



**Nahverkehrsplan
Landkreis Freudenstadt
- Fortschreibung vom 18.12.2023 -**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	V
TABELLENVERZEICHNIS	VI
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	VII
1 ANLASS DER ERSTELLUNG DES NAHVERKEHRSPANS	1
2 RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	2
2.1 Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans	3
2.2 Relevante Rahmenpläne	3
2.2.1 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (2002)	3
2.2.2 Regionalplan 2015 Nordschwarzwald	4
2.2.3 ÖPNV-Strategie 2030	4
2.2.4 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010	5
2.3 Barrierefreiheit	6
2.4 Wettbewerb und Genehmigungsverfahren	7
3 BESTANDSAUFNAHME	8
3.1 Raumstruktur und administrative Zugehörigkeit	8
3.2 Bevölkerung	12
3.2.1 Status Quo	12
3.2.2 Prognostizierte Entwicklung	14
3.3 Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung	15
3.4 Daseinsgrundfunktionen	17
3.4.1 Wirtschaft und Arbeit	17
3.4.2 Bildung	19
3.4.3 Tourismus und Freizeit	21
3.4.4 Versorgung und Einkauf	23
3.5 ÖPNV-Angebot im Landkreis	24
3.5.1 Schienenverkehr	24
3.5.2 Straßengebundener ÖPNV (Bus)	26
3.5.3 Freigestellter Schülerverkehr (FSV)	28
3.5.4 Angebot in einzelnen Städten und Gemeinden	29
3.6 Nachfrage nach Verkehren	31
3.6.1 Modal Split und Bestand an Personenkraftwagen	31
3.6.2 Verkehrsverflechtungen	33
3.7 Bewertung des ÖPNV-Angebots	36
4 ANFORDERUNGEN AN DEN ÖPNV	41
4.1 Stellung der Zielvorgaben im Nahverkehrsplan	41

4.2	Grundziele und Leitbilder	42
4.3	Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV	43
4.3.1	Reisezeit und Reisezeitverhältnis	44
4.3.2	Netzabdeckung	45
4.3.3	Bedienungshäufigkeit	46
4.4	Bedarfsorientierter Fahrplan, On-Demand-Verkehr und Taktfahrplan	47
4.5	Qualitätsanforderungen	48
4.6	Automatische Fahrgastzählssysteme	50
4.7	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV	50
4.7.1	Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit	51
4.7.2	Bestimmungen zur Barrierefreiheit von Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV	51
4.7.3	Bestimmungen zur Barrierefreiheit von Haltestellen	52
4.7.4	Bestimmungen zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation und Kundenkommunikation	54
5	BEREITS UMGESetzte MAßNAHMEN - ZWISCHEN AUFSTELLUNGSBESCHLUSS DES NAHVERKEHRSPANS UND DEM AKTUELLEN STAND	55
5.1	Regio-Nationalparklinien	56
5.2	Freizeitbusnetz	57
5.2.1	Zubringerlinien zu den Nationalparkbussen	57
5.2.2	Sonstige Freizeitbuslinien	58
5.3	ÖPNV-Taxi in den Städten Horb am Neckar und Freudenstadt	59
5.3.1	Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen	59
5.3.2	Funktionsweise des ÖPNV-Taxis	61
5.3.3	Software	63
5.3.4	Marketing	65
5.3.5	Inanspruchnahme	66
6	ZIELNETZ	71
6.1	Bedienstandard	72
6.1.1	Mobilitätsgarantie	72
6.1.2	Schülerverkehr	72
6.2	Achsenkonzept	76
6.3	On-Demand-Verkehre	78
6.4	Wirtschaftliche Aspekte	79
6.5	Ziele für den Schienenverkehr	80
7	UMSETZUNG	81
8	QUELLENVERZEICHNIS	84

9 ANLAGEN85

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte der Städte und Gemeinden im Landkreis Freudenstadt	11
Abbildung 2: Ausschnitt der durch den Landkreis Freudenstadt verlaufenden Landesentwicklungsachsen	12
Abbildung 3: Bevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Freudenstadt	14
Abbildung 4: Bevölkerung nach Altersgruppen	14
Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Landkreis Freudenstadt – Stand Juni 2021	18
Abbildung 6: Modal Split im regionalen Vergleich	32
Abbildung 7: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnsitz im Landkreis Freudenstadt – Top 10 je Stadt/Gemeinde (Bezugsjahr 2021)	33
Abbildung 8: Schülerverflechtungen von Schülern mit Wohnsitz im Landkreis Freudenstadt (Bezugsjahr 2022)	35
Abbildung 9: Häufigkeit der Nutzung des Busangebots im Landkreis Freudenstadt	37
Abbildung 10: Häufigkeit der Nutzung des Bahnangebots im Landkreis Freudenstadt	37
Abbildung 11: Bewertung des Busangebots im Landkreis Freudenstadt	38
Abbildung 12: Bewertung des Bahnangebots im Landkreis Freudenstadt	38
Abbildung 13: Bewertung des Busangebots im Landkreis Freudenstadt nach Tag und Tageszeit	39
Abbildung 14: Wünsche zum Busangebot im Landkreis Freudenstadt	40
Abbildung 15: Schematischer Taktfahrplan (Regiolinie 100 Freudenstadt - Kniebis – Ruhestein)	48
Abbildung 16: Übersicht der rechtlichen Grundlagen des ÖPNV-Taxis	60
Abbildung 17: Schematische Darstellung des ÖPNV-Taxi-Modells	60
Abbildung 18: Wirtschaftliche Grundlagen des ÖPNV-Taxis	61
Abbildung 19: Beschaffungs- und Einrichtungsprozess des ÖPNV-Taxis	62
Abbildung 20: Software des ÖPNV-Taxis	63
Abbildung 21: Anzahl der Fahrten pro Tag im Landkreis Freudenstadt	66
Abbildung 22: Kosten pro Fahrt mit dem ÖPNV-Taxi	67
Abbildung 23: Buchungszeiten des ÖPNV-Taxis – unter der Woche	67
Abbildung 24: Buchungszeiten des ÖPNV-Taxis – am Wochenende	68
Abbildung 25: Wegezwecke des ÖPNV-Taxis – Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt	68
Abbildung 26: Wegezwecke des ÖPNV-Taxis – Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt	69
Abbildung 27: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Taxi – Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt	70
Abbildung 28: Gründe für Nichtnutzung des ÖPNV-Taxis – Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt	70
Abbildung 29: Bedienungsumfang nach Schultypen	73
Abbildung 30: Staffelung der Unterrichtszeiten	75
Abbildung 31: Staffelung der Kapazitäten	76
Abbildung 32: Zeitplan für Konkretisierung des ÖPNV-Angebots	82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Hierarchiestufen der zentralen Orte in Baden-Württemberg.....	10
Tabelle 2: Einwohnerzahlen der Gemeinden und Städte im Landkreis Freudenstadt – Stand 2021	13
Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Gemeindeebene zum Stichtag 30.06.2021	18
Tabelle 4: Größte Arbeitgeber (Auszug) im Landkreis Freudenstadt (Stand 2020)	19
Tabelle 5: Übersicht der Schüleranzahl der Gemeinden/Städte des Landkreises Freudenstadt (Stand 2022/23)	20
Tabelle 6: Anzahl an Schlafgelegenheiten, Ankünften und Übernachtungen in den Gemeinden/Städten des Landkreis Freudenstadt, Stand 2022	23
Tabelle 7: Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Landkreis	25
Tabelle 8: Linien und Konzessionäre im Landkreis Freudenstadt.....	28
Tabelle 9: Motorisierungsgrad im Landkreis Freudenstadt im Vergleich.....	33
Tabelle 10: Mobilitätsverhalten der Fahrschüler im Landkreis Freudenstadt	36
Tabelle 11: Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	44
Tabelle 12: Luftlinienentfernung von Haltestelleneinzugsbereichen.....	45
Tabelle 13: Empfehlungen zur Taktfolge im ÖPNV	46

Abkürzungsverzeichnis

aV	Allgemeine Vorschrift
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bhf	Bahnhof
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
GG	Grundgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf	Hauptbahnhof
IC	Intercity
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ODM	On-Demand-Verkehre
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergeschütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RS	Regio-Shuttle
RVS	Regionalbusverkehr Südwest GmbH
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UVgO	Unterswellenvergabeordnung
VDV-KA	Kernapplikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen
vgf	Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH
VO (EG)	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

1 Anlass der Erstellung des Nahverkehrsplans

Der Landkreis Freudenstadt ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet (inkl. der Städte Freudenstadt und Horb am Neckar). Während die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch den Landkreis in der Vergangenheit eher verwaltend wahrgenommen wurde, steht der vorliegende Nahverkehrsplan für eine aktive Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes. Nach der Jahrtausendwende haben sich neue Faktoren und Strukturen herauskristallisiert, welche die Aufgabenträger veranlassen, konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNVs anzustoßen. Im Zeichen der Mobilitätswende besteht ein gesellschaftspolitischer Wille, den Verkehrsmittel-Mix zu dekarbonisieren und nachhaltige Verkehrsangebote des Umweltverbundes – dabei auch insbesondere den ÖPNV – auszubauen. In Verbindung mit steigenden Energiepreisen schaffen bundesweit gültige Flatrate-Angebote für den Nahverkehr (9€-Ticket, 49€-Ticket) neue Anreize zur Nutzung des ÖPNVs für weite Teile der Bevölkerung. Mithilfe des vorliegenden Nahverkehrsplans soll der ÖPNV im Landkreis Freudenstadt, welcher heute vor allem an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist, den neuesten Entwicklungen und Erwartungen der Bürger folgen. Der Nahverkehrsplan dient dabei als Rahmenplan zur Festlegung von einheitlichen Zielen und eröffnet damit eine Basis für die zukünftige Umsetzung von Mobilitätsoffensiven im Landkreis.

Der letzte Nahverkehrsplan des Landkreises Freudenstadt wurde am 03.11.2008 beschlossen; seine Gültigkeit wurde durch den Kreistagsbeschluss vom 17.10.2016 bis zum Ende des Jahres 2019 verlängert. Der grundlegende Kreistagsbeschluss für die Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans erfolgte am 20.05.2019.

Unmittelbar danach wurde mit einer umfassenden Bestandsanalyse begonnen, in deren Mittelpunkt eine breite Bürgerbeteiligung sowie der Einbezug von Wirtschafts- und Verkehrsunternehmen stand.

Die ersten Erkenntnisse aus der Ist-Analyse, die Situation des ÖPNVs sowie die aktuellen Handlungserfordernisse wurden in einer Klausurtagung des Kreistages am 18.10.2019 umfangreich vorgestellt und diskutiert. Gestützt auf gutachterliche Auswertungen sowie eine breit angelegte, repräsentative Bürger- und Unternehmensbefragung, wurde mit dem Mobilitätskonzept „Mobilität neu denken – Zukunftsvision 2027“ der Grundstein für die Mobilitätsoffensive für den Landkreis Freudenstadt gelegt.

Kernelemente dieses neuen Mobilitätskonzeptes sind:

- Linienumstrukturierung
- Etablierung und Integration Alternativer Mobilitätsformen
- Multimodale Verknüpfung via App
- Neues „Modell Freizeitverkehr“
- Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten
- Neues Finanzierungsmodell (Umstrukturierung der Mittel aus §45a PBefG)

Die drängendsten Handlungsbedarfe wurden hierbei – gestützt auf den Auswertungen einer repräsentativen Bürgerbefragung – in einer Verbesserung des Freizeitverkehrs gesehen. Kurzfristige Verbesserungen wurden beschlossen, die im Sinne von Pilotvorhaben umgesetzt werden sollten, um – gestützt auf Erfahrungen und Erkenntnissen aus diesen Umsetzungen – sukzessive auch die weiteren

Verkehrsangebote zu verbessern.

Die Beschlussfassung dieser Eckpunkte sowie der Aufstellungsbeschluss zum Nahverkehrsplan erfolgten in der Kreistagssitzung am 11.11.2019.

Basierend auf den Handlungsaufträgen aus der Klausurtagung des Kreistages am 18.10.2019 wurde das Linien-ÖPNV-Angebot im Freizeitverkehr und den Nationalparklinien überplant, vom Technischen Ausschuss in seiner Sitzung am 06.07.2020 freigegeben und in einer ersten Umsetzungsstufe im Sommer 2021 durch die Inbetriebnahme eines neuen Nahverkehrsangebotes im Freizeitverkehr umgesetzt.

Die schrittweise Einführung der Mobilitätsgarantie im Landkreis Freudenstadt ist die zweite Innovation, die in Umsetzung der Klausurtagung des Kreistages zwischenzeitlich eingeführt wurde. Die Umsetzung der Mobilitätsgarantie erfolgt dabei durch das neue On-Demand-Angebot des ÖPNV-Taxis:

- Sommer 2022: Start der Mobilitätsgarantie in den beiden Großen Kreisstädten Freudenstadt und Horb am Neckar
- Sommer 2023: Sukzessive Erweiterung der Mobilitätsgarantie auf weitere Städte und Gemeinden im Landkreis

Kern des Projekts „Mobil(er)leben im Landkreis Freudenstadt“ ist die Einführung einer Mobilitätsgarantie. Es wird ein System generiert, das den Linien-ÖPNV auf Hauptachsen verstärkt und den ÖPNV durch das ÖPNV-Taxi insbesondere dort ergänzt, wo der klassische Linienverkehr an seine Grenzen stößt. Die sogenannten „weißen Flecken“, die vom Linien-ÖPNV (fast) nicht bedient werden, sollen von dem neuen Angebot profitieren. Und durch eine integrierte Planung wird der gesamte Landkreis vernetzt und den Menschen innerhalb einer Stunde eine attraktive Alternative zum eigenen Auto geboten. Bestehen soll der neue ÖPNV dann aus SPNV-Linien, Regiobuslinien, Buslinien sowie ÖPNV-Taxi-Angeboten. Durchgängige Reiseketten mit kurzen Umsteigezeiten werden zwischen den Verkehrsträgern, den Linien und den ÖPNV-Taxi-Angeboten ermöglicht. Die Fahrpläne orientieren sich dabei an den SPNV-Angeboten, welche das Rückgrat des Systems bilden.

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen dar, beschreibt die seit dem Aufstellungsbeschluss bereits eingeführten Maßnahmen und bildet mit der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienungs sowie ihrer zeitlichen, räumlichen und finanziellen Konkretisierung den Rahmenplan zur Festlegung von einheitlichen Zielen und eröffnet damit die Basis für die weitere Umsetzung von Mobilitätsoffensiven im Landkreis.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans entspringt dabei einem umfassenden Beteiligungsprozess mit einer breiten Bürgerbeteiligung, einer kontinuierlichen Einbindung der Verkehrsunternehmen, der Städte und Gemeinden des Landkreises sowie der benachbarten Aufgabenträger.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Nahverkehrsplan folgt den allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Weiterhin werden Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen, die zentral für die Planung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs sind.

2.1 Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg definiert in § 1 die Zielsetzung zur Gestaltung des ÖPNVs. Er soll der Bevölkerung eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten und dazu beitragen, die Mobilität zu sichern sowie die Standortattraktivität zu erhöhen. Durch die Gestaltung nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität kann zudem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Nach § 6 Absatz 1 des ÖPNVG liegt die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Die Leistungen im ÖPNV sind gemäß § 4 Absatz 5 des ÖPNVG auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt gemäß § 6 Absatz 2 beim Land, daher kann der vorliegende Nahverkehrsplan keine verbindlichen Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den SPNV enthalten.

Nach § 11 Absatz 1 des ÖPNVG haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen.

Die Mindestinhalte nach § 11 Absatz 3 des ÖPNVG sind:

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

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht nach §8 Absatz 3 für die Aufgabenträger die Erstellung eines Nahverkehrsplans vor, um „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ (ebd.) zu gewährleisten und dazu „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ (ebd.) zu definieren.

2.2 Relevante Rahmenpläne

2.2.1 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (2002)

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württembergs (LEP) knüpft an die gesetzlichen Vorgaben an und ergänzt diese in Abhängigkeit der jeweiligen Raumkategorien wie folgt:

- *„In den verdichteten Räumen ist der öffentliche Personennahverkehr auf*

Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen“ (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2002, S. 31).

- *„In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden. Auf die Bereitstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes ist hinzuwirken. Eine auch Umweltgesichtspunkte einschließende Funktionsteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr ist zu berücksichtigen“ (ebd.).*

2.2.2 Regionalplan 2015 Nordschwarzwald

Des Weiteren sind die Vorgaben von Seiten der Regionalplanung zu berücksichtigen. In diesem Sinne werden im gültigen „Regionalplan 2015 Nordschwarzwald“ im Abschnitt zum ÖPNV folgende Grundsätze aufgeführt:

- *„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 (REGIONALVERBAND NORDSCHWARZWALD 2015, S. 86)“.*
- *„Durch eine deutliche Ausweitung des Angebotes und weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr im Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim zur gleichwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden, um einen möglichst hohen Anteil am gesamten motorisierten Verkehr zu übernehmen (ebd., S. 86 f.)“.*
- *„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 Gesamtkonzeptes ergänzt. In der Region und in Abstimmung mit benachbarten Regionen ist mittelfristig eine flächendeckende verbundähnliche Verkehrs Kooperation aller Verkehrsträger anzustreben. Kurzfristig ist die Zusammenarbeit benachbarter Verkehrsverbände, auch außerhalb der Region, auszubauen (ebd., S. 87)“.*

2.2.3 ÖPNV-Strategie 2030

Im Hinblick auf die verschärften Zielsetzungen zum Klimaschutz und der damit verbundenen Verkehrswende, hat das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit allen relevanten ÖPNV-Akteuren das Strategiepapier „ÖPNV-Strategie 2030“ verfasst. Nach den durchgeführten Anhörungsphasen ist das Strategiepapier im Mai 2022 vom Kabinett verabschiedet worden. Aktuell werden in Dialogterminen mit den Stadt- und Landkreisen die Maßnahmenumsetzungen intensiv diskutiert.

Die ÖPNV-Strategie 2030 setzt sich zum Ziel, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln (Basisjahr 2010). Für die Zielerreichung können fünf Schwerpunktthemen identifiziert werden:

- 1. Angebotsausbau und Mobilitätsgarantie
- 2. Stärkung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)
- 3. Beschleunigung (Bevorrechtigung, Infrastrukturausbau)
- 4. Einfache, verständliche und attraktive Tarife und Bezahlsysteme
- 5. Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur

Auf Basis der Schwerpunktthemen sind schließlich zehn verschiedene Handlungsfelder mit unterschiedlichen Maßnahmen abgeleitet worden.

