad Teinach-Zavelstein und Neubulach bestehen Bürgerbus-Systeme.

Rufauto

Als Ergänzung des ÖPNV in den Sachwachtverkehrszeiten, insbesondere abends und nachts, verkehrt im Landkreis Calw ein dichtes Netz von Rufauto-Systemen. Das Angebot besteht meist aus ein bis zwei Hinfahrten am Abend zu den Zentren Altensteig, Nagold, Calw und Bad Wildbad und zwei bis fünf 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.

Folgende Rufauto-Systeme bestehen:

- Stadtverkehr Nagold: Linie 509 ZOB – Wolfsberg
- Rufauto Nagold:
 - 952 Tour Altensteig/Nagold Nord
 - 953 Tour Nagold Ost
 - 954 Tour Nagold West
- Rufauto Calw
 - 961 Tour Calw Nord
 - 962 Tour Calw Süd
 - 963 Tour Calw Ost
 - 964 Tour Calw West
- Rufauto Weil der Stadt;
 - 991 Tour Weil der Stadt – Ostelsheim

6.2.4 Fahrtenhäufigkeit Bus

In den Karten 6-3 bis 6-6 ist die Bedienungshäufigkeit im Busnetz für die Fahrtage Schultag, Ferientag, Samstag und Sonntag dargestellt (Fahrplan 2014).

Schultag

An Schultagen wird das gesamte ÖPNV-Netz bedient. Besonders dichte Bedienungen zeigen sich auf verschiedenen Streckenabschnitten in den Bereichen Calw, Nagold und Altensteig, wo sich eine Reihe von Linien überlagert und zusätzlich Stadtlinien verkehren. Dicht bedient werden die einzelnen Linienäste der S-Bahn-Zubringer Calw – Weil der Stadt und Nagold – Herrenberg, aber auch die Strecken Nagold – Mötzingen, Altensteig – Nagold, Haiterbach –

Nagold, Calw – Böblingen, Calw – Herrenberg, Bad Herrenalb – Dobel, und Schömberg – Bad Liebenzell und Wildberg – Gärtringen.

Relativ wenig bedient werden vor allem die Linien in den Bereichen Neuweiler und Bad Teinach-Zavelstein.

Ferientag

An Ferientagen zeigen sich deutliche Verschlechterungen des Angebots gegenüber Schultagen. Gerade auf den auch an Schultagen wenig bedienten Verbindungen ist das Angebot an Ferientagen bis auf wenige Fahrten reduziert. Einzelne Orte werden an Ferientagen gar nicht im Busverkehr angebunden, insbesondere verschiedene Ortsteile von Neuweiler. 13 der 68 Linien haben an Ferientagen kein Angebot.

Samstag

An Samstagen zeigt sich ein deutlich ausgedünntes Netz. Auf 33 Linien ist samstags der Verkehr gänzlich eingestellt. Bedient werden hier vor allem Linien in Richtung Region Stuttgart von Schömberg nach Pforzheim und die auch touristisch bedeutenden Linien von Bad Wildbad nach Freudenstadt sowie im Bereich Bad Herrenalb.

Sonntag und Feiertag

An Sonn- und Feiertagen findet auf weiteren sechs Linien keine Bedienung statt. Die Bedienung beschränkt sich nun auf die Verbindungen von Calw und Nagold in Richtung Region Stuttgart sowie von Schömberg nach Pforzheim. Auch die touristisch bedeutenden Linien von Bad Wildbad nach Freudenstadt sowie im Bereich Bad Herrenalb werden sonntags bedient.

6.2.5 Verknüpfungen

Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene

Die Vernetzung der ÖPNV-Verkehrsmittel gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die länger werdenden Pendelwege im Berufs- und Schülerverkehr (insbesondere bei Berufsschülern und zunehmend bei Gymnasiasten zu beobachten) sind teilweise nur durch Nutzung mehrerer Buslinien oder durch die Kombination Bus-Bahn oder sogar Bus-Bahn-Bus möglich. Auch im Versorgungsverkehr sind viele Einrichtungen nicht direkt erreichbar, zum Beispiel durch die Verlagerung aus den gut erreichbaren Innenstädten und Ortskernen in Randbereiche. Daher ist auch die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu analysieren.

An den meisten Verknüpfungspunkten bestehen kurze Umsteigewege zwischen Bus und Zug. In Nagold und Calmbach wird der Bahnhof allerdings nicht direkt angefahren, hier bestehen längere Umsteigewege von und zu der nächstgelegenen Bushaltestelle.

In der Regel können Verknüpfungen nur richtungsbezogen erfolgen. Nur an der Station Bad Teinach/Neubulach verkehren die Züge gleichzeitig in beide Richtungen, so dass so genannte „Rundum-Anschlüsse“ hergestellt werden können.

Verknüpfungen zwischen Bus und Bus

Im Landkreis Calw bestehen zahlreiche Verknüpfungspunkte zwischen den Buslinien.

Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern: Park+Ride, Bike+Ride

Die Erschließungswirkung der Haltepunkte, insbesondere der Bahn-Stationen, wird deutlich erhöht, wenn diese mit dem Fahrrad (B+R) oder dem Pkw (P+R) angefahren werden. Hierfür sind ausreichende Abstellmöglichkeiten erforderlich. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern und Autos an den Stationen.

6.2.6 Barrierefreiheit

Der Gesetzesauftrag des Personenbeförderungsgesetzes sowie das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg legen besonderen Wert auf die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kapitel 3.6) *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“* (gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz).

Barrierefreiheit schließt damit neben höhengleichen Einstiegen u. a. auch Fahrgastinformation in jeglicher Form ein. Zu den „Menschen mit Behinderungen“ sind neben Behinderten im erweiterten Sinn auch ältere, gebrechliche Personen, (chronisch) kranke Personen, Analphabeten und der deutschen Sprache unkundige Personen zu rechnen. Der Anteil dieser Nutzergruppen an der Gesamtzahl der ÖPNV-Nutzer beträgt nach Literaturangaben bis zu 30 %.

Schiienenverkehr

Barrierefreiheit im Schienenverkehr ist weitgehend erreicht. Auf allen drei Bahnstrecken im Landkreis werden Fahrzeuge eingesetzt, in die ein niveaufreier Einstieg auf der Basis der Normhöhe von 55 cm über Schienenoberkante möglich ist. Entsprechend ausgebaut sind die meisten Bahn-Haltepunkte im Landkreis. Auch die Bahnsteigzugänge bzw. Querungsmöglichkeiten sind meist barrierefrei möglich.

Regionalbusverkehr

Im Regionalbusverkehr kommen verstärkt Niederflurbusse zum Einsatz. Ihr Einsatz ist jedoch nicht konsequent und in den Fahrplänen nicht gekennzeichnet. Um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind neben den Fahrzeugen auch die Haltestellen barrierefrei auszurüsten. Bei Einsatz des Kasseler Hochbords können Busse stufenlos betreten werden. Voraussetzung ist aber, dass der Bus die Bussteigkante auch bündig anfahren kann, was bei Busbuchten oder an Kurven häufig nicht möglich ist. Haltestellen sind bisher nur zu einem geringen Teil entsprechend ausgerüstet.

Optische und akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeug werden zunehmend eingerichtet, sind jedoch nicht flächendeckend vorhanden.

7. Nachfrage und Nachfrageprognose

7.1 Bestehende Verkehrsnachfrage

7.1.1 Berufspendlerverkehr im Landkreis Calw

Die Bundesagentur für Arbeit führt eine jährliche Pendlerstatistik auf Ebene der politischen Gemeinden. Pendler im Sinne der Beschäftigungsstatistik sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Ob und wie häufig gependelt wird, ist aus dem Blickwinkel der Beschäftigungsstatistik unerheblich. Aus dieser so genannten Pendlerstatistik lassen sich die Verflechtungen im Berufsverkehr ablesen. Tabelle 7-1 gibt einen Überblick über die Kennzahlen der Pendler im Landkreis Calw.

Demnach gibt es im Landkreis Calw ca. 30.000 Auspendler über die Kreisgrenze, denen 12.000 Einpendler gegenüber stehen. Wichtigstes Ziel der Auspendler ist die Region Stuttgart mit 17.000 Auspendlern. In Richtung Karlsruhe/Pforzheim pendeln ca. 7.000 Personen aus. Auch bei den Einpendlern dominiert die Region Stuttgart mit über 4.000 Personen. Aus Richtung Karlsruhe/Pforzheim pendeln knapp 3.000 Personen ein, 5.000 Pendler aus anderen Richtungen.

15.000 Pendlerbewegungen finden innerhalb des Landkreises statt (ohne Binnenpendler der Gemeinden). Davon pendeln ca. 3.500 nach Calw und 2.900 nach Nagold. 9.000 Personen pendeln in die übrigen Gemeinden des Landkreises.

nach	Calw	Nagold	Übrige Gemein- den	Region Stutt- gart	Region Pforz- heim / Karls- ruhe	Sons- tige	Summe
von							
Calw		195	1.350	3.102	456	476	5.579
Nagold	185		958	2.486	84	1.473	5.186
Übrige Gemeinden	3.311	2.697	6.739	11.419	6.346	3.812	34.324
Region Stuttgart	918	1.606	1.559				4.083
Region Pforz- heim/Karlsruhe	455	100	2.308				2.863
Sonstige	412	2.399	2.641				5.452
Summe	5.281	6.997	15.555	17.007	6.886	5.761	57.487

Tabelle 7-1: Pendlerverflechtungen 2014 (ohne Binnenpendler der Gemeinden; Quelle: Bundesagentur für Arbeit)

In den Karten 7-1 und 7-2 sind die Pendlerverflechtungen grafisch dargestellt. Es zeigen sich deutlich die starken Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Nagoldtal und östlich des Nagoldtals in Richtung Region Stuttgart, wobei Calw und Nagold auch starke Einpendlerzahlen aus der Region Stuttgart verzeichnen. Im nördlichen Landkreis (Bad Wildbad, Schömberg, Bad Liebenzell) existieren starke Auspendlerströme in Richtung Pforzheim und aus Bad Herrenalb in Richtung Karlsruhe. Im Binnenverkehr des Landkreises dominieren neben verschiedenen Strömen entlang des Nagoldtals Pendler zwischen Ebhausen und Nagold, Haiterbach und Nagold sowie Althengstett und Calw.

7.1.2 Haushaltsbefragung 2013 für den Landkreis Calw

Im Herbst 2013 wurde im Landkreis Calw eine Haushaltbefragung zur Mobilität der Bevölkerung durchgeführt⁶. Eine repräsentative Stichprobe der Bevölkerung wurde zu diesem Zweck gebeten, an einem Stichtag (26.9.2013) in einem Wegeprotokoll alle außerhüslichen Wege zu erfassen. Daneben waren weitere Fragen zur Haushaltsstruktur und zur Mobilität zu beantworten. Diese Untersuchung liefert zahlreiche Kennziffern für die künftige Verkehrsplanung des Landkreises. Aus den Daten lassen sich insbesondere Aussagen zu den Mustern der räumlichen Verflechtung der Bewohner des Landkreises ableiten. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Allgemeine Kennzahlen zur Mobilität

- Nur 3,3% der befragten Haushalte besitzen keinen Pkw. Demgegenüber stehen 61% der Haushalte, in denen mehr als ein Pkw zur Verfügung steht.
- 92% der befragten Personen über 17 Jahren geben an, einen Führerschein zu besitzen. Auch bei den über 70-Jährigen besitzen noch 84% einen Führerschein.
- Entsprechend geben 77% der befragten Personen an, immer einen Pkw verfügbar zu haben, weitere 10% manchmal.
- 33% der Haushalte besitzen kein Fahrrad. Das ist deutlich mehr als der Landesdurchschnitt (17,9%). Pedelecs/E-Bikes sind in 4,5% der Haushalte vorhanden.
- Jeder Bewohner über sechs Jahre unternimmt im Durchschnitt täglich 3,65 Wege. Am mobilsten ist die Altersklasse der 41- bis 50-Jährigen (3,94 Wege), am wenigsten mobil die Altersklasse der über 70-Jährigen (3,02 Wege pro Tag). Frauen sind um durchschnittlich 0,2 Wege pro Tag mobiler als Männer.
- Die durchschnittliche Wegelänge beträgt 12,7 km. Die kürzesten durchschnittlichen Wege legen mit 10,4 km Länge die Bewohner von Schömberg, von Dobel (11,2 km), von Altensteig und von Gechingen (11,6 km) zurück. Die weitesten Wege die Bewohner von Neuweiler (18,0 km), Enzklosterle (16,6 km) und Wildberg (14,8 km).

⁶ Planungsbüro VIA eG: Haushaltsbefragung 2013 für den Landkreis Calw; Köln, 12. Juni 2014

- Das Auto wird für alle Wegelängen genutzt, auch für die ganz kurzen. 30 % aller MIV-Wege als Fahrer sind unter 4 km lang, ein Viertel aller MIV-Wege ist sogar nur maximal 3 km lang.
- Die Gesamtzahl der Wege der Bewohner im Landkreis Calw (ab sechs Jahre) an einem Werktag liegt damit bei 510.000 Wegen.

Wegezwecke

Wichtige Aufschlüsse für den Nahverkehrsplan liefert die Frage nach den Verkehrszwecken (Abbildung 7-1). Wege von und zur Arbeit umfassen nur 23% aller Wege. Dazu kommen 10% Wege von und zur Ausbildung, also vor allem Schulwege, die wie die Arbeitswege meist in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags/abends stattfinden. Demgegenüber stehen aber 30% der Wege, die für Einkäufe oder private Erledigungen durchgeführt werden, 6% dienstliche Wege und 23% Freizeitwege. Diese Wege finden den ganzen Tag über statt, Freizeitwege häufig auch abends. Außerdem werden diese Wege meist auch nicht täglich in gleicher Weise durchgeführt, sondern unregelmäßig und mit wechselnden Zielen. Sollen der ÖPNV auch für diese Wege attraktiv sein, ist ein regelmäßiges, über den ganzen Tag verteiltes Angebot erforderlich.