2.2.4 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) wurde im Jahr 2010 beschlossen und umfasst einen Planungshorizont bis 2025. Die Landesregierung legt in diesem die Grundlagen und Ziele der Verkehrspolitik für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität fest. Das Ziel des GVP, ist eine durchgehende Vernetzung der Verkehrssysteme zu schaffen, wobei gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitische Entwicklungen berücksichtigt werden sollen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft sind mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität in Einklang zu bringen. Im Folgenden sind die für den Landkreis relevanten Kernaussagen zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt (MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 2010):

Schienenpersonennahverkehr/Integraler Taktfahrplan (ITF)

- „Das Land plant, vorrangig Lücken im landesweiten Angebot zu schließen und Kapazitätsengpässe zu beseitigen. [...] Wesentliche Elemente für die Bestimmung des zukünftigen Bedarfs an SPNV-Leistungen sind insbesondere die demographische Entwicklung im Land und eine ausgewogene räumliche Verteilung des Verkehrsangebots“ (ebd. S. 106).
- „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“ (ebd., S. 107).

ÖPNV – flexible Bedienkonzepte

- Alternative Bedienungsformen im straßengebundenen ÖPNV sollen gestärkt werden. Der Vorteil dieser Bedienungsform gründet vor allem darauf, dass der ÖPNV in den Zeiten ergänzt werden kann, in denen kein oder nur ein geringes Angebot und eine geringe Nachfrage existiert. Die flexiblen Bedienkonzepte sollen besonders dort eingesetzt werden, [...] wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrechterhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten (vgl. ebd., S. 132).

Tourismus und ÖPNV

- Für Tourismusregionen (z. B. Schwäbische Alb) wird eine enge Vernetzung von touristischen Verkehren und dem regulären ÖPNV gefordert. Ziel ist die Erhöhung des Anteils der Freizeitreisenden, die den ÖPNV nutzen (vgl. ebd., S. 22).

Fahrradmitnahme im ÖPNV

- „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.“ (ebd., S. 130)
- Die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sollen nach Möglichkeit die Fahrradmitnahme im Linienverkehr verbessern (ebd., S. 30)

Demographischer Wandel und Barrierefreiheit

- Der demographische Wandel führt zu Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse und der Verkehrsnachfrage. Insbesondere die „Anforderungen an die Haltestellendichte, den Fahrplan, den Komfort, die Sicherheit und die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher Verkehrsmittel steigen“ (ebd., S. 17).
- Aufgrund der steigenden Anzahl an älteren Menschen ist der barrierefreie Zugang zum ÖPNV (z. B. höhengleiche Einstiege) zunehmend bedeutsam. Für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen soll die Barrierefreiheit im ÖPNV schrittweise umgesetzt werden (vgl. ebd., S. 17).

2.3 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNVs ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG) gibt in Artikel 3 Absatz 3 vor, dass „[n]iemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden [darf].“ Nach § 8 Absatz 3 des PBefG hat der 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. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Diese gesetzliche Formulierung wurde auch im Rahmen der Novelle aus dem Jahr 2021 unverändert fortgeführt und in das BW ÖPNVG vom 01.01.2021 übernommen, welches in § 11 Absatz 3 Satz 5 „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ als festen Inhalt eines Nahverkehrsplans vorgibt.

Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) verfolgt das Ziel, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern, sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§1 Absatz 1 BGG). Dabei wird ihren besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen. In §4 BGG wird der Begriff der Barrierefreiheit wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Durch die neuen Formulierungen im PBefG bzw. BW ÖPNVG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung

sowie -umsetzung zu. Die konkrete Ausgangssituation und vom Aufgabenträger angestrebte Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im Landkreis Freudenstadt wird in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur, Angebotsformen und Fahrzeuge des ÖPNVs in Kapitel 4.7 näher erläutert.

2.4 Wettbewerb und Genehmigungsverfahren

Der Rahmen für Vergabe- und Genehmigungsverfahren wird durch das europäische und das nationale Recht gesetzt. Oberhalb der von der EU vorgeschriebenen Schwellenwerte (aktuell 215.000 Euro für Liefer- und Dienstleistungsaufträge) findet das europäische Recht Anwendung – die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007). Unterhalb der Schwellenwerte gilt das nationale Recht (Unterschwellenvergabeordnung (UVgO), Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A und VOL/B), Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) und das PBefG.

Die 2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 enthält Regelungen über die Vergabe von Verkehrsleistungen sowie Anforderungen über die beihilferechtskonforme Finanzierung im ÖPNV durch die zuständigen Behörden. Der nationale Rechtsrahmen wurde mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 angepasst.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen vor. Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt – also ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens – unter Beachtung der jeweiligen Schwellenwerte zu vergeben, sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist.

Für das wettbewerbliche Verfahren ist nach VO (EG) Nr. 1370/2007 ein zweistufiges Vergabeverfahren vorgegeben: Bevor eine Vergabe der Verkehrsleistungen durchgeführt werden kann, ist interessierten Unternehmen durch eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt die Möglichkeit zu geben, die Leistung eigenwirtschaftlich zu beantragen. Die Vorabbekanntmachung enthält die einzuhaltenden Standards der ausreichenden Verkehrsbedienung (Qualitäts- und Bedienungsstandards) und ist aus dem Nahverkehrsplan oder einer sonstigen, vom zuständigen Gremium beschlossenen Planung abzuleiten. Sie öffnet ein Zeitfenster von drei Monaten für eigenwirtschaftliche Anträge. Wird von mehreren Verkehrsunternehmen ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, erfolgt die Vergabe ebenfalls wettbewerblich. Sofern kein oder kein genehmigungsfähiger eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen ist, erfolgt die Vergabe nach Durchführung eines Vergabeverfahrens im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Bis zur letzten Änderung des PBefG im Jahr 2013 war festgelegt, dass dasjenige Verkehrsunternehmen, das eine Linienverkehrsgenehmigung innehatte, das Recht hatte, diese nach Ablauf wieder zu erhalten („Altunternehmerprivileg“, § 13 PBefG). Eingriffe durch die Politik oder Verwaltung waren daher nur begrenzt oder gar nicht möglich. Die seit Dezember 2009 geltende VO (EG) Nr. 1370/2007 und das im Jahr 2013 novellierte PBefG fordern nun mehr Wettbewerb, wodurch zwingend ein wettbewerbliches Vergabeverfahren stattfinden muss.

Bisher wurden die Linien im Landkreis zu einem hohen Anteil eigenwirtschaftlich erbracht. Das bedeutet, dass über die ihnen gesetzlich zustehenden öffentlichen Mittel hinaus keine weitere Subventionierung durch den Aufgabenträger er-

folgt. Zu den öffentlichen Mitteln, welche die Eigenwirtschaftlichkeit nicht berühren, zählen z. B. Zuschüsse zum Kauf neuer Busse, der Ausgleich für vergünstigte Tarife für Schüler und Auszubildende (§ 15 ÖPNVG), der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 228 SGB IX Neuntes Sozialgesetzbuch) oder Ausgleichsleistungen für die Anerkennung von aufgabenträgerseitig vorgegebenen Höchsttarifen (beispielsweise durch eine landkreisweit für alle Verkehrsunternehmen verbindliche allgemeine Vorschrift (aV)).

Gemäß § 8 Absatz 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Sie kann nach § 13 Absatz 2a PBefG eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung erfüllt. Liegen mehrere Genehmigungsanträge für denselben Verkehr vor, stellt der Nahverkehrsplan einen Maßstab für die Bewertung der Anträge und schließlich die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung dar. Der Nahverkehrsplan soll auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen des ÖPNVs einzustellen, die der jeweilige Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich festlegt.

Bei der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG besitzt der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum. Die Standards sollten so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Antrag auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung den Vorgaben des Nahverkehrsplans entspricht.

Die festgelegten Standards des Nahverkehrsplan sind vor dem Hintergrund der Finanzierungssituation zu sehen und können nur dann verwirklicht werden, wenn entweder ein Verkehrsunternehmen zur eigenwirtschaftlichen Erbringung bereit ist oder der Aufgabenträger in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Es besteht jedoch keine Pflicht zur Planbefolgung und keine Selbstbindung des Landkreises durch Erstellung des Nahverkehrsplans (vgl. § 5 ÖPNVG). Der Landkreis hat bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans sein pflichtgemäßes Ermessen auszuüben.

3 Bestandsaufnahme

Die Zusammensetzung und Verteilung der Bevölkerung sowie die Standorte und Arten verkehrserzeugender Einrichtungen bestimmen maßgeblich das räumliche Verkehrsaufkommen. In diesem Sinne bildet eine tiefergehende Analyse der Raumstruktur und des soziodemographischen Umfelds eine wichtige Grundlage für einen aussagekräftigen Nahverkehrsplan.

Des Weiteren soll die derzeitige Verkehrssituation dargestellt werden, indem einerseits das derzeit bestehende ÖPNV-Angebot aufgezeigt werden und dem allgemeinen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gegenübergestellt werden soll.

3.1 Raumstruktur und administrative Zugehörigkeit

Der Landkreis Freudenstadt erstreckt sich vom nordöstlichen Teil des Schwarzwalds bis zum Oberen Gäu und gehört zum Regierungsbezirk Karlsruhe. Die nächstgelegenen Großstädte sind Stuttgart und Karlsruhe.

Topographisch ist der Landkreis Freudenstadt sehr heterogen, da sich im Westen eine Mittelgebirgslandschaft befindet und im Osten eine Hochebene, die durch das tief eingeschnittene Neckartal geteilt wird. Der höchste Punkt ist mit 1151 m ü. NN der Dreifürstenstein im Schwarzwald, und der tiefste befindet sich in Eutingen auf 368 m Seehöhe.

Der Landkreis wies zum Stichtag 31.12.2021 eine Bevölkerung von 119.183 Einwohnern auf, bei einer Fläche von rund 870 km² (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2023). Demnach gehört der Landkreis Freudenstadt flächen- und bevölkerungsmäßig zu den kleineren Kreisen Baden-Württembergs und weist mit einer Einwohnerdichte von etwa 137 Einwohnern pro km² im landesweiten Vergleich einen unterdurchschnittlichen Wert auf.

Insgesamt besteht das Kreisgebiet aus vier Städten und zwölf Gemeinden:

- Städte: Freudenstadt, Horb am Neckar, Dornstetten, Alpirsbach
- Gemeinden: Baiersbronn, Loßburg, Pfalzgrafenweiler, Waldachtal, Eutingen im Gäu, Empfingen, Schopfloch, Glatten, Seewald, Bad Rippoldsau-Schapbach, Grömbach, Wörnersberg

Räumlich grenzt der Landkreis Freudenstadt an insgesamt sechs Landkreise:

- im Nordwesten der Landkreis Rastatt
- im Nordosten der Landkreis Calw
- im Osten der Landkreis Tübingen sowie der Zollernalbkreis
- im Süden der Landkreis Rottweil
- im Westen der Ortenaukreis

Die grundsätzlichen Ziele zur räumlichen Ordnung werden in Baden-Württemberg von der Landesregierung im Landesentwicklungsplan (LEP) festgelegt; der derzeit gültige LEP stammt aus dem Jahr 2002. Ein zentraler Bestandteil des LEP ist die Festlegung der zentralörtlichen Gliederung. Damit soll die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen verschiedener Hierarchiestufen im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden. Alle Gemeinden, die gewisse Versorgungsfunktionen wahrnehmen, sind „Zentrale Orte“. Es ist auch möglich, dass mehrere Städte bzw. Gemeinden im Verbund die Versorgungsfunktion eines zentralen Ortes durch interkommunale Zusammenarbeit und Funktionsteilung wahrnehmen.

In Baden-Württemberg werden die zentralen Orte in vier verschiedene Hierarchiestufen untergliedert (vgl. Tabelle 1):

Hierarchieebene	Beschreibung
Kleinzentren	Kleinzentren sollen als Standorte von zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung so entwickelt werden, dass sie den häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf ihres jeweiligen Nahbereichs decken können.
Unterezentren	Unterezentren sollen als Standorte von Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie auch den qualifizierten, häufig wiederkehrenden Bedarf ihres Nahbereichs decken können.
Mittelzentren	Mittelzentren sollen als Standorte eines vielfältigen Angebots an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie den gehobenen, spezialisierten Bedarf decken können.
Oberzentren	Oberzentren sollen als Standorte großstädtischer Prägung die Versorgung eines Verflechtungsbereichs von mehreren hunderttausend Einwohnern mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen gewährleisten.

Tabelle 1: Hierarchiestufen der zentralen Orte in Baden-Württemberg

Quelle: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg 2002

Im Kreisgebiet von Freudenstadt gibt es mit den Städten Freudenstadt und Horb am Neckar zwei Mittelzentren, welche eine wichtige Versorgungsfunktion für den Landkreis einnehmen. Weitere Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen sind Nagold, Calw, Bad Wildbad, Rottenburg, Hechingen, Balingen, Rottweil, Schramberg, Haslach/Hausach/Wolfach, Achern, Bühl und Gaggenau/Gernsbach. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Stuttgart, Karlsruhe, Pforzheim, Offenburg, Villingen-Schwenningen sowie Reutlingen/Tübingen.

Hinsichtlich der Raumstruktur kennzeichnet sich der Landkreis Freudenstadt durch eine teils disperse Siedlungsstruktur, hohe Freiraumanteile und eine geringe Einwohnerdichte.

In diesem Sinne wird der Großteil der Städte und Gemeinden des Landkreises im LEP der Raumkategorie „Ländlicher Raum im engeren Sinne“ zugeordnet. Lediglich die Gemeinde Eutingen im Gäu wird aufgrund der räumlichen Nähe zum Verdichtungsraum Stuttgart sowie der erheblichen Siedlungsverdichtung der Raumkategorie „Randzonen um die Verdichtungsräume“ zugeordnet (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2002).

Als Weiterentwicklung und Konkretisierung des LEP wurde Baden-Württemberg in 12 regionale Planungsverbände aufgeteilt, die jeweils eigene Regionalpläne aufstellen. Das Gebiet des Landkreises Freudenstadt bildet gemeinsam mit dem Enzkreis, dem Landkreis Calw und dem Oberzentrum Pforzheim den Regionalverband Nordschwarzwald.

Auf der regionalen Ebene werden die Klein- und Unterzentren festgelegt. Der Regionalplan Nordschwarzwald, welcher letztmalig 2015 fortgeschrieben worden ist, legt demnach für den Landkreis Freudenstadt folgende Städte und Gemeinden als Klein- bzw. Unterzentren fest:

- Unterzentren: Baiersbronn, Dornstetten, Alpirsbach
- Kleinzentren: Eutingen im Gäu, Empfingen, Loßburg, Waldachtal

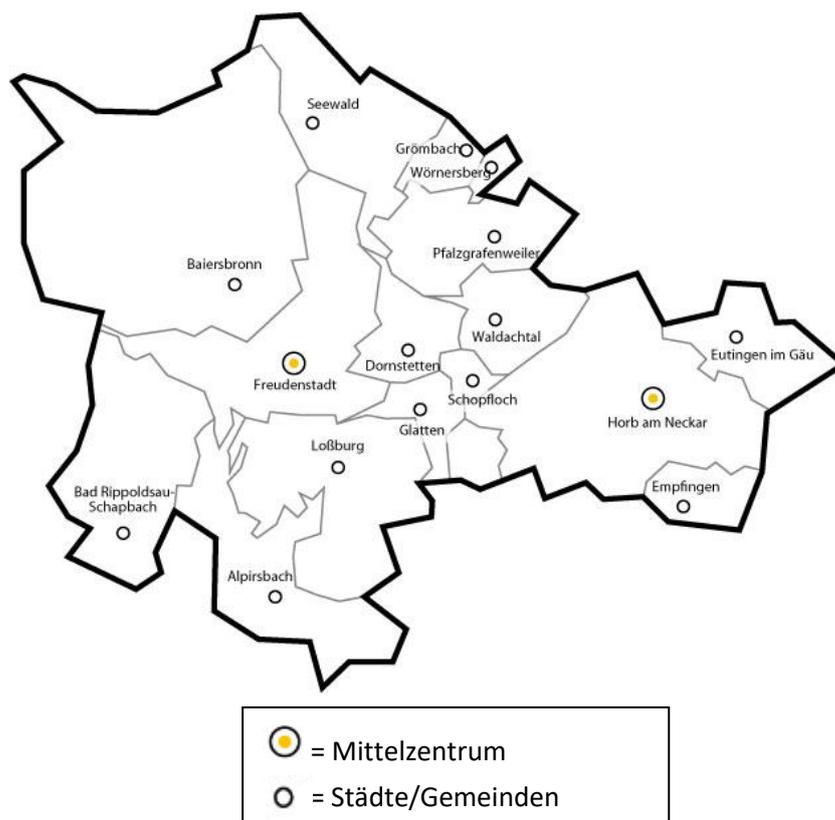


Abbildung 1: Übersichtskarte der Städte und Gemeinden im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Landkreis Freudenstadt 2015

Des Weiteren werden im LEP von Baden-Württemberg und im Regionalplan Nordschwarzwald Teilbereiche des Landkreises ausgemacht, welche Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung für die Raumstruktur abbilden. Entwicklungsachsen sollen, ergänzend zum zentral-örtlichen System, die Verkehrs- und Versorgungsfunktion bündeln und durch die Förderung der räumlichen Verflechtungen und des Leistungsaustauschs zur Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur und zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen.