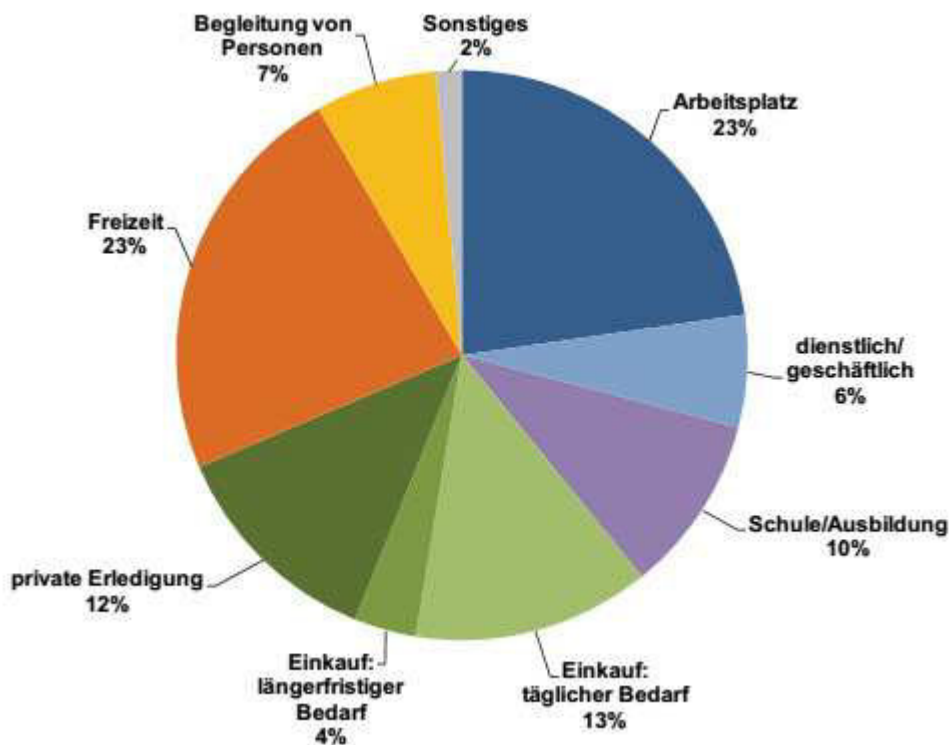


Abbildung 7-1: Verteilung der Wegezwecke im Landkreis Calw (Quelle: Haushaltsbefragung)

Bemerkenswert ist auch ein Anteil der „Begleitwege“ von 7%. Hierunter sind vor allem Fahrdienste für Personen zu verstehen, die selbst nicht Auto fahren können, also für Kinder und betagte Menschen (s.u.).

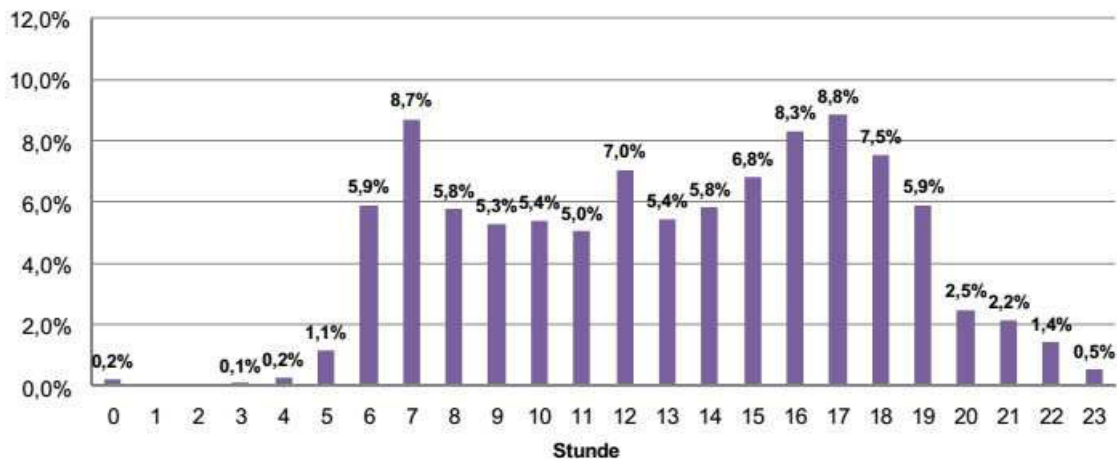


Abbildung 7-2: Tageszeitliche Verteilung des Wegebegins (Quelle: Haushaltsbefragung)

Verkehrsmittelwahl

Mehr als 2/3 aller Wege der Kreisbewohner werden mit dem MIV (d.h. dem eigenen Pkw oder Moped/Motorrad) zurückgelegt. Davon 59% als Fahrer und weitere 11% als Mitfahrer (Abbildung 7-3). Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden 21% der Wege zurückgelegt, wobei das Fahrrad nur auf einen Anteil von knapp 5% kommt. 9% der Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Hierin enthalten sind auch die Schulwege der über 6-Jährigen mit dem ÖPNV.

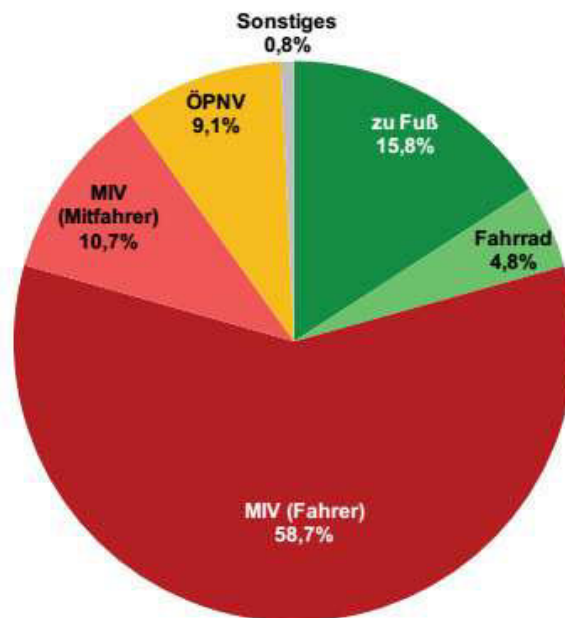


Abbildung 7-3: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Calw nach Geschlecht (Quelle: Haushaltsbefragung)

Der Untersuchungsbericht zur Haushaltsbefragung stellt fest, dass der ÖV-Anteil im Landkreis Calw grundsätzlich einen relativ guten Wert für einen zwar ver-

dichteten, aber ländlich strukturierten Raum aufweist⁷. Auch ein Vergleich mit Modal-Split-Werten, die das Büro Socialdata auf seiner Homepage veröffentlicht⁸, bestätigt diese Einschätzung. Die meisten der dort dargestellten Landkreise liegen zwischen 6% und 8%. Die Eckwerte stellen dort die Landkreise Borken mit 3% und der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit 12% dar.

Eine Aufteilung nach Altersklassen (Abbildung 7-4) und nach Verkehrszweck (Abbildung 7-5) zeigt die Hauptnutzergruppen des ÖPNV. Erwartungsgemäß liegt der ÖPNV-Anteil bei den 6- bis 14- sowie den 15- bis 17-Jährigen mit 30% und 38% am höchsten, während er in den Altersklassen der 41- bis 70-Jährigen bei nur 3% bis 4% liegt. Erst bei den über 70-Jährigen steigt er wieder auf 5% an. Der niedrige ÖPNV-Anteil der mittleren Altersklassen korrespondiert mit einem ebenso niedrigen Anteil an Fuß- und Radwegen. Hier dominiert mit bis zu 77% das Auto (als Fahrer oder auch als Mitfahrer).

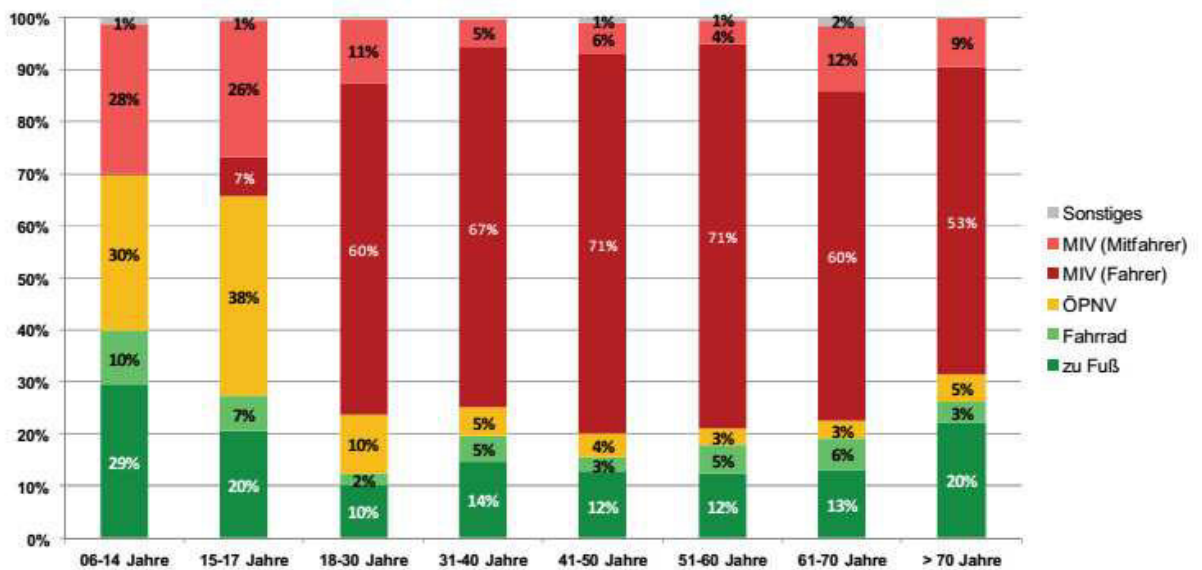


Abbildung 7-4: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Calw nach Lebensalter (Quelle: Haushaltsbefragung)

Trotz der vergleichsweise hohen ÖPNV-Anteile bei den Kindern und Jugendlichen und der dort auch hohen Anteilen an Fuß und Radwegen ist der Anteil an MIV-Mitfahrern bemerkenswert. Auf 28% der Wege der 6- bis 14-Jährigen und auf 26% der Wege der 15- bis 17-Jährigen werden diese mit dem Pkw chauffiert. Das heißt, dass der ÖPNV auch auf vielen Wegen der Kinder und Jugendlichen keine Option darstellt und stattdessen private Fahrdienste („Taxi Mama“) in Anspruch genommen werden. Auch 11 % der Wege zur Schule/Ausbildung werden als Pkw-Mitfahrer zurückgelegt (hierunter fallen aber auch Fahrgemeinschaften).

Außerhalb der Wege zur Schule/Ausbildung, wo der ÖPNV einen Anteil von 50% erreicht, spielt er bei allen Verkehrszwecken mit 2% bis 4% nur eine mar-

⁷ Untersuchungsbericht Haushaltsbefragung, Seite 55

⁸ <http://www.socialdata.de/daten/modechoice.php>

ginale Rolle. Lediglich bei Wegen von/zum Arbeitsplatz hat er mit 7% eine etwas größere Bedeutung.

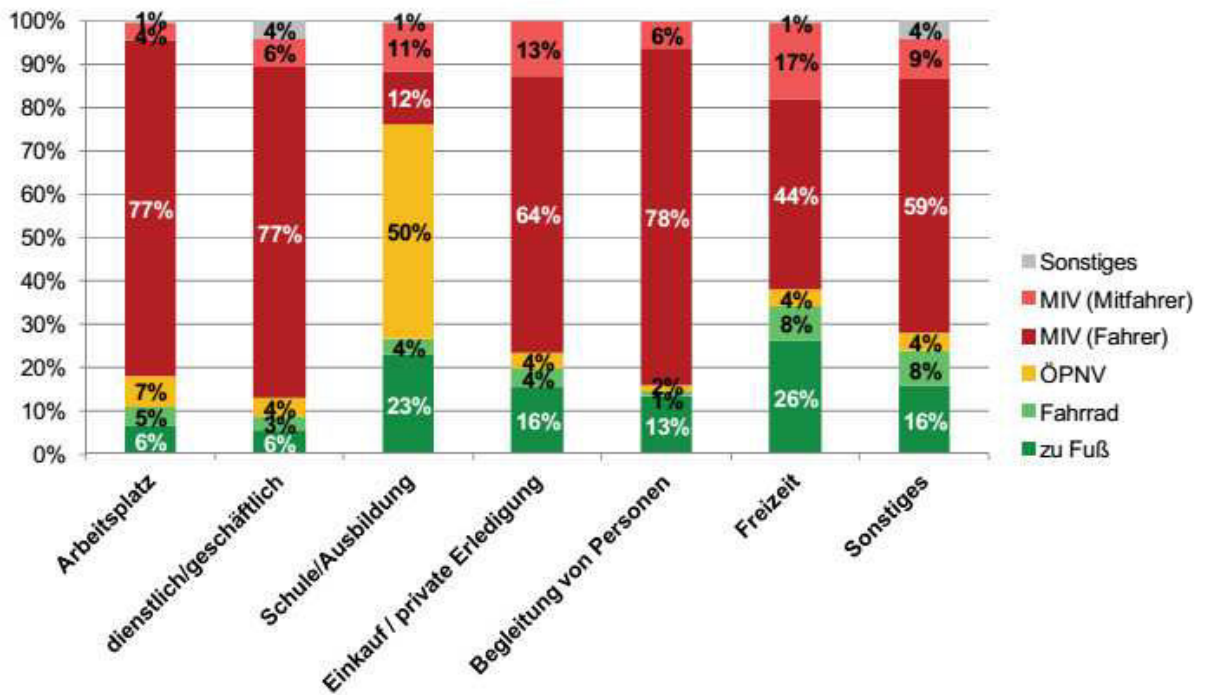


Abbildung 7-5: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Calw nach Wegezwecken (Quelle: Haushaltsbefragung)