Durch den Landkreis Freudenstadt verlaufen folgende Landesentwicklungsachsen:

- Freudenstadt – Baiersbronn - Gaggenau/Gernsbach – Rastatt

- Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach – Alpirsbach - Freudenstadt – Dornstetten - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar
- Horb am Neckar – Nagold – Calw – Pforzheim
- Herrenberg – Eutingen im Gäu - Horb am Neckar - Empfingen - Rottweil
- Horb am Neckar – Rottenburg am Neckar – Tübingen
- Horb am Neckar - Empfingen – Sulz – Oberndorf

Des Weiteren verlaufen durch den Landkreis die folgenden regionalen Entwicklungsachsen:

- Freudenstadt – Dornstetten – Pfalzgrafenweiler – Altensteig – Ebhausen – Nagold
- Empfingen – Haigerloch – Hechingen

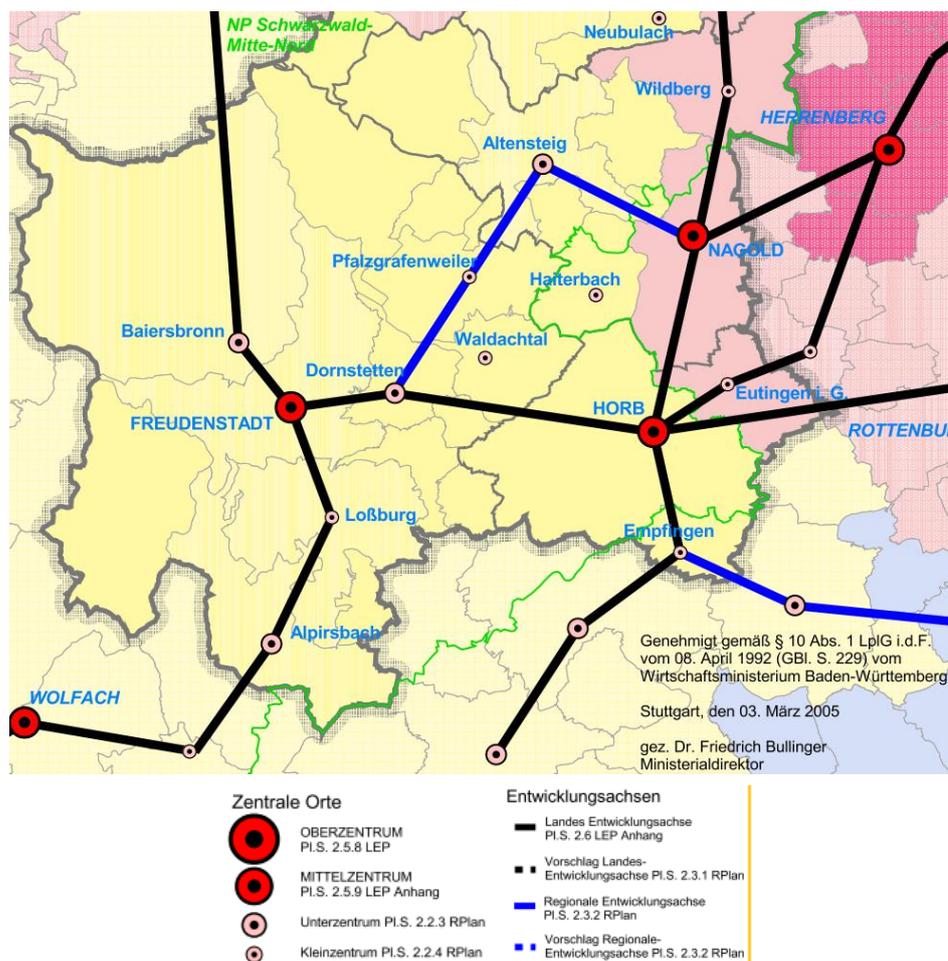


Abbildung 2: Ausschnitt der durch den Landkreis Freudenstadt verlaufenden Landesentwicklungsachsen

Quelle: Regionalplan 2015 Nordschwarzwald

3.2 Bevölkerung

3.2.1 Status Quo

Zum Stichtag 31.12.2021 lag die Einwohnerzahl des Landkreises Freudenstadt bei 119.183 und wies eine Einwohnerdichte von 137 Einwohnern pro km² auf.

In Baden-Württemberg liegt die durchschnittliche Einwohnerdichte bei 311 Einwohnern pro km². Somit ist der Landkreis Freudenstadt vergleichsweise dünn besiedelt. Auch die benachbarten Landkreise weisen eine höhere Bevölkerungsdichte auf (vgl. Anlage 1).

Inwiefern sich die Bevölkerungszahl innerhalb des Landkreises auf die verschiedenen Städte und Gemeinden verteilt, kann aus der folgenden Tabelle entnommen werden. Demnach besteht eine Siedlungsstruktur, welche sich insbesondere auf die Mittelzentren Freudenstadt und Horb am Neckar konzentriert (vgl. Tabelle 2).

Gemeinde/Stadt	Einwohnerzahl
Horb am Neckar	25.379
Freudenstadt	23.704
Baiersbronn	14.741
Dornstetten	8.112
Loßburg	7.604
Pfalzgrafenweiler	7.100
Alpirsbach	6.198
Waldachtal	6.130
Eutingen im Gäu	5.965
Empfingen	4.201
Schopfloch	2.577
Glatten	2.460
Seewald	2.154
Bad Rippoldsau-Schapbach	2.044
Grömbach	608
Wörnersberg	206

Tabelle 2: Einwohnerzahlen der Gemeinden und Städte im Landkreis Freudenstadt – Stand 2021

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2023

Zwischen den Jahren 2011 und 2021 ist die Einwohnerzahl im Kreisgebiet leicht gewachsen (+3%), wobei insbesondere die Städte Freudenstadt und Horb am Neckar sowie die Gemeinden Eutingen im Gäu, Empfingen und Waldachtal im landkreisweiten Vergleich ein überdurchschnittlich hohes Einwohnerwachstum zu verzeichnen hatten. Auf der anderen Seite verzeichneten in diesem Zeitraum die Gemeinden Wörnersberg, Bad Rippoldsau-Schapbach und Grömbach die prozentual höchsten Einwohnerrückgänge (vgl. Anlage 2).

Neben der Betrachtung der Einwohnerentwicklung und der Verteilung auf die unterschiedlichen Städte und Gemeinden im Kreisgebiet spielt zudem die Altersstruktur eine wichtige Rolle. Hierbei kann festgehalten werden, dass das Durchschnittsalter im Landkreis mit 44,5 Jahren im Vergleich zum landesweiten Durchschnitt von Baden-Württemberg mit 43,8 Jahren überdurchschnittlich hoch ist (Stand 2021). Bei Betrachtung der Zusammensetzung der Bevölkerung in verschiedenen Altersgruppen sticht hierbei insbesondere die Altersgruppe der 40 bis unter 60-jährigen hervor, der mehr als jeder vierte Einwohner zugeordnet werden kann (27,7%). Gemeinsam mit der Altersgruppe der 60- bis unter 85-jährigen, kommt diese Altersgruppe somit auf einen Anteil von knapp 54% (vgl. Abb. 3).

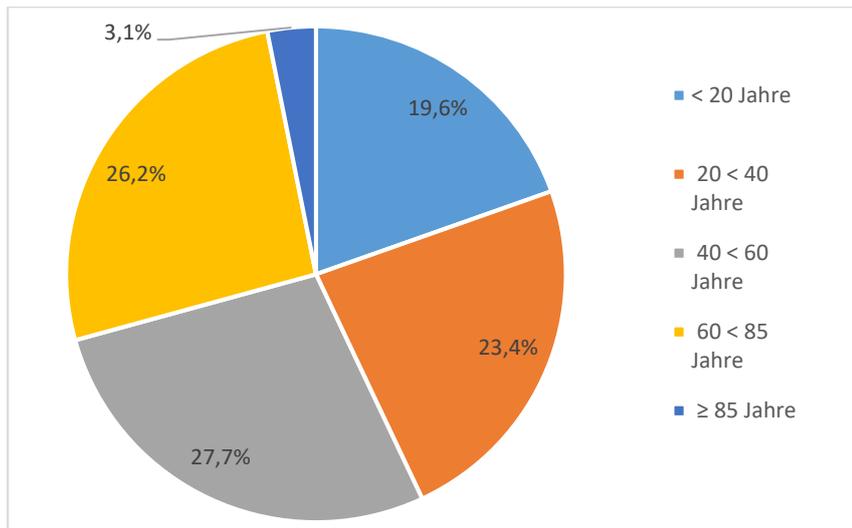


Abbildung 3: Bevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an STATISTISCHES LANDESAMT
BADEN-WÜRTTEMBERG 2023

3.2.2 Prognostizierte Entwicklung

Die Einwohnerprognosen für den Landkreis sagen zudem voraus, dass es auch zwischen den Jahren 2021 und 2030 ein Bevölkerungswachstum geben wird, wobei dieses jedoch mit etwa einem Prozent recht gering ausfällt und somit mehr oder weniger konstant bleibt. Der prozentual größte Zuwachs ist dabei vor allem für die Gemeinde Schopfloch zu erwarten, während der prozentual stärkste Einwohnerrückgang für Grömbach zu erwarten ist (vgl. Anlage 3).

Bei einer Betrachtung der Bevölkerungsentwicklungen in Bezug auf die Altersgruppen sticht insbesondere die Altersgruppe der 60- bis unter 85-jährigen hervor. So soll der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe weiter zunehmen. Auch bei den über 85-jährigen wird eine leichte Zunahme erwartet. Bei den anderen Bevölkerungsgruppen stagniert der Anteil bzw. geht zurück. Dies deutet daraufhin, dass das Durchschnittsalter der Bevölkerung sich erhöht (vgl. Abb. 4).

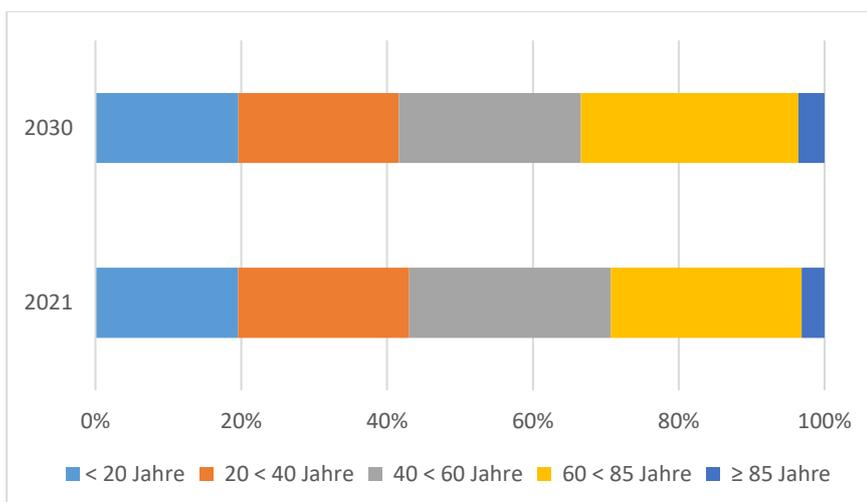


Abbildung 4: Bevölkerung nach Altersgruppen

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023

3.3 Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung

Auf die Bevölkerungsentwicklung, die im Landkreis Freudenstadt zu erwarten ist (vgl. Kapitel 3.2), aber auch um die Lebensqualität zu erhöhen, reagieren die einzelnen Gemeinden und Städte mit der Ausweisung von neuen Bebauungsflächen bzw. Nachverdichtung. Diese Veränderungen in der Siedlungsstruktur sollen in der zukünftigen Haltestellen- und Linienplanung berücksichtigt werden, um im Idealfall bereits von Beginn an den ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr anbieten zu können. Bauvorhaben der Landkreisgemeinden und -städte sind in diesem Kapitel aufgelistet; die Bebauungspläne (wenn vorhanden) sind in Anlage 4 zu finden. Gemeinden/Städte, die hier nicht aufgeführt sind, haben aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

Freudenstadt

- Der Teilneubau des Krankenhauses in Freudenstadt steht kurz vor der Inbetriebnahme. Das Krankenhaus liegt in der Nordstadt an der Karl-von-Hahn-Straße.
- Das Gewerbegebiet „Sulzhau“, welches in einem Waldgebiet zwischen der Karl-von-Hahn-Straße und der B294 Durchbindung der Karl-von-Hahn-Straße nach Norden liegt, wird erweitert und es soll eine weitere betriebliche Ansiedlung erfolgen.
- Im Jahr 2025 findet die gemeinsame Gartenschau 2025 (Stadt FDS und Gemeinde Baiersbronn) im Bereich Christophstal / Friedrichstal statt. Es werden im Gewerbegebiet „Sulzhau“ temporäre Parkplätze und Bushaltestellen errichtet werden. Des Weiteren wird es zu baulichen Projekten in der Kernstadt kommen und der Hauptbereich der Gartenschau im Christophstal errichtet, dieses liegt im Westen Freudenstadts.

Horb am Neckar

- In Talheim wird derzeit noch das Wohngebiet „Barbel-West“ erweitert, es kamen 40 Bauplätze hinzu und befinden sich aktuell im Bau. Das Gebiet liegt an der Barbelstraße und befindet sich im Norden Talheims.
- In der Stadt Horb am Neckar soll die ehemalige Hohenbergkaserne zu Wohnraum und Gewerbefläche, sowie Gemeindebedarfseinrichtungen umfunktioniert werden. Insgesamt umfasst das Gebiet eine Fläche von 125.000 qm. Im Rahmen des Pilotprojektes „Masterplan 2050“ findet eine breite Bürgerbeteiligung statt. Es ist noch kein Bebauungsplan vorhanden. Möglich ist hier ein Zuwachs von 450 Einwohnern, welche eine deutliche Auswirkung auf den ÖPNV hätten.
- Ein weiteres Projekt der Stadt Horb am Neckar ist die Konversion des Leuco-Areals, welches in den nächsten Jahren bebaut werden soll, jedoch stehen hier noch endgültige Entscheidungen aus. Da es noch keine konkrete Planung gibt, ist kein Bebauungsplan vorhanden.
- Im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Horb (ab 2026) wird der „Fruchtkasten“ eine neue Nutzung bekommen und die Kernstadt saniert. Konkrete Pläne liegen hier noch nicht vor, ein Abgrenzungsplan des Gebietes der Umgestaltung befindet sich im Anhang.

Pfalzgrafenweiler

- In Pfalzgrafenweiler wird im Ortskern ein Areal von ca. 4000 qm neugestaltet. Hier findet eine Umnutzung des ehemaligen Feuerwehrraums statt, sowie die Sanierung und der Umbau des Alten Schulhauses. Geplant sind 25 Wohnungen, sowie verschiedene gewerbliche Einheiten.
- Die Gemeinde Pfalzgrafenweiler plant die Erweiterung des Gewerbegebiets Schornzhardt-Nord, welches im Norden des Ortes, an der L353, liegt. Der Umsetzungszeitraum ist noch offen, somit liegt hier noch kein Bebauungsplan vor.

Waldachtal

- Die Gemeinde Waldachtal beginnt 2024 mit der Umsetzung des Bauvorhabens eines interkommunalen Gewerbegebiets in Haiterbach. Dieses liegt an der L354 Richtung Salztetten und erweitert das bestehende Gewerbegebiet.

Glatten

- Im Ortskern Glattens ist der Bau eines Seniorenheims ab 2026 geplant, zwischen der Lombacherstraße, der Schulstraße und der Gartenstraße.

Empfingen

- Die Gemeinde Empfingen erschließt ab 2025 das interkommunale Gewerbegebiet „KOMPASS 81“ mit 33 ha. Dieses liegt östlich der A81 und nördlich der B 463, direkt an der Autobahnausfahrt Empfingen.
- Der Innovations-Campus Heinzelberg, welcher außerhalb des Ortes im Wald an der B 463 liegt, soll erweitert und aufgesiedelt werden.
- Die Wohnsiedlung Reichenhalden soll mit ca. 6 ha ab 2028 verändert werden. Sie liegt an der L 410, am Ortsrand vor der Autobahn. Eine städtebauliche Neuordnung der Siedlung ist auf Grund der Gewerbeentwicklung und des damit erhöhten Wohnraumbedarfs erforderlich.

Loßburg

- Im Ort Betzweiler wird das Gewerbegebiet um 18.000 – 20.000 qm erweitert. Neue Betriebe sollen hier ansiedeln und bereits bestehende sich vergrößern können. Das Gewerbegebiet liegt süd-westlich von Betzweiler, an der L 408 und der Peterzeller Straße. Voraussichtlich 2026 soll das Bauvorhaben abgeschlossen sein.
- Das Gewerbegebiet „Bahnhof I“ liegt östlich von Rodt und nördlich von Loßburg. Die hier geplante Erweiterung umfasst 28.000 – 30.000 qm. Es sollen sich neue Gewerbebetriebe ansiedeln und bestehende vergrößern können. Die Fertigstellung ist 2024 geplant.
- Das Baugebiet „Grabenhölzle“, welches südlich des Gewerbegebiets „Bahnhof I“ liegt, westlich des Bahnhofs Loßburg-Rodt, an der Bahnhofstraße, umfasst ca. 20 Bauplätze auf einer Gesamtfläche von ca. 12.000qm. Der Bau soll 2025 abgeschlossen sein.

Bad Rippoldsau-Schapbach

- Im Ortsteil Schapbach entsteht im Osten ein Neubaugebiet „Polderberg“. Dieses wird die Polderbergstraße und Am Fichtenrain erweitern. Geplant sind 32 Bauplätze in einem Geltungsbereich von 62.457 qm.

Dornstetten

- Es wurden keine Planungen mitgeteilt

3.4 Daseinsgrundfunktionen

Im Zuge einer umfassenden Raumanalyse, welche den Weg für die anschließende Verkehrsplanung im Landkreis Freudenstadt ebnet, ist es auch notwendig, die Daseinsgrundfunktionen – Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Erholung, Teilnahme am Verkehr, sowie die Versorgung – näher zu betrachten. Die betreffenden Informationen geben Aufschluss über Bedürfnisse und alltägliche Wege von Einwohnern des Raumes, aus denen sich die Verkehrsnachfrage ableiten lässt.

3.4.1 Wirtschaft und Arbeit

Um einen Überblick über die Arbeitsplätze in den Städten, Gemeinden und Märkten zu ermöglichen, werden die Daten des Statistischen Landesamtes von Baden-Württemberg herangezogen. Die Daten enthalten ausschließlich Informationen zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, ausgenommen hiervon sind demnach Beamte, Selbständige, geringfügig Beschäftigte, mithelfende Familienangehörige und Berufs- und Zeitsoldaten. Weiterhin folgt aus diesen Daten auch das Verhältnis der Anzahl der Beschäftigten am Wohnort zu den Pendlern. Dieses ist für eine Betrachtung der verkehrsräumlichen Beziehungen von Bedeutung. Die Daten ermöglichen einen ersten Überblick über die Heterogenität der Gegebenheiten innerhalb des Landkreises.

Gleichermaßen kann auf Ebene der Gemeinden ein wesentlicher Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte ermittelt werden. Diese deuten auf ein erhöhtes Pendleraufkommen hin und können folglich einen Hinweis auf eine erhöhte Verkehrsnachfrage geben.

Die Wirtschaft des Landkreises Freudenstadt zeichnet sich unter anderem durch eine geringe Arbeitslosenquote von 3,5% (Stand Juni 2021) aus und liegt damit unter dem Durchschnitt für Baden-Württemberg von 3,9% zu diesem Zeitpunkt (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2023).

Insgesamt gibt es 48.725 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die ihren Arbeitsort im Landkreis haben (Stand Juni 2021). Der Großteil der Beschäftigten ist im Dienstleistungsbereich tätig. Des Weiteren gibt es aber auch viele Beschäftigte im produzierenden Gewerbe (vgl. Abb. 5).

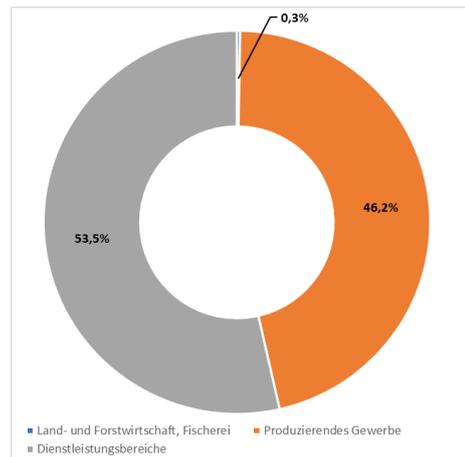


Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Landkreis Freudenstadt – Stand Juni 2021

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2022

Beschäftigungszahlen auf Gemeindeebene

In der Regel ist eine Korrelation zwischen den Einwohnern und den Beschäftigten am Wohnort vorhanden, größere Gemeinden weisen somit auch mehr sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort auf. Für die Beschäftigten am Arbeitsort hingegen ist vor allem die lokale Wirtschaftsstruktur in der Gemeinde ein bestimmender Faktor.

In Tabelle 3 ist zu sehen, dass die Mittelzentren Freudenstadt und Horb am Neckar, mit rund 11.100 bzw. 8.200 Beschäftigten, die größten Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis darstellen. Des Weiteren sind noch die Gemeinden Baiersbronn und Loßburg sowie die Stadt Dornstetten größere Arbeitsstandorte innerhalb des Kreisgebiets. In mehreren Städten/Gemeinden ist die Anzahl an Arbeitsplätzen größer als die Anzahl der dort wohnhaften Bevölkerung. Hierunter fallen die Städte Dornstetten und Freudenstadt sowie die Gemeinden Glatten, Loßburg, Schopfloch und Waldachtal. In den drei letztgenannten Gemeinden befinden sich auch die größten Unternehmen in der Region (vgl. Tabelle 4).

Städte/Gemeinden	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte					
	am Wohnort	am Arbeitsort	Innerörtliche Pendler	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Alpirsbach, Stadt	2.627	1.668	1.158	1.165	2.236	-1071
Bad Rippoldsau-Schapbach	858	264	344	126	814	-688
Baiersbronn	6.630	5.084	4.522	2.112	4.017	-1905
Dornstetten, Stadt	3.634	4.022	1.504	3.482	3.128	+354
Empfingen	1.949	1.902	746	1.709	1.730	-21
Eutingen im Gäu	2.797	1.463	619	1.451	2.905	-1454
Freudenstadt, Stadt	10.119	10.972	6.219	8.235	6.779	+1456
Glatten	1.131	2.203	468	2.064	1.007	+1057
Grömbach	284	k.A.	41	23	324	-301
Horb am Neckar, Stadt	11.163	8.187	5.238	5.800	9.070	-3270
Loßburg	3.259	4.377	1.595	3.586	2.615	+971
Pfalzgrafenweiler	3.236	2.759	1.406	2.114	2.732	-618
Schopfloch	1.145	2.261	443	2.124	1.056	+1068
Seewald	949	484	353	343	859	-516
Waldachtal	2.835	3.020	1.209	2.424	2.338	+86
Wörnersberg	98	k.A.	32	11	91	-80
Insgesamt	52.714	48.725	25.897	36.769	41.701	-4932

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Gemeindeebene zum Stichtag 30.06.2021

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2023

Firma	Beschäftigte	Standort
Arburg	2.468	Loßburg
Fischer Unternehmensgruppe	1.658	Waldachtal
HOMAG	1.417	Schopfloch
Krankenhäuser Landkreis FDS	1.099	Freudenstadt
Schmalz GmbH	905	Glatten
Landratsamt Freudenstadt	900	Freudenstadt

Tabelle 4: Größte Arbeitgeber (Auszug) im Landkreis Freudenstadt (Stand 2020)

Die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort (= Arbeitsplätze) setzt sich aus der Anzahl der Einpendler, Auspendler sowie der am Arbeitsort wohnhaften Beschäftigten (= innerörtliche Pendler) zusammen. Dabei ist festzustellen, dass die meisten Städte/Gemeinden einen negativen Pendlersaldo aufweisen. Sprich, im Großteil des Landkreises überwiegt der Anteil der Auspendler gegenüber den Einpendlern. Den größten negativen Pendlersaldo weist die Stadt Horb am Neckar auf (-3.270), gefolgt von der Gemeinde Baiersbronn (-1.905) und Eutingen im Gäu (-1.454). Die Stadt Freudenstadt (+ 1.456) sowie die Gemeinden Schopfloch (+1.068) und Glatten (+1.057) weisen hingegen den höchsten positiven Pendlersaldo auf. In der Gemeinde Baiersbronn ist eine Besonderheit, dass in etwa zwei Drittel der dort wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auch innerhalb der Grenzen des Gemeindegebiets arbeiten. Demnach gibt es hier eine besonders hohe Anzahl an Binnenpendlern, welche innerhalb des Gemeindegebiets pendeln (vgl. Tab. 3). Bei der Betrachtung des gesamten Landkreises ergibt sich ein Pendlersaldo von -4.932. Dies verdeutlicht, dass die Anzahl an Auspendlern hier deutlich überwiegt.

In Kapitel 3.6.2 werden dahingehend die Quell- und Zielorte der Pendlerverflechtungen durch kartographische Darstellung der Verkehrsverflechtungen nochmals weiter ausdifferenziert.

3.4.2 Bildung

Der Landkreis Freudenstadt ist mit allen Schularten ausgestattet und wies im Schuljahr 2022/2023 eine Anzahl von in etwa 11.700 Schülern an öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen auf. Der Großteil der Schulstandorte konzentriert sich auf die Städte Freudenstadt und Horb am Neckar. Des Weiteren gibt es in Dornstetten, Alpirsbach, Baiersbronn, Loßburg und Pfalzgrafenweiler größere Schulstandorte. Auch gibt es an beruflichen Schulen in etwa 3.400 (2022/23) Schüler sowie an Berufsschulen ca. 1.400 Schüler im Landkreis (vgl. Tabelle 5). Zudem besuchen etwa 140 Schüler die DRK Landesschule Pfalzgrafenweiler, welche als Schule des Gesundheitswesens dem Sozialministerium unterstellt ist und weder den öffentlichen noch den privaten Schulen zuzuordnen ist.

Des Weiteren gibt es in etwa 800 Studierende am Campus Horb und Freudenstadt. Den Campus Schwarzwald in Freudenstadt gibt es seit dem Jahr 2019. Bei diesem handelt es sich um eine Außenstelle der Universität Stuttgart, die vor allem auf Maschinenbau spezialisiert ist. Der Campus Horb gehört zur DHBW

Stuttgart.

Gemeinde /Stadt	Schüler an allgemeinbildenden Schulen	Schüler an beruflichen Schulen	Schüler an Berufsschulen	Studierende an Hochschulen
Alpirsbach	712	-	-	-
Bad Rippoldsau-Schapbach	63	-	-	-
Baiersbronn	1.334	-	-	-
Dornstetten	1.512	-	-	-
Empfingen	144	-	-	-
Eutingen im Gäu	205	-	-	-
Freudenstadt, Stadt	3.101	2.640	1.202	k. A.
Glatten	151	-	-	-
Grömbach	-	-	-	-
Horb am Neckar	2.535	745	241	778
Loßburg	710	-	-	-
Pfalzgrafeweiler	659	-	-	-
Schopfloch	254	-	-	-
Seewald	70	-	-	-
Waldachtal	211	-	-	-
Wörnersberg	-	-	-	-
Lkr. Freudenstadt insgesamt	11.661	3.385	1.443	778

Tabelle 5: Übersicht der Schüleranzahl der Gemeinden/Städte des Landkreises Freudenstadt (Stand 2022/23)

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2023
– Amtliche Schulstatistik

3.4.3 Tourismus und Freizeit

Der Tourismus spielt im Landkreis Freudenstadt eine fundamentale Rolle. Bedeutend ist hierbei der am 01. Januar 2014 gegründete „Nationalpark Schwarzwald“, der erste Nationalpark in Baden-Württemberg. Es besteht insgesamt eine starke Ausrichtung des Tourismus auf Naturerlebnisse und sportliche Aktivitäten und Erholung.

Der „Nationalpark Schwarzwald“ gliedert sich in zwei voneinander getrennte Einzelbereiche: Ruhestein (7.615 Hektar) und Hoher Ochsenkopf/Plättig (2.447 Hektar). Der Bereich Ruhestein liegt größtenteils innerhalb der Gemarkungsgrenzen des Kreisgebiets von Freudenstadt. Er befindet sich im nordwestlichen Teil des Landkreises und fällt unter das Gemeindegebiet von Baiersbronn. Der Nationalpark bietet eine Landschaft mit dichten Wäldern, malerischen Tälern und klaren Seen. Das Nationalparkzentrum Ruhestein in Baiersbronn ist dabei eine zentrale Anlaufstelle für die Touristen. Besucher können Wanderungen, Radtouren oder Spaziergänge unternehmen, um die Schönheit der Natur zu genießen.

Des Weiteren führt die Schwarzwaldhochstraße, welche Deutschlands berühmteste und älteste Panoramastraße ist, durch einen Teilbereich des Landkreises. So führt diese vom nördlichen Schwarzwald über 60 Kilometer von Freudenstadt nach Baden-Baden. Die Schwarzwaldhochstraße bietet dabei entlang des Verlaufs viele touristische Attraktionen und es gibt mehrere Beherbergungsbetriebe (u.a. auch im Landkreisgebiet von Freudenstadt) die entlang der Straße angesiedelt sind. Die Beherbergungsbetriebe bieten unter anderem auch Parkmöglichkeiten für die Touristen- und Freizeitgäste, wobei eine Auswertung der Parkplätze der Beherbergungsbetriebe ergab, dass die Gäste meist über einen Zeitraum von 30 Minuten bis anderthalb Stunden bzw. zwischen 3 und 6 Stunden die Parkplätze nutzen. An dieser Stelle sei allerdings auch erwähnt, dass dies nur einen Ausschnitt der Parkplatzsituation darstellt, da in vielen Fällen keine genauen Daten zur Parkdauer vorliegen.

Neben dem Nationalpark gibt es zudem 18 Naturschutzgebiete im Landkreisgebiet, wovon der Großteil außerhalb des Nationalparks liegt und ebenfalls der Naherholung dient. Insbesondere im Stadtgebiet von Horb am Neckar finden sich mehrere Naturschutzgebiete, wobei das Naturschutzgebiet „Dießener Tal“ und Seitentäler das größte ist.

Des Weiteren ist der Landkreis Freudenstadt eine Destination für den Wintersport. So gibt es sieben Skigebiete im Landkreis, welche sich auf die Gemeinden Baiersbronn und Loßburg sowie die Städte Freudenstadt und Alpirsbach verteilen. Das größte Skigebiet ist der Vogelskopf, welcher im Gemeindegebiet von Baiersbronn liegt.

Neben den Natur- und Sportdestinationen sind zudem die Stadt Freudenstadt sowie das Kloster Alpirsbach wichtige touristische Attraktionen. Die Stadt Freudenstadt ist bekannt für ihren großen Marktplatz, der als einer der größten in Europa gilt. Hier können Besucher historische Gebäude bewundern, in gemütlichen Cafés entspannen oder regionale Spezialitäten probieren. Das Kloster Alpirsbach ist hingegen ein beeindruckendes Beispiel mittelalterlicher Architektur. Besucher können das Klostermuseum besichtigen und mehr über die Geschichte und Kultur der Region erfahren.

Quantitative Anhaltspunkte zur Bedeutung des Tourismus liefern Zahlen zu Beherbergungsbetrieben und Übernachtungen. Statistisch erfasst werden dabei in Deutschland grundsätzlich alle Beherbergungsbetriebe, die mindestens zehn

Betten anbieten. Neben Hotels, Gasthöfen und Pensionen können dies z.B. auch Jugendherbergen, Ferienheime, Reha-Einrichtungen und Hütten sein. Außerdem sind Campingplätze in der Statistik berücksichtigt, wobei hier Bezug auf die Stellplätze genommen wird. Allerdings ist bezüglich der Aussagekraft dieser Daten zu berücksichtigen, dass nicht nur Übernachtungen zu touristischen Zwecken erfasst sind, sondern auch von Geschäftsreisenden oder Leiharbeitskräften. Außerdem liefern die Daten keine Informationen zur Bedeutung des Tagestourismus sowie zu kleinen Betrieben, die im ländlichen Raum eine wichtige Rolle spielen können. Gemäß Zahlen des STATISTISCHEN LANDESAMTES BADEN-WÜRTTEMBERG (2023) verzeichnete der Landkreis Freudenstadt im Jahr 2022 473.277 Gästeankünfte und 1.540.841 Übernachtungen. Bei den Übernachtungszahlen gab es somit eine Zunahme um 41,5% im Vergleich zum Vorjahr, das aber noch stark durch die Covid19-Pandemie geprägt war. Im Vergleich zum Jahr 2019, und somit vor der Pandemie, gibt es hingegen einen Rückgang der Übernachtungszahlen von 8,6%. Die durchschnittliche Verweildauer der Gäste beträgt in etwa 3 Tage.

Im Jahr 2022 gab es 184 Beherbergungsbetriebe, welche insgesamt ein Angebot von 11.028 Schlafgelegenheiten boten. Das größte Angebot an Schlafgelegenheiten weist hierbei die Gemeinde Baiersbronn mit 3.837 Betten auf, gefolgt von der Stadt Freudenstadt mit 2.679. Demnach konzentriert sich in etwa die Hälfte der angebotenen Schlafgelegenheiten auf diese beiden Kommunen. Auf die anderen Städte und Gemeinden entfiel eine deutlich geringere Anzahl an Schlafgelegenheiten. Eine Besonderheit ist diesbezüglich die Gemeinde Waldachtal, welche eine deutlich geringere Anzahl an Schlafgelegenheiten und Gästeankünften als die Stadt Freudenstadt und die Gemeinde Baiersbronn aufweist, aber dafür eine verhältnismäßig hohe Anzahl an Gästeübernachtungen. Dies erklärt sich darin, dass die durchschnittliche Verweildauer hier knapp 6 Tage beträgt (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2023).

Gemeinde/Stadt	Anzahl an Schlafgelegenheiten	Anzahl Ankünfte	Anzahl Übernachtungen	Aufenthaltsdauer in Tagen	Schlafgelegenheitsauslastung in %
Alpirsbach	678	18.344	47.441	2,6	21,2%
Bad Rippoldsau-Schapbach	679	7.735	38.484	5	20,4%
Baiersbronn	3.837	196.152	635.901	3,2	47,6%
Dornstetten	421	-	19.889	-	-
Empfingen	-	-	-	-	-
Eutingen im Gäu	-	-	-	-	-
Freudenstadt, Stadt	2.619	133.168	361.935	2,7	41,6%
Glatten	59	618	-	-	14,9%
Grömbach	-	-	-	-	-
Horb am Neckar	404	11.597	32.595	2,8	22,5%
Loßburg	536	19.015	71.026	3,7	37,8%
Pfalzgrafenweiler	409	20.655	56.007	2,7	37,2%
Schopfloch	-	-	-	-	-
Seewald	449	15.733	50.498	3,2	32,6%
Waldachtal	971	37.752	216.350	5,7	62,0%
Wörnersberg	-	-	-	-	-
Lkr. Freudenstadt insgesamt	11.028	473.277	1.540.841	3,3	40,9%

Tabelle 6: Anzahl an Schlafgelegenheiten, Ankünften und Übernachtungen in den Gemeinden/Städten des Landkreis Freudenstadt, Stand 2022

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2023 - Tourismusstatistik

Bei einer saisonalen Betrachtung der Tourismusstatistiken ist zu sehen, dass die Anzahl der Gästeankünfte sowie die Auslastung der Schlafgelegenheiten besonders in den Sommermonaten hoch ist. Bei einer Betrachtung der Gästeankünfte im Zeitraum Juni bis August 2022 gab es durchschnittlich 50.033 Gäste, während es im Zeitraum Dezember 2022 bis Februar 2023 durchschnittlich 30.800 Gäste waren. Die Auslastung der Schlafgelegenheiten im Landkreis lag in den Sommermonaten bei durchschnittlich 50,3%, wobei sie im Monat August mit 56% am höchsten war. In den Wintermonaten lag sie hingegen lediglich bei 33,7% (vgl. Anlage 5). Gesamtjährlich betrachtet lag die Schlafgelegenheitsauslastung bei 40,9% (vgl. Tabelle 6).

3.4.4 Versorgung und Einkauf

Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen konzentriert sich insbesondere auf die zentralen Orte im Landkreis. Dabei kann differenziert werden zwischen Nah- und Grundversorgung sowie der Versorgung für den gehobenen, spezialisierten Bedarf.

Zur Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen und spezielleren Bedarfs zählt beispielsweise der Einkauf von Lebensmitteln und anderen Kleinwaren, die medizinische Versorgung, die Erledigung von Bankgeschäften und Behördengänge. Die Nahversorgung wird in der Fläche von den zentralen Orten und ihren Einzugsbereichen von mindestens 8.000 Einwohnern abgedeckt.

Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, Bankfilialen oder Allgemeinmedizin, ist im Landkreis Freudenstadt ebenfalls in der Fläche in vielen größeren Gemeinden/Städten vorhanden und wird über die Unter- und Mittelzentren abgedeckt.

Den spezialisierten und gehobenen Bedarf decken insbesondere die Mittelzentren Freudenstadt und Horb am Neckar ab. Im Landesentwicklungsplan ist hierbei festgeschrieben, dass der Einzugs-/Verflechtungsbereich von Mittelzentren im Ländlichen Raum mindestens 35.000 Einwohner umfassen soll. Unter anderem findet sich im Hinblick darauf das Krankenhaus sowie mehrere Fachärzte in Freudenstadt, wobei letztere auch in Horb am Neckar aufzufinden sind. Zudem konzentriert sich der Einzelhandel verstärkt auf die beiden Mittelzentren, wobei insbesondere die Einkaufszentren „Schwarzwald Center“ bzw. „Activ Arcaden“ zu nennen sind. Des Weiteren gibt es auch in den weiteren Stadt-/Ortszentren in kleinerem Ausmaß Einzelhandel.