Verkehrsverflechtungen

Aufgrund der großen Stichprobe der Daten können auch die räumlichen Verkehrsverflechtungen ausgewertet werden. 52% aller Wege finden innerhalb der politischen Gemeinde statt, weitere 24% zwischen Gemeinden des Landkreises. Ebenfalls 24% der Wege haben ihren Ausgangspunkt oder ihr Ziel außerhalb des Landkreises. Naturgemäß besitzen die Mittelzentren Calw und Nagold mit je 1/3 aller Wege den größten Innenverkehrsanteil, während in den kleineren Gemeinden Höfen, Unterreichenbach, Egenhausen, Ostelsheim, Rohrdorf und Simmozheim mehr als 3/4 der Wege über die Gemeindegrenzen führen.

Die Karten 7-3 bis 7-5 zeigen die Wegeverflechtungen im MIV im Überblick. Ähnlich wie bei den Pendlerdaten zeigen sich hier die relativ starken Ströme im Nagold und östlich des Nagoldtals, die einem deutlich schwächeren Wegeaufkommen westlich der Nagold gegenüber stehen. Im Quelle-Ziel-Verkehr zeigen sich die unterschiedlichen Verflechtungen der einzelnen Kreisteile: der östliche Landkreis ist stark mit der Region Stuttgart verflochten, der nördliche mit dem Bereich Pforzheim/Karlsruhe und der südliche mit dem Landkreis Freudenstadt. Die zentral gelegenen Gemeinden Bad Teinach-Zavelstein, Enzklösterle, Neuweiler, Oberreichenbach und Simmersfeld weisen nur marginale Verbindungen mit den Nachbarkreisen auf.

Im ÖPNV tritt die ungleiche Verteilung der Verkehrsnachfrage noch deutlicher zutage. Neben den Verkehren von Calw und Nagold in Richtung Stuttgart (1.700 und 1.100 Wege über die S-Bahn-Zubringer) bestehen die stärksten Ströme von Schömberg in Richtung Pforzheim (1.170 Wege) und von Bad Herrenalb in Richtung Ettlingen und Karlsruhe (zusammen 2.230 Wege). Die Binnenverkehre sind insgesamt schwächer ausgeprägt. Die stärksten Ströme sind hier zwischen Haiterbach und Nagold (1.180 Wege), zwischen Wildberg und Nagold (890) zwischen Bad Teinach-Zavelstein und Calw (840) zwischen Gechingen und Calw und zwischen Schömberg und Bad Liebenzell (je 750 Wege) festzustellen.

ÖPNV-Nutzung

Zur ÖPNV-Nutzung wurden weitere vertiefende Fragen gestellt und Auswertungen durchgeführt. Abbildung 7-6 zeigt, dass mehr als die Hälfte der ÖPNV-Fahrten Wege von und zur Schule/Ausbildung sind. Im Linienbus sind dies sogar 74%, in der Bahn 24%. Mit 18% finden auch relativ viele Wege von und zur Arbeitsstätte statt (Bus 9%, Bahn 31%).

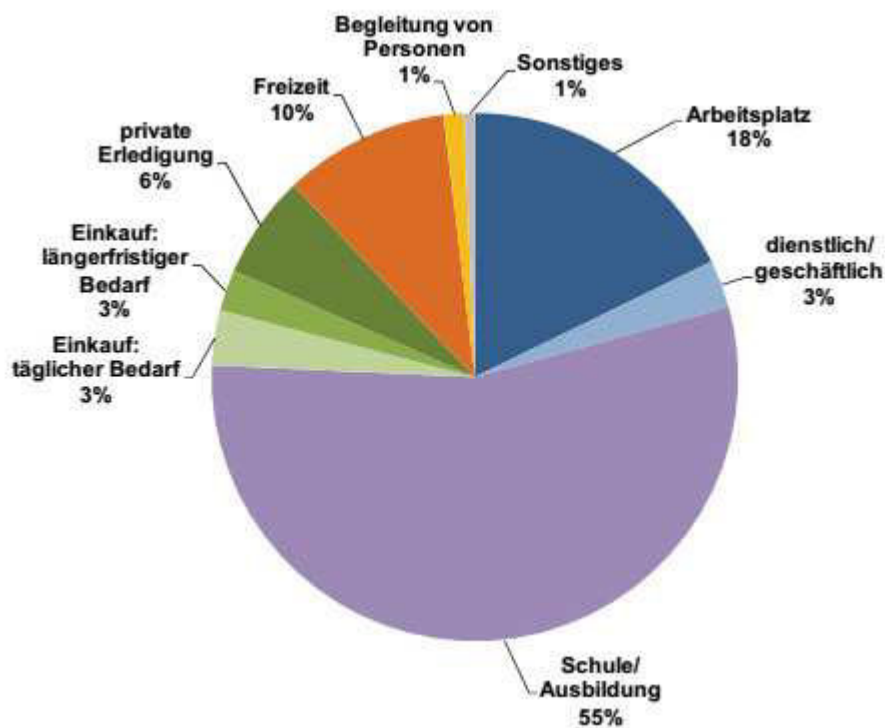


Abbildung 7-6: ÖPNV-Wege am Stichtag nach Verkehrszwecken im Landkreis Calw (Quelle: Haushaltsbefragung)

11% der Befragten geben an, den Linienbus täglich zu nutzen, weitere 3% mehrmals in der Woche. Der Anteil der gelegentlich- oder selten ÖPNV-Nutzer liegt bei 19%. 38% geben an, nie den ÖPNV zu nutzen (28%: keine Angaben). Etwa die Hälfte der Bevölkerung besitzt damit Erfahrung im Umgang mit dem ÖPNV und nutzt ihn zumindest gelegentlich. Ein attraktiveres Angebot kann die Nutzungshäufigkeit dieser Gruppe erhöhen.

Wünsche und Anregungen zum ÖPNV

Die Befragten hatte Gelegenheit, offen formulierte Wünsche und Anregungen zum ÖPNV zu formulieren. Insgesamt wurden 1.472 Einzelnennungen aufgenommen.

Die meisten Wünsche (441 Nennungen) beziehen sich auf Angebotsverbesserungen im ÖPNV des Landkreises. Davon wünschen sich knapp die Hälfte häufiger verkehrende Bahnen und Busse, auch abends und am Wochenende. Weitere Wünsche beziehen sich auf Verbesserungen der Anschlüsse sowie eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Auch eine Beschleunigung, beispielsweise durch Schnellbusse wird gewünscht.