Um für verschiedenste Wegezwecke eine ausreichende Erreichbarkeit im Sinne einer möglichst freizügigen Mobilität zu gewährleisten, bedarf es eines angemessenen Verkehrsangebotes. Eine Darstellung und Analyse der vorhandenen Angebote im Landkreis Freudenstadt folgt im nachstehenden Kapitel.

3.5 ÖPNV-Angebot im Landkreis

Im folgenden Abschnitt wird das derzeitige Verkehrsangebot aller Verkehrsarten im Landkreis Freudenstadt beschrieben. Für die Nahverkehrsplanung in Aufgabenträgerschaft des Landkreises ist dabei vor allem der straßengebundene ÖPNV relevant.

3.5.1 Schienenverkehr

Am Freudenstädter Hauptbahnhof treffen die Murgtalbahn (Richtung Karlsruhe), die Gäubahn (Richtung Stuttgart) und die Kinzigtalbahn (Richtung Offenburg) zusammen. In Horb am Neckar gibt es noch die Kulturbahn (nach Tübingen und Pforzheim), zudem hat die Stadt eine Anbindung an den Fernverkehr. Eine differenzierte Auflistung der Ortslagen der Haltestellen und Bahnhöfe des SPNV befindet sich in Tabelle 7. Im Nachgang dazu, sollen die verschiedenen Verbindungen des Schienennetzes im Detail beschrieben werden.

Ortslage	Bezeichnung	bedient durch
KBS 710.8 Freudenstadt - Forbach - Rastatt - Karlsruhe (S8, RB41, RE40)		
Freudenstadt	Freudenstadt Hbf	RE40, RE14b, S8, RB41, RB20
	FDS Schulzentrum/Panoramabad	RE40, RE14b, S8, RB41
	FDS Industriegebiet/Schmid	RE40, RE14b, S8, RB41
	Freudenstadt Stadt	RE40, RE14b, S8, RB41
Friedrichstal	Friedrichstal (Murgtal)	RB41, S8
Baiersbronn	Baiersbronn	RE40, RB41, S8
	Baiersbronn Schule	RB41, S8
Klosterreichenbach	Klosterreichenbach	RB41, S8
Heselbach	Heselbach	RB41, S8
Röt	Röt	RB41, S8

Huzenbach	Huzenbach	RB41, S8
Schwarzenberg	Schwarzenberg	RB41, S8
Schönmünzach	Schönmünzach	RE40, RB41, S8
KBS 721 Freudenstadt - Hausach - Offenburg (SWE RB20)		
Loßburg	Loßburg - Rodt	RB20
Alpirsbach	Alpirsbach	RB20
KBS 740 Freudenstadt - Eutingen im Gäu - Stuttgart (Re14b, RB14a, IC, RE4)		
Grüntal	Grüntal-Wittlensweiler	RE14b, S8
Aach	Dornstetten-Aach	RE14b, S8
Dornstetten	Dornstetten	RE14b, S8
Schopfloch	Schopfloch (b. Freudenstadt)	RE14b, S8
Bittelbronn	Bittelbronn	RE14b, S8
Hochdorf	Hochdorf (b. Horb)	RE14b, S8, RB74
Eutingen	Eutingen Nord	RE14b, S8, RB74
	Eutingen im Gäu	RE14b, S8, RB74, RE14a
Horb am Neckar	Horb-Heiligenfeld	RE14b, S8
	Horb	RE14a, RB74, IC, RE4
KBS 774 Tübingen – Horb am Neckar - Pforzheim (RB74)		
Mühlen	Mühlen (b. Horb)	RB74

Tabelle 7: Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Landkreis

Murgtalbahn:

Die Murgtalbahn (KBS 710.8) erstreckt sich von Freudenstadt aus in Richtung Norden, weiter über Forbach und Rastatt nach Karlsruhe. Es werden innerhalb des Landkreises die Orte Friedrichstal, Baiersbronn, Klosterreichenbach, Heselbach, Röt, Huzenbach, Schwarzenberg und Schönmünzach angebunden. Auf der Strecke verkehrt die RB41 und die S8 (Stadtbahn), sowie der RE40, welcher jedoch nicht alle Haltestellen bedient. Die Bedienzeiten an Wochentagen starten um 4:37 Uhr und enden um 22:53 Uhr. An Samstagen sind die Bedienzeiten von 5:55 Uhr bis 0:15 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 6:53 Uhr bis 0:15 Uhr. Von Montag bis Samstag gibt es zwischen 6:00 Uhr und 18:00 einen fast durchgängigen Halb-Stunden-Takt, an Sonntagen einen Stundentakt mit einzelnen halbstündlichen Verbindungen. Das Jahr durchgängig fährt an Sonn- und Feiertagen der Freizeitexpress „Murgtäler“, welcher morgens aus Mannheim kommt und um 17:22 Uhr zurück nach Mannheim fährt.

Gäubahn:

Die Gäubahn (KBS 740) geht von Freudenstadt aus in die östliche Richtung über Eutingen, Bondorf, Böblingen bis nach Stuttgart. Innerhalb des Landkreises werden die Haltestellen Grüntal-Wittlensweiler, Dornstetten-Aach, Dornstetten, Schopfloch, Bittelbronn, Horb-Heiligenfeld, Eutingen-Nord und Eutingen bedient. Die S8 (Stadtbahn) verkehrt auf diesem Abschnitt bis Bondorf, der RE14b bis Stuttgart. Von Montag bis Freitag gibt es einen Stundentakt ab 5:13 Uhr bis 22:15 Uhr, am Wochenende startet der Stundentakt um 6:11 Uhr, ebenfalls bis 22:15 Uhr, jeweils mit Abfahrt in Freudenstadt.

Ein weiterer, zur Gäubahn gehörender Abschnitt geht von (Zürich-) Singen über Horb am Neckar (einziger Halt im Landkreis) nach Stuttgart. Dies ist die einzige Fernverkehrsstrecke des Landkreises und wird mit ICs bedient. Zusätzlich verkehrt der RE14a, welcher in Rottweil startet und über Horb am Neckar und Eutingen bis nach Stuttgart fährt. Der IC verkehrt Montag – Freitag ab 7:11 Uhr,

am Samstag ab 7:51 und sonntags ab 9:51 Uhr, jeweils bis 21:51 Uhr im Stundentakt. Der RE14a beginnt seine Bedienzeit in Richtung Stuttgart an Wochentagen um 4:47 Uhr im Stundentakt bis 22:47 Uhr. Am Wochenende beginnt der Stundentakt um 5:47 Uhr, ebenfalls bis 22:47 Uhr.

Kinzigtalbahn:

Die Kinzigtalbahn (KBS 721) geht von Freudenstadt aus in die westliche Richtung über Hausach nach Offenburg. Innerhalb des Landkreises werden die Orte Loßburg-Rodt und Alpirsbach bedient. Die auf der Strecke verkehrende RB20 wird von der SWEG betrieben. Unter der Woche sind die Bedienzeiten (Abfahrt in FDS) von 5:31 Uhr bis 22:00 Uhr, an Samstagen ab 6:36 Uhr und sonntags ab 7:20 Uhr, ebenfalls jeweils bis 22:00 Uhr, und die ganze Woche dann im Stundentakt.

Kulturbahn:

Die Kulturbahn (KBS 774) hat die Abschnitte Tübingen – Rottenburg – Eyach – Horb am Neckar und Horb am Neckar – Nagold – Bad Liebenzell – Pforzheim, mit einzelnen durchgehenden Verbindungen. Im Landkreis werden, neben Horb am Neckar, die Haltestellen Mühlen, Eutingen-Nord und Hochdorf angefahren. Auf der Strecke verkehrt die RB74. Die Bedienzeiten unter der Woche sind von 4:24 Uhr (ab Horb am Neckar Richtung Pforzheim), samstags ab 5:57 Uhr und sonntags ab 6:49 Uhr, alle jeweils bis 20:07 Uhr (mit einer letzten Fahrt um 22:04 Uhr). Die ganze Woche durch gibt es einen durchgängigen Stundentakt, welcher unter der Woche zu Hauptverkehrszeiten auf einen Halb-Stunden-Takt ausgeweitet wird.

Für eine schematische Übersicht der Fahrtenhäufigkeiten im Schienennetz befindet sich im Anhang (vgl. Anlage 6) eine exemplarische Kartendarstellung, welche die Fahrtenhäufigkeiten für montags bis freitags darstellt. An den weiteren Verkehrstagen gibt es keine signifikanten Unterschiede bei den Fahrtenhäufigkeiten. Lediglich bei der Linie RE14a von Eutingen Richtung Stuttgart, gibt es deutliche Unterschiede. So gibt es unter der Woche 42 Fahrtenpaare pro Tag, während es am Wochenende jeweils 24 pro Tag sind.

3.5.2 Straßengebundener ÖPNV (Bus)

Im Landkreis Freudenstadt wird zwischen dem Werktagsverkehr (Montag-Freitag) und dem Freizeitverkehr (samstags/sonntags/feiertags) differenziert und es gibt hier jeweils unterschiedliche Konzessionen. Das Liniennetz im Werktagsverkehr ist dabei deutlich dichter und weist insgesamt eine höhere Taktung des Angebots auf.

Basierend auf den Handlungsaufträgen aus der Klausurtagung des Kreistages am 18.10.2019 wurde das Linien-ÖPNV-Angebot im Freizeitverkehr und den Nationalparklinien überplant, vom Technischen Ausschuss in seiner Sitzung am 06.07.2020 freigegeben und in einer ersten Umsetzungsstufe im Sommer 2021 durch die Inbetriebnahme eines neuen Nahverkehrsangebotes im Freizeitverkehr umgesetzt. Kennzeichen dieses neuen Angebotes im Freizeitverkehr sind:

- Abstimmung der Linienführung und des Fahrplans des Freizeit-ÖPNV auf Bahnanschlüsse, neu auch in Schopfloch
- Weitgehende Vermeidung von Parallelfahrten zwischen Zug und Bus
- Einführung von zwei neuen Regiobuslinien zum neu eröffneten Nationalparkzentrum
- Abstimmung der anderen ÖPNV-Linien auf die neuen Freizeitbuslinien

- Erhebliche Verbesserungen für Pfalzgrafenweiler (größter nicht von der Schiene erschlossener Ort im Landkreis)
- Neu: Einbindung von Kälberbronn

Die Einführung dieses neuen Buskonzeptes wurde durch eine intensive Bürgerbeteiligung begleitet, die zu weiteren Anpassungen in Linienführung und Fahrplan auch nach der Einführung ihren Niederschlag fand.

Die schrittweise Einführung der Mobilitätsgarantie im Landkreis Freudenstadt ist die zweite Innovation, die in Umsetzung der Klausurtagung des Kreistages zwischenzeitlich eingeführt wurde. Die Umsetzung der Mobilitätsgarantie erfolgt dabei durch das neue On-Demand-Angebot des ÖPNV-Taxis:

- Juli 2021: Förderzusage des Landes
- Herbst 2021: Erste Gespräche mit der Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH (vgf) und den Taxiunternehmen aus Freudenstadt und Horb am Neckar
- Dezember 2021: Ausschreibung der Dispositionssoftware und der Front-End App
- 21. März 2022: Präsentation des Projektes im Technischen Ausschuss des Kreistages
- 9. Mai 2022: Entscheidung im Kreistag zur Einführung des ÖPNV-Taxis
- Sommer 2022: Start der Mobilitätsgarantie in den beiden Großen Kreisstädten Freudenstadt und Horb am Neckar
- Sommer 2023: Sukzessive Erweiterung der Mobilitätsgarantie auf weitere Städte und Gemeinden im Landkreis

Das Busnetz im Landkreis Freudenstadt ist im Allgemeinen weit verzweigt und besteht aus historisch gewachsenen Linienführungen. Es ist vor allem auf den Schüler- und Freizeitverkehr ausgerichtet und sehr stark auf die Große Kreisstadt Freudenstadt konzentriert. Der klassische Jedermannverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Dahingehend verkehren die meisten Linien in keinem regelmäßigen Takt, sondern nur mit Einzelverbindungen. Einen dichteren, regelmäßigen Taktverkehr gibt es insbesondere zwischen den größeren Städten/Gemeinden im Landkreis, im Nationalpark-Verkehr und bei Linien in die benachbarten Landkreise (vgl. Anlage 7-10). Beispielsweise werden die Linien X78, 200 und 100 jeweils im Stundentakt geführt. Hierbei handelt es sich um Regiobuslinien in den Nationalpark und nach Bad Wildbad, die mit Unterstützung des Landes in den letzten Jahren eingerichtet wurden.

Kleinere Gemeinden bzw. Ortsteile von Städten/Gemeinden sind hingegen häufig nur spärlich durch den straßengebundenen ÖPNV erschlossen. Insbesondere am Wochenende ist dieses Verkehrsangebot zudem noch geringer ausgeprägt als von montags bis freitags. Dies gilt jedoch auch für die höher frequentierten Verkehrsverbindungen. Eine Ausnahme bilden lediglich die beiden Nationalparklinien sowie die X78, die in Richtung Bad Wildbad (Landkreis Calw) verkehrt. Bei einer differenzierten Betrachtung nach Verkehrstagen ist somit eine große Varianz des ÖPNV-Angebots zwischen dem Werktags- und Freizeitverkehr (am Wochenende) festzustellen (vgl. Anlage 7-10).

Neben dem klassischen Linienbusverkehr gibt es darüber hinaus noch Berufsverkehre, drei Rufbuslinien sowie das ÖPNV-Taxi. Ersteres wird auf Verkehrsverbindungen innerhalb des Landkreises bzw. auch über die Landkreisgrenzen hinaus, angeboten:

- Busse von Schapbach nach Schiltach (Landkreis Rottweil) zur Firma Griesbacher
- Busse von Lützenhardt, Tumlingen und Schopfloch aus zum Mercedes-

Werk in Sindelfingen (Landkreis Böblingen)

- Busse nach Loßburg zur Firma Arburg

Die drei Rufbuslinien und das ÖPNV-Taxi ermöglichen zudem einen flexiblen On-Demand-Verkehr. Nutzbar ist das Angebot für jene, die innerhalb der nächsten 60 Minuten keine reguläre Verbindung haben. Außerdem wird ein Zuschlag erhoben, welcher zwischen ein und fünf Euro liegt. Während unter-18-jährige nur einen Zuschlag in Höhe von einem Euro bezahlen, kostet die Beförderung für Volljährige zwei Euro Zuschlag; für die in der Pilotphase zusätzlich eingeführte Option einer Haustürbedienung wird ein Komfortzuschlag von fünf Euro erhoben. Eine ausführliche Beschreibung der Funktionsweise des ÖPNV-Taxis sowie von deren rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen folgt in Kapitel 5.3.

Die Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV wird von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht. Tabelle 8 gibt im Hinblick darauf eine Übersicht der aktuellen Konzessionslandschaft. Demnach konzentriert sich ein Großteil der Verkehrsleistung auf das Verkehrsunternehmen Regionalbusverkehr Südwest GmbH, welche sich im Eigentum der DB Regio AG befindet, sowie die Verkehrsunternehmen Schweizer Reisen, Omnibusverkehr Klumpp GmbH, OVF Omnibusverkehr Freudenstadt GmbH und die Firma Katz.

Verkehrsunternehmen	Konzessionierte Linien
Schweizer Reisen	50, 30-35, 33R, 41-43, 45, F1, F8, F10, F14, F19, F20
Regionalbusverkehr Südwest GmbH (RVS)	43, 7400-7403, 7406, 7408, 7409, 7411, 7414, 7417, 7418, 7161, 7787, 7788, 7782, 7784, 7938
Weiss Touristik	7405
Omnibusverkehr Klumpp GmbH	21-23, 24a, 24b, 25a, 25b, 25c, 200, F11, F16, A12
Vögele	70
Wolpert	60/61, 35
Katz	12, 19, 100, 118, 7266, F118
Omnibusverkehr Freudenstadt GmbH	Linien A-D (Stadtverkehr Freudenstadt), 11, 15
POG/RVS Gemeinschafts-Konzession FRZ – Samstag/Sonn- und Feiertage	F1, F3, F8, F9, F10, F11, F13, F14, F16, F19, F20

Tabelle 8: Linien und Konzessionäre im Landkreis Freudenstadt

In Anlage 11 befindet sich eine Tabelle aller Liniennummern mit der aktuellen Genehmigung (+deren Geltungsdauer) und der Fahrtroute.

3.5.3 Freigestellter Schülerverkehr (FSV)

Im Landkreis Freudenstadt wird die Schülerbeförderung mehrheitlich über den öffentlichen Busverkehr abgewickelt, der Bahnverkehr spielt eine eher untergeordnete Rolle. Die Integration in den ÖPNV hat den Vorteil, dass auch andere Bürgerinnen und Bürger die Busangebote nutzen und damit von einem im Ver-

gleich zu Modellen des Freigestellten Schülerverkehrs erhöhten für sie verfügbaren ÖPNV-Angebot profitieren können. Manche Linien sind ausschließlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet und können die Nachfrage anderer Kunden nur eingeschränkt zufriedenstellen.

3.5.4 Angebot in einzelnen Städten und Gemeinden

Im Folgenden ist für jede Stadt bzw. Gemeinde die örtliche Situation der Bedienung im straßengebundenen Linienverkehr kurz zusammenfassend beschrieben.

Freudenstadt

In der Kreisstadt verkehren vier Stadtbuslinien jeweils im Zweistundentakt und überlagern sich dabei teilweise zum Stundentakt. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl an Regionalbuslinien, welche das Stadtgebiet von Freudenstadt anbinden. Dabei werden die Linien Richtung Altensteig (Linie 7938), Glatten/Neuneck (Linie 11), Horb am Neckar (Linie 41) und Oberndorf am Neckar (Linie 31) in einem angenäherten Stundentakt geführt, die Linien 100 (Richtung Ruhestein) und X78 (Richtung Bad Wildbad) fahren in einem sauberen Stundentakt und die anderen Linien verkehren unregelmäßig. Die Bahn fährt von Freudenstadt aus jeweils in einem regelmäßigen Stundentakt nach Offenburg, Karlsruhe und Bonndorf/Stuttgart. Ergänzt wird das Angebot an Bus und Bahn durch das ÖPNV-Taxi.

Im Freizeitverkehr ist das Linienangebot insgesamt geringer als an Werktagen. Die Stadt Freudenstadt ist hier insbesondere in Richtung Horb am Neckar, Altensteig, Baiersbronn, Dornhan, Alpirsbach und Ruhestein angebunden.

Horb am Neckar

Die größte Stadt des Landkreises weist ähnlich wie die Stadt Freudenstadt einen Stadtverkehr auf und wird von einer Vielzahl von Regionalbuslinien angefahren. Davon verkehrt lediglich die Linie 41 (Richtung Freudenstadt) in einem angenäherten Stundentakt. Bahnverbindungen gibt es von Horb am Neckar aus in Richtung Singen, Pforzheim, Stuttgart und Tübingen. Diese verkehren größtenteils im Stundentakt. Außerdem wird das Angebot an Bus und Bahn durch das ÖPNV-Taxi ergänzt.

Baiersbronn

An Werktagen verkehren die Buslinien 21, 22 und 200. Letztere wird im Stundentakt geführt und erstere mit unregelmäßigen Einzelverbindungen. Darüber hinaus ist Baiersbronn an die Karlsruher S8 und den RE40 angebunden. Dadurch gibt es eine stündliche Direktverbindung nach Karlsruhe. Im Busverkehr des Freizeitverkehrs bestehen Verbindungen Richtung Ruhestein (Linie 200) und Freudenstadt (Linie F11).

Dornstetten

Die Stadt Dornstetten wird von den Buslinien 7406, 7938, 41 und 7411 bedient. Davon verkehren die Linien 7938 (Richtung Altensteig) und 7411 (Richtung Leinstetten) in einem angenäherten Stundentakt. Dieses Angebot ergänzt die Bahn. Es gibt jeweils zwei zweistündliche Linien, die sich zum Stundentakt ergänzen. Im Freizeitverkehr besteht ebenfalls ein Bahnanschluss sowie Verbindungen Richtung Altensteig, Freudenstadt und Horb am Neckar.

Loßburg

Über das Loßburger Gemeindegebiet fahren insgesamt acht verschiedene Buslinien (Linie 19, 31, 32, 33, 34, 35, 50 und 7161), welche vor allem auf Verbindungen Richtung Freudenstadt und Alpirsbach ausgerichtet sind. Diese sind in erster Linie für den Schülerverkehr ausgelegt, weil keine der Linien in einem regelmäßigen Takt verkehrt. Neben der Ausrichtung auf den Schülerverkehr, besteht vor allem eine Orientierung des ÖPNV-Angebots an den Schichtzeiten der Firma Arburg, welche der größte Arbeitgeber im Landkreis ist. Sehr viel öfter als die verschiedenen Buslinien verkehrt die RB20. Diese verbindet Loßburg im Stundentakt mit Freudenstadt und Offenburg.

Pfalzgrafenweiler

Es verkehren die Buslinien 7938, 430 und 42. Erstere verbindet die Gemeinde in etwa stündlich mit Altensteig und Freudenstadt. Letztere bindet mit einer stark mäandrierenden Linienführung diverse Ortsteile an.

Alpirsbach

Durch die südlichste Stadt des Landkreises fahren sechs Buslinien (Linie 50, 60, 61, 7161, 7409 und 7414). Nur letztere verkehrt in einem ungefähren Stundentakt. Außerdem hat Alpirsbach einen Bahnhof, welcher durch RB20 stündlich bedient wird.

Waldachtal

Die Gemeinde ist sehr polyzentrisch strukturiert und wird von den Linien 41 sowie 42 bedient. Mit Tumlingen, Lützenhardt und Salzstetten sind die bevölkerungsreichsten Ortsteile durch die Linie 41 in etwa stündlich und umsteigefrei an Horb am Neckar sowie Freudenstadt angebunden.

Eutingen im Gäu

Eutingen ist durch die Buslinien 7400, 7418, 7633 und 7628 angebunden. Keine dieser Linien verkehrt in einem regelmäßigen Takt. Von Bedeutung ist Eutingen allerdings als Bahnknotenpunkt. Dort treffen die Gäubahn, die Nagoldtalbahn und die Strecke nach Freudenstadt aufeinander. Es gibt jeweils 1-2 Direktverbindungen pro Stunde nach Freudenstadt, Pforzheim, Horb am Neckar und Stuttgart.

Empfingen

Der Ort ist durch die Buslinie 7402 angebunden, welche vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Es wird kein regelmäßiger Takt angeboten.

Schopfloch

Die Gemeinde ist durch die Buslinien 7406 und 43 angebunden. Diese sind nur von untergeordneter Bedeutung und werden fast ausschließlich für den Schülerverkehr genutzt. Deutlich wichtiger ist der Bahnhof des Ortes, welcher von Zügen nach Karlsruhe und Stuttgart angefahren wird.

Glatten

Glatten liegt an den Buslinien 11, 43 und 7411. Diese Linien verkehren zwar unregelmäßig, sind aber aufgrund der Überlagerung für den Jedermannverkehr nach Freudenstadt nutzbar. Kaum gegeben ist hingegen eine Anbindung an den nahegelegenen Bahnhof Schopfloch, da der Fahrplan der Linie 43 ausschließlich auf den Schülerverkehr ausgelegt ist.

Seewald

Es verkehren die Linien X78, 23 und 7788. Bei ersterer handelt es sich um die neu eingeführte Regiobuslinien, welche zwischen Freudenstadt und Bad Wildbad (Landkreis Calw) im Stundentakt verkehrt. Die anderen beiden Linien sind hingegen unregelmäßig getaktet.

Bad Rippoldsau – Schapbach

Die Gemeinde mit ihrem Moor- und Mineralbad ist durch die Buslinie 7266 angebunden. Diese verkehrt in einem ungefähren Stundentakt nach Kniebis und Wolfach. Einzelne Verbindungen werden bis Freudenstadt weitergeführt.

Grömbach und Wörnersberg

Die kleinsten Gemeinden des Landkreises sind durch die sporadisch verkehrende Linie 430 und gelegentlich abzweigende Busse der Linie 7938 angebunden.

3.6 Nachfrage nach Verkehren

Im Gegensatz zu umfangreichen und stark nachgefragten ÖPNV-Netzen in Städten und Verdichtungsräumen ist es im regionalen Verkehr nicht möglich, durchschnittliche Nachfragezahlen über gewisse zeitliche und räumliche Einheiten zu prognostizieren.

Besser geeignet ist ein Ansatz, bei dem aus den beobachteten Verkehrsverflechtungen gewisser Nachfragegruppen ein tragfähiges und wünschenswertes Grundangebot abgeleitet wird. Die wichtigste derartige Nachfragegruppe ist der Schülerverkehr, der in den betrachtungsgegenständlichen Verkehren üblicherweise 60 bis 100 % der Nachfrage ausmacht. Des Weiteren spielt auch der Berufspendlerverkehr eine wichtige Rolle und es können daraus gewichtige Nachfrageschwerpunkte und Zeitschichten herauskristallisiert werden, die auf den potenziellen Bedarf für ein Verkehrsangebot schließen lassen.

Auf der Basis eines solchen Grundgerüsts können nun in einem weiteren Schritt weniger differenzierte Informationen zur Verkehrsnachfrage herangezogen werden, um Korridore oder Schwerpunkte mit einem generell hohen Verkehrsaufkommen zu identifizieren. Das Ziel ist, auf potenziell starken Achsen das Angebot, sofern zu Grenzkosten möglich, weiter aufzustocken. Hinweise hierauf können beispielsweise das Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr [oder Reisedenzahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger)] geben.

3.6.1 Modal Split und Bestand an Personenkraftwagen

Da nur wenige lokale Daten zur Verkehrsnachfrage und -prognose zur Verfügung stehen, werden sowohl die Ergebnisse bundesweiter Analysen als auch die landkreisspezifischen Daten dargestellt.

Auf Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten, der Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, wurde im Regionalbericht Baden-Württemberg zur individuellen Mobilität festgestellt, dass die durchschnittliche Wegelänge 2017 bei etwa 40 km pro Tag liegt. Dabei hat der Großteil der Wege einen beruflichen Anlass (Weg zur Arbeit und dienstliche Wege). So sind mehr als ein Drittel der Wege auf diesen Hauptwegezweck zurückzuführen. Des Weiteren sind in Baden-Württemberg in etwa 15,5% der Wege auf freizeitliche Anlässe zurückzuführen (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 2019).

Der Modal-Split Anteil des MIV lag laut MiD in Baden-Württemberg im Jahr 2017 bei 59%, wobei hier allerdings zu beachten gilt, dass es regionale Unterschiede innerhalb des Bundeslandes gibt. So weisen Großstadtregionen generell geringere Anteile des MIV auf, während ländlich geprägte Regionen höhere Anteile aufweisen. Die Planungsregion Nordschwarzwald, zu welcher auch der Landkreis Freudenstadt gehört und ländlich geprägt ist, weist demnach mit einem MIV-Anteil von 67% einen verhältnismäßig hohen Anteil im Vergleich zum Landesdurchschnitt auf. Im Vergleich zur letzten regionalen Erhebung des MiD im Jahr 2008 ist der Anteil des ÖV in Baden-Württemberg leicht gestiegen und lag laut MiD 2017 bei 10%. Bei einer teilräumlichen Betrachtung der Planungsregion Nordschwarzwald ist zu sehen, dass der Modal-Split-Anteil des ÖV hier mit 8% geringer ausgeprägt ist als auf Landesebene (vgl. Abb. 6).

Die Anzahl an gemeldeten Personenkraftwagen (Pkw) im Kreisgebiet von Freudenstadt ist seit dem Jahr 2017 weiter gestiegen und liegt im Jahr 2022 bei 9.184 Pkw. Dies bedeutet eine Steigerung von etwa 15% seit dem Jahr 2017. Teilweise ist dies aber auch vor dem Hintergrund der leicht zunehmenden Bevölkerungszahl des Landkreises zu erklären (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2023).

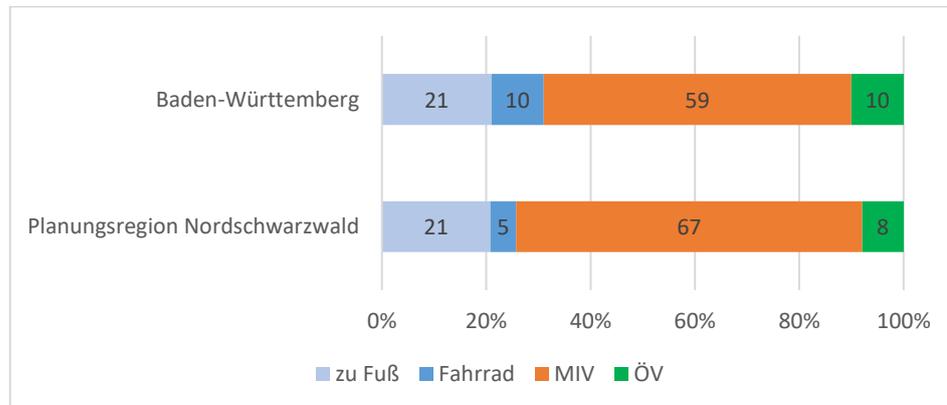


Abbildung 6: Modal Split im regionalen Vergleich

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 2019

Im Vergleich zur Landes- und Bundesebene weist der Landkreis Freudenstadt insgesamt einen verhältnismäßig hohen Motorisierungsgrad auf. Der Motorisierungsgrad beschreibt hierbei das Verhältnis zwischen der Anzahl an Pkw und Einwohnern. So weist dieser im Landkreis Freudenstadt mit 653 Pkw je 1.000 Einwohner einen deutlich höheren Wert auf als der Landes- und Bundesdurchschnitt (vgl. Tabelle 9). Dies spricht dafür, dass der MIV im Landkreis einen hohen Stellenwert hat und ist häufig ein Indiz dafür, dass der Pkw für viele Wege genutzt wird oder sogar genutzt werden muss. Dies liegt vor allem darin begründet, dass es aufgrund der Raum- oder Angebotsstruktur des ÖPNVs an adäquaten Alternativen mangelt oder das ÖPNV-Angebot nicht als Alternative zur Fahrt

mit dem Pkw wahrgenommen wird.

	Bestand an Pkw 2022		
	Anzahl an Pkw	Einwohner	Pkw je 1.000 Einwohner
Deutschland	48.540.000	84.360.000	575
Baden-Württemberg	6.838.130	11.280.257	606
Landkreis Freudenstadt	79.060	121.164	653

Tabelle 9: Motorisierungsgrad im Landkreis Freudenstadt im Vergleich

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an
STATISTA 2023 und STATISTISCHES LANDESAMT 2023

3.6.2 Verkehrsverflechtungen

Berufspendlerverkehr

Wie bereits in Kapitel 3.4.1 dargestellt, sind die Städte/Gemeinden des Landkreises Freudenstadt insbesondere von Auspendlerstrukturen geprägt, wobei in einzelnen Gemeinden/Städten die Einpendler überwiegen. Besonders signifikant fällt der Überschuss an Auspendlern in der Stadt Horb am Neckar aus, sowie auch in etwas geringerem Ausmaß in Baiersbronn, Eutingen im Gäu und Alpirsbach. Auf der anderen Seite gibt es in folgenden Städten/Gemeinden einen Überschuss an Einpendlern: Freudenstadt, Schopfloch, Glatten, Loßburg, Dornstetten und Waldachtal, wobei bei ersterer der höchste positive Pendler-saldo besteht.

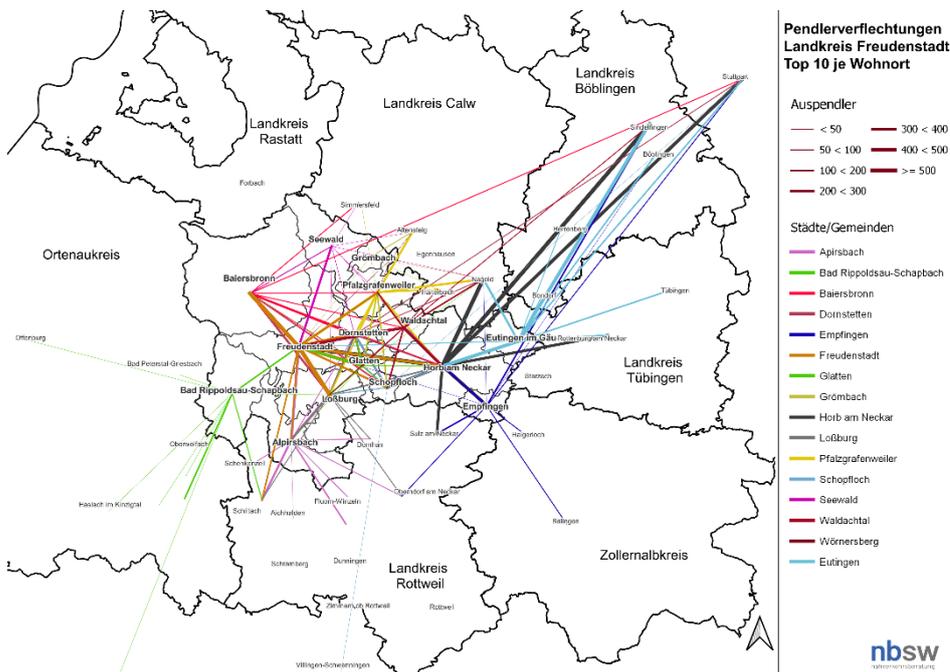


Abbildung 7: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig
Beschäftigten mit Wohnsitz im Landkreis Freudenstadt
– Top 10 je Stadt/Gemeinde (Bezugsjahr 2021)

Bei Betrachtung der Auspendlerstrukturen ist auffällig, dass für viele Beschäftigte Städte/Gemeinden innerhalb des Landkreises die häufigsten Auspendlerziele darstellen, und sie sich demnach innerhalb der Landkreisgrenzen bewegen. So sind, abgesehen von Bad-Rippoldsau, Eutingen im Gäu, Grömbach und Horb am Neckar, für alle weiteren Städte/Gemeinden im Landkreis die stärksten

Pendlerverflechtungen zu Zielen innerhalb der Gemarkungsgrenzen des Landkreises (vgl. Abb. 7 und Anlage 13).

Besonders ausgeprägt ist hierbei der Anteil an Binnenpendlern, und demnach der Anteil der Beschäftigten, die in derselben Stadt/Gemeinde arbeiten, in der sie auch wohnen. Die stärksten Verkehrsverflechtungen bestehen dabei in den Städten Freudenstadt und Horb am Neckar sowie in der Gemeinde Baiersbronn. Des Weiteren gibt es auch in Alpirsbach, Dornstetten, Loßburg, Schopfloch und Waldachtal mehr als 1.000 innerörtlich Pendelnde (vgl. Anlage 12). Abgesehen davon gibt es aber auch besonders relevante zwischenörtliche Verkehrsverflechtungen innerhalb des Landkreises: Dabei pendeln insbesondere viele Berufspendler von Baiersbronn Richtung Freudenstadt. Des Weiteren bestehen starke Verkehrsverflechtungen von Dornstetten, Horb am Neckar und Loßburg Richtung Freudenstadt. Auf der anderen Seite bilden die Gemeinden Baiersbronn und Loßburg sowie die Stadt Dornstetten auch wichtige Pendlerziele für die Stadt Freudenstadt. Abgesehen davon weisen weitere zwischenörtliche Berufspendlerverflechtungen eine deutlich differenziertere und geringere Ausprägung auf (vgl. Abb. 7 und Anlage 13). Demnach können folgende Verkehrsachsen als besonders relevant für die Berufspendler herausgestellt werden:

- Baiersbronn <-> Freudenstadt
- Dornstetten <-> Freudenstadt
- Horb am Neckar <-> Freudenstadt
- Loßburg <-> Freudenstadt

Bei den Verkehrsverflechtungen, die über die Landkreisgrenzen hinausgehen, dominieren vor allem die Landkreise Calw, Böblingen und Rottweil sowie die Stadt Stuttgart als Ziele. In Richtung Landkreis Calw ist das Pendlerverhalten vor allem auf die Stadt Nagold ausgerichtet und in Richtung Landkreis Böblingen auf die Stadt Sindelfingen. Zu Letzterer bestehen insbesondere von der Gemeinde Eutingen im Gäu sowie der Stadt Horb am Neckar stärkere Pendlerverflechtungen. Horb am Neckar weist insgesamt eine hohe Anzahl an Berufspendlern auf, die über die Landkreisgrenzen pendeln. So pendeln vor allem auch Richtung Nagold sowie Richtung Stuttgart viele Berufstätige. Richtung Landkreis Rottweil, als weiteres wichtiges Pendlerziel, sind die Verkehrsverflechtungen indessen differenzierter und es gibt keine Stadt/Gemeinde, die hier besonders als Pendlerziel heraussticht (vgl. Abb. 7 und Anlage 13).