Nahezu ebenso viele Wünsche (421) beziehen sich auf „Verbesserung der Anbindungen der Kommunen des Landkreises Calw in die Nachbarkreise, insbesondere in die Region Stuttgart“. Hier dominiert der Wunsch nach einer Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn, aber auch einer besseren Anbindung des Raums Nagold/Altensteig in Richtung Region Stuttgart. Ferner wird eine bessere Verbindung in Richtung Freudenstadt, teilweise auch in den Enzkreis und in Richtung Karlsruhe gewünscht.

313-mal werden einzelne Verbesserungen innerhalb des Landkreises Calw gewünscht. Hier dominieren Verbesserungswünsche im Schülerverkehr, u.a. bedarfsgerechtere Zeiten und höhere Kapazitäten. Zahlreiche Befragte wünschen sich auch eine Verbesserung der Zubringerverkehre zur Kulturbahn und zur S-Bahn sowie eine bessere Anbindung kleinerer Orte an das ÖPNV-Netz, z.B. als Bedarfsverkehr.

Vergleichsweise wenige Wünsche (158) beziehen sich auf den Tarif. Hier werden günstigere und einfachere Tarife gewünscht. Gefordert wird auch die Einbeziehung des Landkreises in den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) sowie die intensivere Verbindung mit den übrigen Verkehrsverbänden in der Region.

Eine größere Servicequalität, wie zum Beispiel Bequemlichkeit, Komfort, Schnelligkeit, freundlichere Busfahrer und bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten sowie eine weitergehende Barrierefreiheit sind weitere Wünsche und Forderungen (110 Nennungen). Hier wurde auch eine bessere Fahrgastinformation sowie allgemein mehr und besseren Informationen zum ÖPNV-Angebot gewünscht.

Fazit

Das Auto stellt erwartungsgemäß das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel im Landkreis dar. Sehr unterschiedlich aber ist die Rolle des ÖPNV: Während der ÖV-Anteil im Vergleich zu anderen Landkreisen insgesamt durchaus positiv zu sehen ist und vor allem die Achsen in Richtung Region Stuttgart und in Richtung Norden (Räume Pforzheim und Karlsruhe) eine positive Nachfrage aufweisen, sind die Ströme innerhalb des Landkreises sehr stark vom Schülerverkehr geprägt, wobei selbst Kinder und Jugendliche einen signifikanten Teil ihrer Wege mit dem „Taxi Mama“ zurücklegen. Besonders im Versorgungs- und Freizeitverkehr liegen daher weitere Potenziale für den ÖPNV verborgen.

Bezüglich der Raumstruktur stellt die Studie fest: „Wenn sich die Ausstattung der Kommunen aufgrund des demografischen Wandels maßgeblich verändern würde, Einrichtungen des Bildungs- und Gesundheitsbereichs sowie der Versorgung sich konzentrieren und aus kleineren Orten weiter verlagern würden, hätte dies Einfluss auf die zurückgelegte Anzahl von Wegen und die Wegelängen. Dieser Aspekt sollte im Zuge der Infrastrukturplanung des Landkreises und der Kommunen beachtet und auch bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans – soweit derzeit möglich – berücksichtigt werden. Dem ÖPNV kommt unter den zu erwartenden demografischen Rahmenbedingungen einer schrumpfenden und älter werdenden Bevölkerung eine weiterhin sehr wichtige Funktion zu.“ (Seite 49)

7.1.3 ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Calw

Neben der im vorigen Kapitel dargestellten Haushaltsbefragung wurde im Vorfeld der Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch eine ÖPNV-Zählung und -Befragung auf allen Buslinien im Landkreis Calw durchgeführt. Die Erhebung fand zwischen September 2013 und Januar 2014 statt. Aus Datenschutzgründen können keine Ergebnisse dieser Erhebung im Nahverkehrsplan dargestellt werden. Die Erhebung ist aber in die Angebotskonzeption des Nahverkehrsplans eingeflossen

7.2 Verkehrsprognose

7.2.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Maßgebende Bestimmungsgröße für die Zahl der in Zukunft zurückgelegten Wege ist die weitere Bevölkerungsentwicklung. Das statistische Landesamt hat eine Bevölkerungsvorausrechnung bis 2035 mit Basisjahr 2014 erstellt. Diese Prognose liegt für alle Städte und Gemeinden in 5-Jahres-Schritten vor.

Die Entwicklung für den Gesamtkreis zeigt Abbildung 7-7. Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2014. Die aktuellen Flüchtlingszahlen des Jahres 2015 konnten in diese Prognose noch nicht einfließen.

Nach dieser Prognose hat die Bevölkerungszahl im Landkreis 2014 ihren Tiefstand erreicht und wird bis 2020 um 2% steigen um danach bis 2035 weitgehend konstant zu bleiben. Sehr unterschiedlich wird aber die Entwicklung in den verschiedenen Altersklassen vorangehen. Für den ÖPNV sind dabei vor allem zwei Entwicklungen relevant:

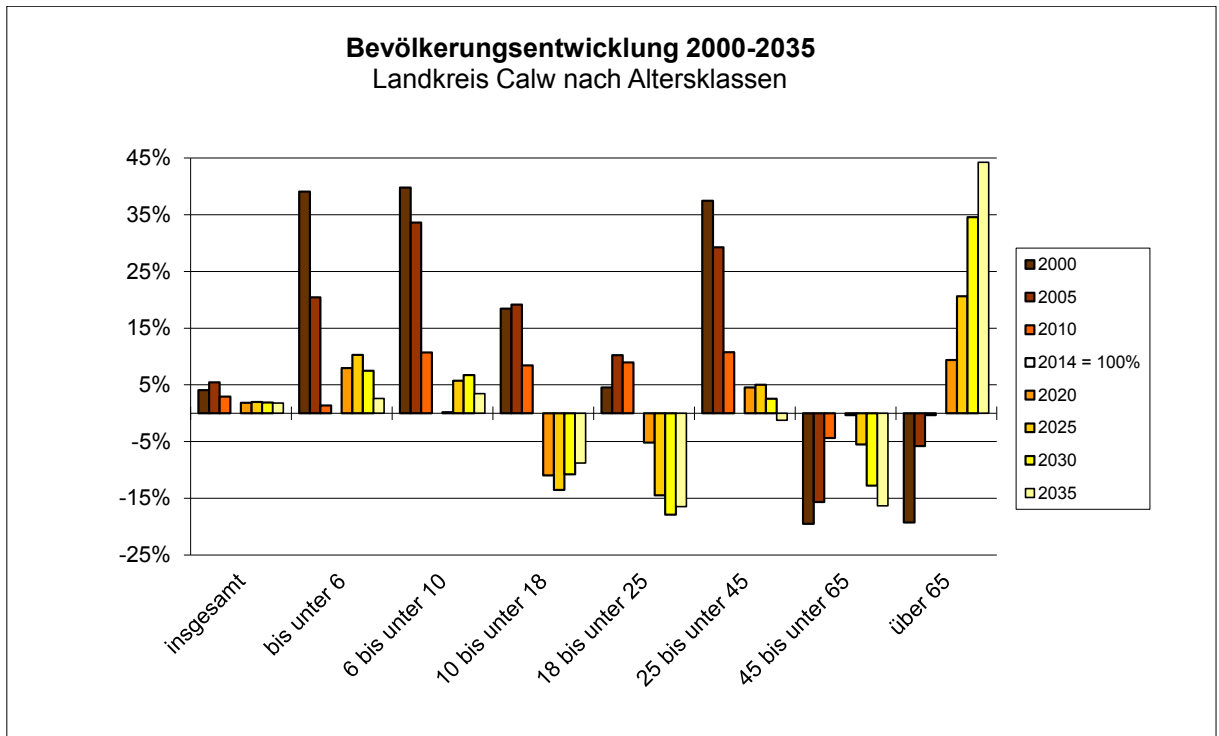


Abbildung 7-7: Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2035

Bei der jüngsten Bevölkerung bis 10 Jahre ist der starke Abwärtstrend der letzten Jahre (40% Rückgang seit der Jahrtausendwende) beendet. Bei den unter 6-Jährigen wird bis 2025 ein Zuwachs von 10% erwartet, für die 6- bis unter 10-Jährigen ein Zuwachs von 6%. Bis 2035 soll die Bevölkerung der beiden Altersklassen wieder sinken und sich auf einem Niveau von 2% über dem Stand von 2014 einpendeln. Der Geburtenrückgang der Neunziger- und früher Nullerjahre wird sich aber bei den Altersklassen der 10- bis unter 18- und der 18- bis unter 25-Jährigen fortsetzen. Dort sind bis 2025 Rückgänge um jeweils 14% zu erwarten. Bis 2035 wird sich die Zahl der 10- bis unter 18-Jährigen wieder leicht erholen (-9% gegenüber 2014), bei den 10- bis unter 18-Jährigen auf -16% erhöhen. Diese Rückgänge haben weiterhin negative Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage (vgl. nächstes Kapitel).

Entgegengesetzt stellt sich der Trend bei der Bevölkerung über 65 Jahre dar. Sie ist seit dem Jahr 2000 bereits um 33% gestiegen und wird auch in den nächsten beiden Jahrzehnten stark ansteigen (+21 % bis 2025, +44 % bis 2035). Für den ÖPNV bedeutet diese Entwicklung einerseits, dass die Zahl der – meist noch sehr mobilen – Rentner steigen wird, deren Mobilitätsmuster sich stark von der arbeitenden Bevölkerung unterscheidet (insbesondere erhöhte Mobilität außerhalb der Hauptverkehrszeiten). Andererseits wird aber auch die Zahl betagter und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen steigen, die auf ein öffentliches Mobilitätsangebot angewiesen sind, die aber häufig auch den klassischen ÖPNV nicht mehr nutzen können. Diese Entwicklung wird noch verstärkt durch die abnehmenden sozialen Verflechtungen, d. h. die Zahl derjenigen betagten Menschen nimmt zu, die nicht auf Verwandte oder Nachbarn zurückgreifen können, die entsprechende Fahrdienste übernehmen können. Auch die-

sen Menschen soll der verstärkte Einsatz von Bedarfsverkehren entgegenkommen.

Vergleichsweise moderat wird sich die Zahl der Einwohner in den mittleren Altersklassen entwickeln. Die Zahl der 25- bis unter 45-Jährigen wird sich nach einem starken Rückgang (-27% seit dem Jahr 2000) bis 2025 um 5% leicht erhöhen und dann bis 2035 wieder auf das heutige Niveau sinken. Bei den 45- bis unter 65-Jährigen, deren Zahl seit dem Jahr 2000 um 28% gestiegen ist, wird sich bis 2025 um 6% und bis 2035 um 16% verringern.

7.2.2 Schülerzahlen und Prognose der Schülerbeförderung

Das statistische Landesamt erstellt regelmäßig eine Modellrechnung zur Entwicklung der Schülerzahlen. Die aktuellste Voraussrechnung stammt aus dem Jahr 2015 und reicht bis zum Schuljahr 2025/26. In der Berechnung sind die aktuellen Flüchtlingszahlen teilweise berücksichtigt (die Berechnung geht von bundesweit 450.000 Asylanträgen bundesweit aus, die tatsächlichen Zahlen für 2015 liegen etwa doppelt so hoch). Derzeit sind keine Prognosedaten des statistischen Landesamts auf Landkreisebene verfügbar.

Tabelle 7-2 zeigt eine Zusammenfassung der Voraussrechnung sowie eine Projektion auf den Landkreis Calw. Die Projektion wurde anhand eines Vergleichs der Bevölkerungsprognose auf Landes- und auf Landkreisebene erstellt.

Schuljahr	Landeszahlen				Projektion auf Lkr. Calw		
	2014/15	2020/21		2025/26			
Grundschulen	369.439	374.700	1%	381.900	3%	-2%	-1%
Werkrealschulen, Hauptschulen Gemeinschaftssch. und Realschulen	365.973	353.900	-3%	353.000	-4%	-10%	-13%
Gymnasien	313.524	289.600	-8%	284.100	-9%	-14%	-18%
sonstige Schulen	80.211	66.000	-18%	63.100	-21%	-23%	-29%
Berufsschulen Vollzeit	230.903	210.000	-9%	200.400	-13%	-11%	-16%
Berufsschulen Teilzeit	192.163	167.800	-13%	161.700	-16%	-13%	-16%
Insgesamt	1.552.213	1.462.000	-6%	1.444.200	-7%	-10%	-13%

Tabelle 7-2: Landesweite Voraussrechnung der Schülerzahlen des statistischen Landesamts und Projektion auf den Landkreis Calw

Nach dieser Projektion ergibt sich ein ganz leichter Rückgang der Schülerzahlen an Grundschulen. Die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen (außer Gymnasien) werden bis zum Schuljahr 2020/21 um ca. 10% und in den nächsten fünf Jahren um weitere 3% sinken. Wegen der zu erwartenden Verschiebungen innerhalb der einzelnen Schularten, insbesondere durch den erwarteten weiteren Zuwachs bei den Gemeinschaftsschulen, wurden diese Schularten hier zusammengefasst. Deutlich stärker werden die Rückgänge an Gymnasien mit -14 bzw. -18 % ausfallen. Auch die Schülerzahlen an Berufsschulen sollen im niedrigen zweistelligen Bereich zurückgehen.

Insgesamt ergibt sich aus dieser vereinfachten Projektion ein Rückgang um ca. 10% bis zum Schuljahr 2020/21 und um 13% bis zum Schuljahr 2025/26.

Für den ÖPNV bedeutet das, dass weiter mit einem Rückgang der Zahl zu befördernder Schüler zu rechnen ist. Da nur ein geringer Teil der Grundschüler mit dem Bus fahren, aber ein großer Teil der Schüler weiterführender Schulen, werden sich zurückgehende Schülerzahlen in diesen Bereichen deutlich bemerkbar machen. Eine weitere Differenzierung der Schullandschaft und die Entwicklung hin zu weiteren Schulwegen wirken diesem Trend allerdings entgegen, ohne dass sie im Voraus quantifiziert werden können.