Schülerverkehr

Um auf die Nachfrage im Schülerverkehr schließen zu können, werden Daten zur Lage und Größe von Schulstandorten sowie zum Wohnort der Schüler ausgewertet. Die größten Schulstandorte im Landkreis sind die Städte Horb am Neckar, Freudenstadt und Dornstetten sowie die Gemeinde Baiersbronn (vgl. Tabelle 5, Kap. 3.4.2).

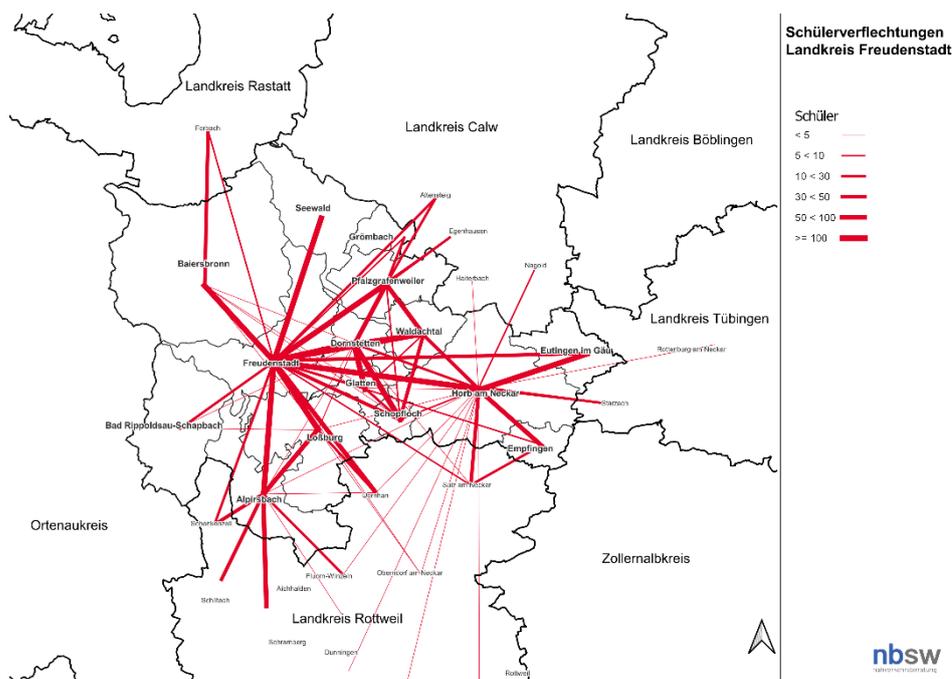


Abbildung 8: Schülerverflechtungen von Schülern mit Wohnsitz im Landkreis Freudenstadt (Bezugsjahr 2022)

Abbildung 8 stellt die Schülerverflechtungen zu den Schulstandorten im Landkreis Freudenstadt und das jeweilige Schüleraufkommen jeder Relation dar. Als dominanter Schulstandort mit dem größten Einzugsbereich – auch bedingt durch die höchste Anzahl beruflicher Schulen – weist die Stadt Freudenstadt wesentliche Schülerströme aus fast allen Gemeinden sowie mehreren Bereichen der Nachbarlandkreise auf und bildet daher das Zentrum des Schulverkehrs. Auffällig sind die ebenfalls starken Schülerverflechtungen der Stadt Horb am Neckar.

Weitere Schulen mit größeren Einzugsbereichen und besonderer landkreisübergreifender Bedeutung befinden sich in Dornstetten, Baiersbronn, Loßburg, Pfalzgrafenweiler, Waldachtal und Alpirsbach.

Insgesamt sind als Hauptverflechtungen im Schülerverkehr folgende Achsen erkennbar:

- Loßburg <-> Freudenstadt
- Baiersbronn <-> Freudenstadt
- Waldachtal <-> Dornstetten <-> Freudenstadt
- Pfalzgrafenweiler <-> Freudenstadt
- Eutingen im Gäu <-> Horb am Neckar <-> Freudenstadt
- Alpirsbach <-> Freudenstadt

Neben den Schülerverflechtungen zwischen verschiedenen Städten/Gemeinden im Landkreis, gibt es viele Fahrschüler, die sich innerhalb der Stadt-/Gemeindengrenzen bewegen und beispielsweise von einem Orts-/Stadtteil in die Kernstadt zur Schule fahren. Besonders in den größten Schulstandorten gibt es einen hohen Anteil an Fahrschülern, welche sich innerhalb der Stadt- bzw. Gemeindengrenzen bewegen. So trifft dies auf die Fahrschüler der beiden großen Kreisstädte Freudenstadt und Horb am Neckar sowie auf die Gemeinde Baiersbronn zu. In den Gemeinden Eutingen im Gäu, Glatten, Schopfloch und Wörnersberg ist hingegen der Anteil der Fahrschüler, die sich über die Stadt-/Gemeindengrenzen hinaus bewegen, besonders hoch (vgl. Tabelle 10).

Stadt/Gemeinde	Fahrschüler, die sich innerhalb der Stadt-/Gemeindegrenzen bewegen		Fahrschüler, die sich über Stadt-/Gemeindegrenzen hinaus bewegen		Fahrschüler insgesamt
	absolut	prozentual	absolut	prozentual	
Alpirsbach	131	49,1%	136	50,9%	267
Bad Rippoldsau-Schapbach	20	40,0%	30	60,0%	50
Baiersbronn	446	71,9%	174	28,1%	620
Dornstetten	145	46,5%	167	53,5%	312
Empfingen	17	20,7%	65	79,3%	82
Eutingen im Gäu	58	18,7%	252	81,3%	310
Freudenstadt	536	81,6%	121	18,4%	657
Glatten	10	5,5%	172	94,5%	182
Grömbach	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Horb am Neckar	988	85,8%	163	14,2%	1151
Loßburg	138	29,4%	331	70,6%	469
Pfalzgrafenweiler	140	37,3%	235	62,7%	375
Schopfloch	3	1,6%	179	98,4%	182
Seewald	35	23,0%	117	77,0%	152
Waldachtal	136	26,9%	369	73,1%	505
Wörnersberg	0	0,0%	21	100,0%	21

Tabelle 10: Mobilitätsverhalten der Fahrschüler im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Daten vom LANDRATSAMT FREUDENSTADT 2023

Bei einer teilräumlichen Betrachtung der Städte/Gemeinde können für folgende Ortsteile eine verhältnismäßig hohe Anzahl an innerstädtischen Fahrschülern festgestellt werden: Klosterreichenbach (Baiersbronn), Mitteltal (Baiersbronn), Hallwangen (Dornstetten), Dietersweiler (Freudenstadt), Wittlensweiler (Freudenstadt), Altheim (Horb am Neckar), Nordstetten (Horb am Neckar), Talheim (Horb am Neckar), Bösing (Pfalzgrafenweiler), Cresbach (Waldachtal) (vgl. Anlage 14).

3.7 Bewertung des ÖPNV-Angebots

Im Jahr 2019 ist im Zuge eines Bürgerdialogs eine landkreisweite Befragung der Bevölkerung zur Mobilität durchgeführt worden. Insgesamt haben daran 4.407 Personen teilgenommen, wobei sich 3.544 Personen in digitaler Form an der Befragung beteiligten und 862 anhand von analogen Fragebögen. Die Fragebögen in digitaler und analoger Form erfassten dabei die gleichen Fragestellungen (vgl. Anlage 15).

Unter allen Befragten gab es 62,1 Prozent, die seltener als monatlich oder nie das Busangebot nutzen, und 65,2 Prozent beim Bahnangebot im Landkreis. Das Busangebot wird von jedem fünften Befragten täglich genutzt, während das Bahnangebot nur zu 7,8 Prozent täglich genutzt wird, dafür aber zu 16,2 Prozent mehrmals monatlich (vgl. Abb. 9 und 10).

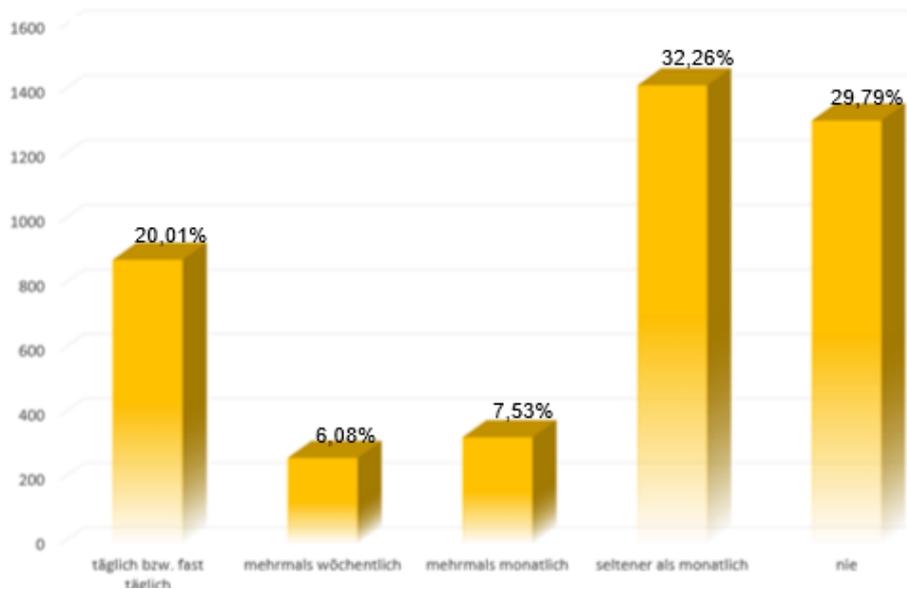


Abbildung 9: Häufigkeit der Nutzung des Busangebots im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Bürgerdialog Freudenstadt 2019

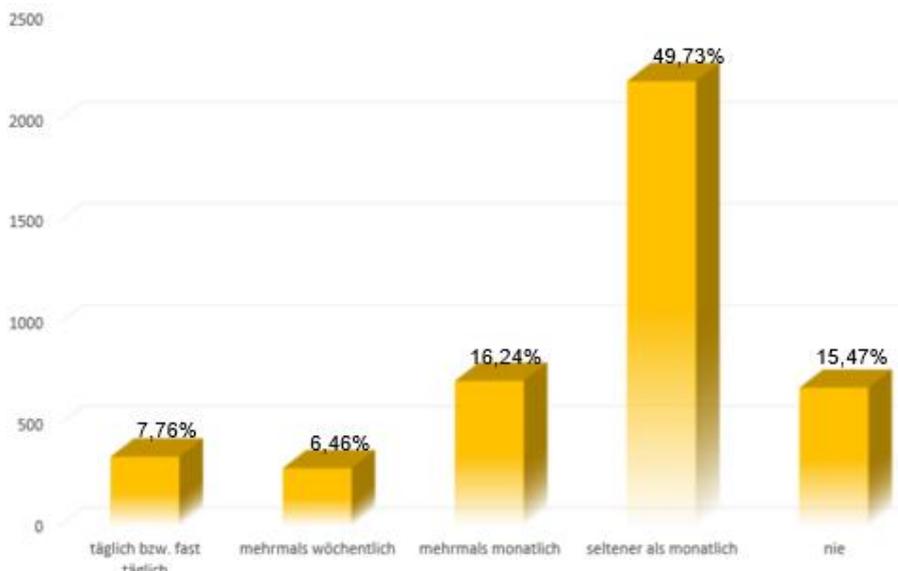


Abbildung 10: Häufigkeit der Nutzung des Bahnangebots im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Bürgerdialog Freudenstadt 2019

Die Bürger konnten auch eine Bewertung zwischen gut, mittelmäßig und schlecht für das Bus- und Bahnangebot abgeben. Wahrgenommen wurde für beide Angebote ein eher mittelmäßiges bis schlechtes Angebot; mit ca. 48 Prozent, die für ein mittelmäßiges und ca. 39 Prozent, die für ein schlechtes Busangebot stimmten. Bei der Bewertung des Bahnangebotes ordneten 57 Prozent der Befragten das Angebot als mittelmäßig ein und ca. 22 Prozent als schlecht. Die Bewertung „gut“ erhielt das Bahnangebot von 19 Prozent der Befragten, während es beim Busangebot 11 Prozent waren (vgl. Abb. 11 und 12).

Bei ohnehin schlechten Umfragewerten schnitt das ÖPNV-Angebot (=Bus) somit nochmals deutlich schlechter ab als das SPNV-Angebot (Bahn). Die Befragten scheinen damit die bereits in den vergangenen Jahren umgesetzten Bestrebungen des Landes als Aufgabenträger für den SPNV zu honorieren. Denn auf der Schiene wurde bereits von einem nachfrageorientierten Angebot umgestellt auf einen Integralen Taktfahrplan mit angebotsorientierten Bedienzeiten.

Vor diesem Hintergrund ist zu sehen, dass der MIV-Anteil im Landkreis Freudenstadt relativ hoch ist und mit 653 Pkws pro 1.000 Einwohner über dem Landes- und Bundesdurchschnitt (vgl. Kap. 3.6.1) liegt. Dies macht deutlich, dass der Stellenwert des MIVs bedeutend ist und der Pkw für viele Wege genutzt wird, bzw. genutzt werden muss. Die schlechte Bewertung des ÖPNVs in Verbindung mit dem hohen Pkw-Besatz bedeuten, dass der ÖPNV nicht als adäquate Alternative angesehen wird und seine Angebotsstrukturen nicht ausreichen.

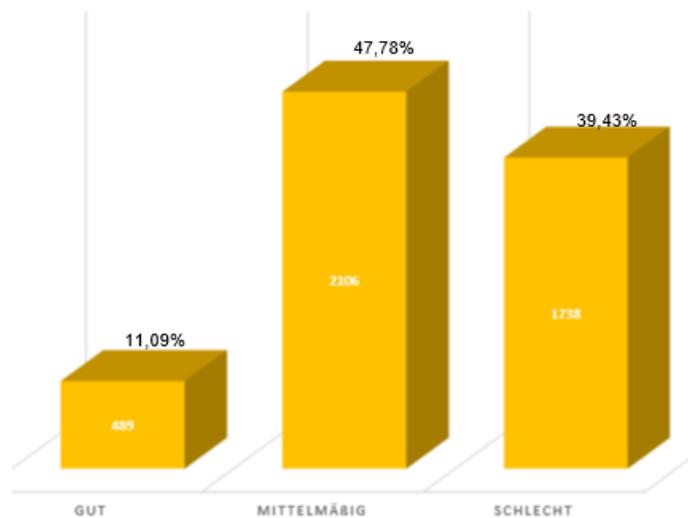


Abbildung 11: Bewertung des Busangebots im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Bürgerdialog Freudenstadt 2019

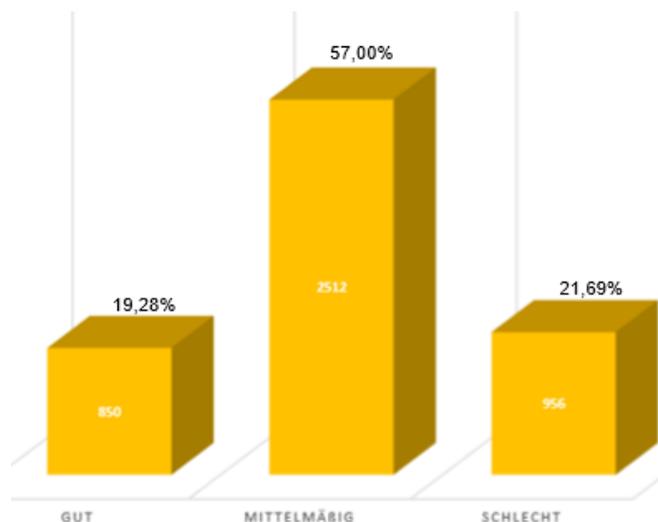


Abbildung 12: Bewertung des Bahnangebots im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Bürgerdialog Freudenstadt 2019

Das Busangebot konnte zusätzlich auch nach Tag und Tageszeit bewertet werden. Auch hier wurde das Angebot vor allem als mittelmäßig eingestuft. Besonders schlecht schnitt das Angebot abends und am Wochenende ab, wobei der

Sonntagabend zu ca. 34 Prozent als „sehr schlecht“ bewertet wurde. Aber auch der Samstag schnitt eher mittelmäßig bis schlecht ab, wobei auch hier der Samstagabend zu ca. 30 Prozent als „sehr schlecht“ bewertet wurde. Die Werktage Mo-Fr abends schnitten mit ca. 32 Prozent als „schlecht“ und ca. 24 Prozent „mittelmäßig“ ab. Am besten wurden die Werktage Mo-Fr tagsüber bewertet. So werden sie als einzige Wochen-/Tageszeit von mehr als 20 Prozent der Befragten als „gut“ eingestuft. Generell wurde das Angebot hier aber auch von ca. 40 Prozent als „mittelmäßig“ bewertet (vgl. Abb. 13).

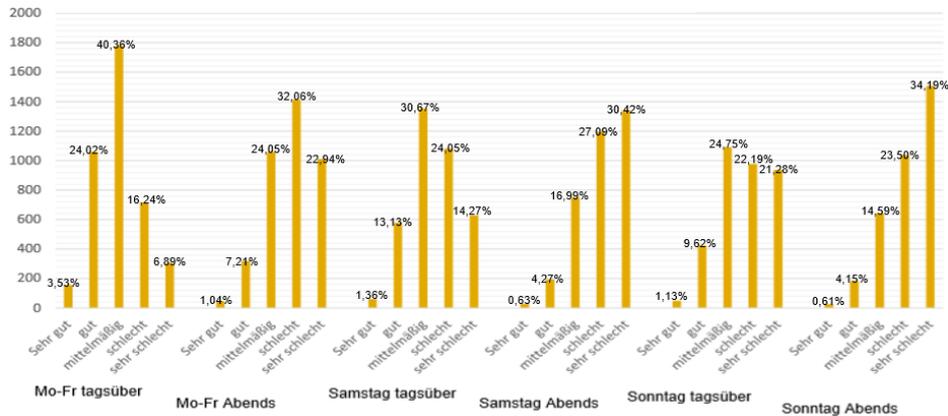


Abbildung 13: Bewertung des Busangebots im Landkreis Freudenstadt nach Tag und Tageszeit

Quelle: Bürgerdialog Freudenstadt 2019

Im Zuge des Bürgerdialogs (2019) hatte die Bevölkerung auch die Möglichkeit ihre Wünsche für das zukünftige Busangebot darzustellen. Dabei bezog sich ein Großteil der Wünsche auf die Bedienzeiten des ÖPNVs. So waren folgende Wünsche die meistgenannten (vgl. Abb. 14):

- Ausbau des Angebots am Wochenende (abends)
- Ausbau des Angebots im Freizeitverkehr
- Ausbau des Angebots Mo-Fr tagsüber
- Ausbau des Angebots Mo-Fr abends.