7.2.3 Trends der ÖPNV-Entwicklung

Durch den demografischen Wandel ergibt sich längerfristig ein höherer Anteil der Personengruppen, die sich durch steigende Mobilität und steigende Pkw-Anteile auszeichnen. Zudem ist ein Trend vom Mitfahren zum Fahren auszumachen, wiederum besonders ausgeprägt bei den Senioren/-innen. Hier kann der ÖPNV nur durch große Anstrengungen seinen Marktanteil behalten und ausbauen. Demgegenüber ist bei jüngeren Verkehrsteilnehmern bis 39 Jahren eine zunehmende Offenheit in der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Durch attraktive Angebote können hier zunehmend Verkehrsanteile gewonnen werden.

Zukünftig wird es zu einer weiteren Abnahme der alltäglichen Berufs- und Ausbildungswege (absolut und relativ) und zur Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs kommen. Insgesamt wird die Verkehrsleistung (Personenkilometer) trotz Bevölkerungsrückgang durch die mobilen Senior/innen zunächst leicht ansteigen. Der ÖPNV muss sich daher noch mehr als bisher auf den Versorgungs- und Freizeitverkehr konzentrieren und durchgängig im Takt verfügbare und gut vernetzte Angebote vorhalten.

Der ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs wird in Zukunft weiter moderat ansteigen. Insbesondere die rückläufige Pkw-Verfügbarkeit bei jüngeren Frauen und Männern wird – bei entsprechenden Angeboten – zu einer steigenden Nachfrage im ÖPNV führen.

Die Schülerzahlen werden aufgrund des demografischen Wandels auch im Landkreis Calw stark zurückgehen. Diese Entwicklung, aber auch die Weiter-

entwicklung der Schullandschaft, werden zu einer Umstrukturierung der Schulstandorte führen und damit wiederum zu höherem ÖPNV-Bedarf, der den demografisch bedingten Rückgang jedoch nicht ausgleichen kann. Insbesondere werden sich die Schülerströme im Landkreis stark verändern, was einen wachsenden Anpassungsbedarf des schulbezogenen ÖPNV erfordert.

Während der berufsbezogene Verkehr voraussichtlich stagnieren wird, wird der Freizeit- und Versorgungsverkehr, der zeitlich und räumlich weniger konzentriert stattfindet, weiter zunehmen. Damit erhöht sich der Anteil der Wege, die nicht alltäglich und zu ganz unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt werden.

Insgesamt wird die Entwicklung allerdings wesentlich von nicht zuverlässig prognostizierbaren Entwicklungen wie der Konjunktur, der Beschäftigtenzahlen, des Haushaltseinkommens, der Einkommensverteilung, der Entwicklung der Mobilitätskosten/Treibstoffkosten und – in letzter Zeit – der Entwicklung der Flüchtlingszahlen mitbestimmt werden.

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und die Intensität der Marktbearbeitung durch die ÖPNV-Akteure (Fortentwicklung der Produkte und der Qualität) werden darüber entscheiden, in welchem Umfang der ÖPNV im Landkreis Calw der demografischen Entwicklung trotzen und größere Marktanteile gewinnen kann.

Zuverlässigkeit und Verständlichkeit (Informationen, gut zugängliche Haltestellen, Fahrpläne, Fahrpreise) sind vor allem für „wahlfreie“ Personen und ältere Menschen wichtige Qualitätskriterien.

Die im Nahverkehrsplan verfolgte Strategie, auf den regionalen Hauptachsen und in den Stadtverkehren ganztägig verfügbare, gut vernetzte und verständliche, klar strukturierte Angebote vorzuhalten, gewinnt weiter an Bedeutung, weil der Anteil zeitlich wie auch räumlich gebündelter Verkehre zurückgeht und der Anteil zeitlich disperser Mobilitätsbedürfnisse zunimmt.

Park & Ride/Bike & Ride sind als Zubringer zu „schnellen“ ÖPNV-Angeboten zu fördern.

8. Maßnahmen

Die in Kapitel 4 definierten Ziele und Rahmenvorgaben werden noch nicht in allen Bereichen erfüllt. Daher sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans insbesondere die hier aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn
2. Anbindung aller Gemeindehauptorte an ein festes ÖPNV-Netz
Dazu ist das Angebot auf verschiedenen Leistungsachsen neu zu strukturieren, zu verdichten und zu vertakten.
3. Flächendeckender Bedarfsverkehr mit Angebot im Stundentakt
Durch die Einrichtung geeigneter bedarfsgesteuerter Bedienungssysteme wird ein flächendeckendes Grundangebot geschaffen und mit den übergeordneten Angeboten der Leistungsachsen und der Schiene verknüpft.
4. Nachhaltig tragfähiges Finanzierungskonzept
Um das ÖPNV-Angebot vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und geänderter finanzieller Rahmenbedingungen langfristig zu sichern, ist ein neues Konzept der ÖPNV-Finanzierung von Seiten des Kreises auszuarbeiten.
5. Vereinfachung des Tarifsystems
6. Unterstützung von Tarifangeboten in die Nachbarverbünde
7. Sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit
Dabei insbesondere Prüfung, in welchen Städten und Gemeinden ein besonderer Bedarf an einem barrierefreien ÖPNV besteht.
8. Abstimmung mit dem Tourismus zur Nutzung des dort vorhandenen oder Schaffung von zusätzlichem Nachfragepotenzial
Der Landkreis Calw als Teil der Tourismusregion Nordschwarzwald bietet ein Potenzial an Fahrgästen im Ausflugs- und Urlaubsverkehr. Um dieses Potenzial für den ÖPNV zu gewinnen, sind die Angebote in Abstimmung mit dem Tourismus weiterzuentwickeln.
9. Verbesserung der Anbindung an die Schiene
Der auf den meisten Buslinien unvertaktete und auf die Unterrichtszeiten ausgerichtete Busverkehr soll besser auf die Nagoldtal und Enztalbahn abgestimmt werden. Auch an die Hermann-Hesse-Bahn sind günstige Anschlüsse herzustellen.
10. Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte (Carsharing, Ridesharing)
Ein verbessertes ÖPNV-System kann seine volle Wirkung erst entfalten, wenn es in ein Gesamtsystem eingebettet ist. Dazu sind neue Mobilitätsdienstleistungen zu etablieren, die eine möglichst umfassende Beweglichkeit ohne eigenen Pkw ermöglichen.

Impressum

Landkreis Calw

Abteilung S-Bahn und ÖPNV
Vogteistraße 42-46
75365 Calw

Michael Stierle
Abteilungsleiter
Tel.: (07051) 160-276
E-Mail: Michael.Stierle@kreis-calw.de

Andreas Krewer
Nahverkehrsplaner
Tel.: (07051) 160-384
E-Mail: Andreas.Krewer@kreis-calw.de

In Zusammenarbeit mit:

NahverkehrsBeratung Südwest

Dietmar Maier
Pfinztalstraße 90
76227 Karlsruhe
Tel. 0721 49910983-xxx
E-Mail: maier@nahverkehrsberatung.de

Erstellungsdatum: 25.02.2016