Neben den Wünschen der Bevölkerung bezüglich der Bedienzeiten des ÖPNVs, ist beim Bürgerdialog auch die Absenkung der Ticketpreise von vielen Bürgern eine häufige Anregung gewesen (vgl. Abb. 14).

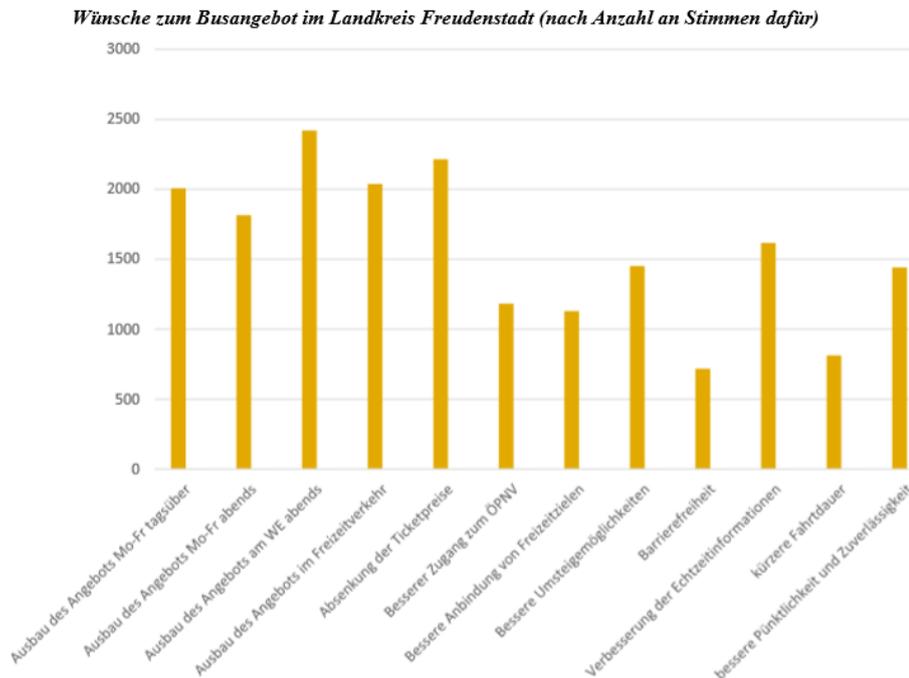


Abbildung 14: Wünsche zum Busangebot im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Bürgerdialog Freudenstadt 2019

Des Weiteren sind die Bürger des Landkreises im Zuge des Bürgerdialogs zu Lücken im Liniennetz befragt worden. Folgende Nennungen tauchten dabei am häufigsten auf:

- Linie 12/21: Bessere Verbindung in Richtung Nationalpark /B 500 (bereits umgesetzt)
- Linie 41: Bessere Verbindung Waldachtal und Altheim - Horb am Neckar (ist vorgesehen, s. Kap. 6)
- Linie 21: Insbesondere bessere Verbindung Baiersbronn - Freudenstadt (vornehmlich abends) (bereits vorhanden)
- Linie 7161/32: Abgestimmte Umsteigeverbindung Wittendorf – Loßburg – Alpirsbach
- Linie 7411: Bessere Anbindung Glatten - Dornstetten Bhf.
- Linie 7787: Bessere Verbindung Freudenstadt – Besenfeld
- Linie 7938: Bessere Verbindung Freudenstadt – Pfalzgrafenweiler
- Bessere Anbindung Bahnhof Eutingen

Insgesamt kann festgehalten werden, dass das ÖPNV-Angebot des Landkreises Freudenstadt besonders auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist und der Großteil der Buslinien im Landkreis keine regelmäßige Taktung hat. Eine Ausnahme ist hier der Nationalparkverkehr und die Linie 41 (Horb am Neckar - Freudenstadt) mit einem Stundentakt (mit Abweichungen im Schülerverkehr). Dass der ÖPNV an Werktagen am besten bewertet wird, zeigt sich unter anderem auch darin, dass das ÖPNV-Angebot vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. An schulfreien Werktagen gibt es unter anderem ein deutlich geringes ÖPNV-Angebot. Des Weiteren orientiert sich das ÖPNV-Angebot an den Bedürfnissen der Berufspendler von mehreren größeren Unternehmen im Umkreis. So ist der ÖPNV an die Schichtzeiten der Firmen Arburg (Loßburg) und Hansgrohe (Schiltach, Landkreis Rottweil) angepasst. Des Weiteren verfügt die Firma Schmid (Stadt Freudenstadt) über einen eigenen Bahnhof und das Mercedeswerk in der Stadt Sindelfingen (Landkreis Böblingen) führt zudem einen nichtöffentlichen

Berufsverkehr (nach §43 PBefG), der auch den Landkreis Freudenstadt bedient. Bei vielen anderen Unternehmen im Landkreis Freudenstadt und deren Umgebung besteht hingegen keine so starke Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Berufspendler.

Für die Einschätzungen der Bedürfnisse der Berufspendler ist im Jahr 2020 eine Befragung der größten Betriebe im Landkreis durchgeführt worden, in welcher es primär darum ging, inwiefern die ÖPNV-Anbindung für die Mitarbeiter relevant ist und inwiefern ein Verbesserungsbedarf beim Thema ÖPNV besteht. Demnach spielte für mehrere Betriebe der ÖPNV keine signifikante Rolle und viele ihrer Mitarbeiter nutzten für den Weg zur Arbeit den Pkw. Verbesserungsbedarf wurde insbesondere in der Flexibilität des Angebots, einer besseren Abstimmung der Verkehrsmittel des ÖPNVs, einer Anpassung des Angebots an die Schichtzeiten der Unternehmen sowie in einer Takterhöhung gesehen (vgl. Anlage 16).

4 Anforderungen an den ÖPNV

4.1 Stellung der Zielvorgaben im Nahverkehrsplan

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg definiert in §1 das Ziel, den ÖPNV „als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ zur Verfügung zu stellen. Träger der Aufgabe, die laut §5 eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge darstellt, sind (mit Ausnahmen) die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung (§6 Absatz 1). Aufgabenträger des SPNV ist hingegen gemäß §6 Absatz 2 das Land Baden-Württemberg. Im Nahverkehrsplan werden keine Vorgaben für den SPNV formuliert, da dieser jedoch die Grundlage für den straßengebundenen ÖPNV darstellt, sollen in einem gesonderten Kapitel (vgl. Kap. 5.5) die Ziele für den Schienenverkehr dargestellt werden.

Die ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg mit dem visionären Ziel die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu verdoppeln, setzt der ÖPNV-Politik des Landes Baden-Württemberg das Ziel, dass sich der öffentliche Verkehr bis 2030 „zu einem flächendeckend attraktiven System, auf das sich die Menschen in ihrer täglichen Mobilität verlassen können“ (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 2022, S. 8) entwickelt. Neben einer Vielzahl an konkreten Handlungsfeldern und Maßnahmen legt das Zielbild mindestens einen Viertelstundentakt in Verdichtungsräumen und einen Halbstundentakt in der Fläche fest. Der ÖPNV soll ein schnelles, pünktliches und zuverlässiges System sein, auf das sich die Menschen verlassen können und sich auch „abseits von Routinestrecken selbstverständlich bewegen“ (ebd.).

Im Nahverkehrsplan formuliert nun der Landkreis Freudenstadt als Auftraggeber des Nahverkehrs aus den vorangestellten Zielen sowohl allgemeine als auch spezifische Vorgaben als ein Anforderungsprofil für den künftigen ÖPNV im Landkreis. Darin enthalten sind konkrete Vorstellungen und Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNVs.

Dieses Anforderungsprofil ist die übergeordnete und verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Landkreis Freudenstadt. Es gilt so lange, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die

Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den gewünschten Umfang um die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Aufgabenträgers verbindlich regelt. Schließlich leitet sich daraus die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, indem der Anbieter für die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch eigenwirtschaftliche Verkehre oder einem Ausschreibungswettbewerb ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen aus dem Nahverkehrsplan bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen.

Mit dem Nahverkehrsplan und dem Anforderungsprofil als dessen maßgebenden Bestandteil wird das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Aufgabenträgers festgelegt. Dieses hat die Genehmigungsbehörde gemäß §13 Absatz 2a PBefG in Verbindung mit §8 Absatz 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten.

Die Festlegungen für die zukünftigen Anforderungen an den ÖPNV wurden in verschiedenen Gremiensitzungen beschlossen:

- 18.10.2019: Klausurtagung des Kreistages
 - Feststellung von Defiziten und Einführung gestufter Verbesserungen (zunächst im Freizeitverkehr)
- 06.07.2022: Technischer Ausschuss
 - Beschluss über die Einführung eines landkreisweiten Freizeitbusnetzes, das über eine anreizstiftende allgemeine Vorschrift finanziert wird, und die beiden Regio-Nationalparklinien zum Ruhestein
- 21.03.2022: Kreistagssitzung
 - Beschluss über die schrittweise Einführung der Mobilitätsgarantie mit den Eckpunkten
 - Stündliches Mobilitätsangebot für die gesamte Landkreisbevölkerung
 - Angelehnt an die Mobilitätsgarantie des Landes Baden-Württemberg
 - Umsetzung durch flächendeckende On-Demand-Angebote als Ergänzung des Linien-ÖPNV
- 22.05.2023: Kreistagssitzung
 - Beschluss über die sukzessive Ausweitung des ÖPNV-Taxis auf den gesamten Landkreis (unter der Voraussetzung des Vorhandenseins des Betriebssitzes eines Taxiunternehmens in oder in unmittelbarer Nachbarschaft zur jeweiligen Gemeinde)

4.2 Grundziele und Leitbilder

Mobilität ist eine der wichtigsten Komponenten gesellschaftlicher Teilhabe. Sie stellt sicher, dass sich Personen im Raum bewegen können. Gerade in ländlichen Gebieten muss fast immer ein Ortswechsel stattfinden, um der Arbeit, der Bildung, der Versorgung oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Der dominante Verkehrsträger in Baden-Württemberg für alle Wege ist das Kraftfahrzeug, mehr als drei Viertel davon als Alleinfahrer. Im ländlichen Raum ist der Anteil des Kraftfahrzeuges noch höher. Einzig im Bereich des Ausbildungsverkehrs ist das Verhältnis umgekehrt. Neben den größten Vorteilen des Kraftfahrzeuges, namentlich Flexibilität und Verfügbarkeit, führt der Individualverkehr zu negativen externen Effekten bzw. Kosten. Diese werden trotz vorhandener Besteuerung des

Individualverkehrs nur zu einem kleinen Teil von den Verursachern selbst getragen. Zu den negativen externen Kosten zählen insbesondere lokale und globale Luftschadstoffe, Unfallkosten, Lärm und Raumverbrauch. Andererseits werden aufgrund mangelnder Alternativen Bevölkerungsgruppen, die kein Kraftfahrzeug besitzen können oder wollen, von der Mobilität und dadurch der gesellschaftlichen Teilhabe ausgeschlossen, sofern es einen Mangel an Alternativen gibt.

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundenem ÖPNV (dazu zählen neben Bussen auch Taxen, sofern sie den ÖPNV ergänzen), ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet. Es ist damit ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems einer Region wie der motorisierte und nicht motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur.

Die Grundziele des ÖPNVs ordnet das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg in §1 wie folgt ein: Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems und optimal verknüpft mit den weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbundes, insbesondere Fußverkehr, Radverkehr, Carsharing 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 einschließlich des Klimaschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.

§3 Absatz 2 des ÖPNVG verdeutlicht dies: Die Landes-, Regional- und Bauleitplanung soll eine ausreichende Verknüpfung von Wohn- und Erholungsbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen durch den öffentlichen Personennahverkehr vorsehen.

In den folgenden Kapiteln wird aus den hier vorliegenden Grundzielen ein Anforderungsprofil für das künftige Angebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Freudenstadt abgeleitet und formuliert. Dieses beinhaltet im Kern eine Neuausrichtung und eine klare Ausdifferenzierung des Verkehrsangebotes anhand erreichbarer Nachfragepotenziale.

4.3 Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

Die Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrssystems ist durch die sogenannte „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen gekennzeichnet. Hierauf wird in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen (wie z.B. dem PBefG) Bezug genommen. Der Nahverkehrsplan ist das geeignete Instrument, diese „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet des Aufgabenträgers zu definieren.

Der Aufgabenträger legt dabei fest, was er in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur/Erschließung (z.B. Netzabdeckung, Haltestellendichte) und Verkehrsangebot (z.B. Bedienungshäufigkeit, umsteigefreie Verbindungen) als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen erachtet. Eine Konkretisierung der Ziele erfolgt mithilfe quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards. Im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur

turen ist die Weiterentwicklung in Abstimmung mit den dafür zuständigen Bau-
lastträgern (kreisangehörige Kommunen, Straßenbaulastträger) vorzunehmen.
Bei der Bestimmung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein
Handlungskonzept unter Maßgabe der finanziellen Spielräume während der
Laufzeit des Nahverkehrsplans: „Interessen der Verkehrsunternehmen müssen
angemessen berücksichtigt werden, die aktive Mitarbeit muss gewährleistet
werden. Die Interessen sind auch konzessionsrechtlich geschützt. Aufgabenträ-
ger sollen bei der Aufstellung und dem Vollzug nahverkehrlicher Planung zusam-
menwirken.“

Nach § 8 Absatz 3 Satz 1 PBefG hat die Genehmigungsbehörde dafür zu sorgen,
dass folgende Ziele erfüllt werden:

- Ausreichende Verkehrsbedienung
- Wirtschaftliche Verkehrsgestaltung
- Integrierte Nahverkehrsbedienung
- Abgestimmte Tarife und Fahrpläne

In diesem Kapitel werden die oben genannten Ziele analysiert und ausformuliert,
wobei die einzelnen Punkte voneinander abhängig sind. Aus diesem Grund
werden sie hier aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet sowie sinnvoll und
praxisnah verbunden.

4.3.1 Reisezeit und Reisezeitverhältnis

Bei der Entscheidung welches Verkehrsmittel man verwendet, um von A nach B
zu kommen, ist die Reisezeit ein wichtiger Faktor. Vor allem in ländlichen Gebie-
ten weist ein Auto bei Punkt-zu-Punkt-Verbindung einen deutlichen Reisezeit-
vorteil gegenüber dem ÖPNV auf. Wenn eine Verbindung mit dem Bus gering-
fügig länger als mit dem privaten Pkw dauert, wird dies jedoch in der Regel von
vielen Personen akzeptiert und durch die Vorteile des ÖPNVs (niedrigere Kosten,
keine Parkplatzsuche, Möglichkeit alternativer Beschäftigung während der
Fahrt, Umweltnutzen etc.) kompensiert. Insbesondere durch eine hohe Takt-
dichte und eine pünktliche Ankunft und Abfahrt an den Haltestellen können Rei-
sezeiten im ÖPNV verkürzt werden. Dies geht unter anderem mit einem Infra-
strukturausbau und einer Bevorrechtigung für den ÖPNV einher.

Anhand des konkreten Reisezeitverhältnisses (Reisezeit mit dem ÖPNV dividiert
durch die Reisezeit mit dem MIV) lassen sich verschiedene Qualitätsstufen bil-
den, mit denen Aussagen über das Angebotsniveau der vorliegenden ÖPNV-Ver-
bindungen möglich sind. In Tabelle 11 sind verschiedene Qualitätsstufen des
Reisezeitverhältnisses des ÖPNVs mit dem MIV dargestellt. Hierbei ist jedoch zu
beachten, dass die Richtwerte eher bei Verdichtungsräumen greifen bzw. wenn
es bereits bestehende ÖPNV-Verbindungen gibt.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

Tabelle 11: Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und

Verkehrswesen e.V. 2010

Gerade im ländlichen Raum ist das Vorhandensein einer ÖPNV-Verbindung dem Wettbewerbsverhältnis der Geschwindigkeit vorgelagert. Denn nur wenn es eine Verbindung gibt, kann man sie auch nutzen. Eine Attraktivierung der Reisezeit soll im Landkreis durch die Einführung einer linienübergreifenden Fahrplanung im Sinne des ITF Rechnung getragen werden, so dass auch bei Umsteigeverbindungen durch kurze Wartezeiten eine insgesamt attraktive Verbindung erzielt wird.

Als Reisezeit ist immer die sogenannte komplexe Reisezeit ausschlaggebend, also die „Tür zu Tür“-Verbindung. Beim Individualverkehr zählen Staupufferzeiten, Parkplatzsuche und Entfernung vom Parkplatz zum Ziel hinzu. Beim ÖPNV die Haltestellenzugangs- und Haltestellenabgangszeiten, sowie Pufferzeiten zwischen der geplanten und der tatsächlichen Ankunft/Abfahrt. Entscheidende Faktoren für die Reisezeiten im ÖPNV sind Netzabdeckung und Bedienungshäufigkeit, die in den folgenden Unterkapiteln beschrieben werden. Generell sind – neben der objektiven Dauer der Reisezeit – auch subjektive Faktoren wie die Reisegeschwindigkeit, Anzahl der Umstiege und Aufenthaltsqualität an den Haltestellen entscheidend für die qualitative Bewertung bei der Verkehrsmittelwahl.

4.3.2 Netzabdeckung

Die Erschließungswirkung im ÖPNV ist von hoher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der ÖPNV-Angebote gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Größere Entfernungen bis zur nächsten Haltestelle bringen eine längere Reisedauer durch zusätzliche Fußwege mit sich, wohingegen der eigene Pkw besonders im ländlichen Raum oftmals in direkter Umgebung abgestellt werden kann. Ergeben sich für die nachgefragte Relation eines möglichen Fahrgastes sehr lange Zu- und Abgangszeiten zu bzw. von der Haltestelle, kann dies ein unüberwindbares Hindernis für die Nutzung des ÖPNVs darstellen.

Raumordnungs-kategorie	Haltestelleneinzugsbereich (Empfehlung FGSV)	
	Bus/Straßenbahn	SPNV
Mittelzentrum (20.000-70.000 EW)	300 – 500 m	400 – 800 m
Unterkategorie (5.000-20.000 EW)	400 – 600 m	600 – 1.000 m
Gemeinde/Gemeindeteil (< 5.000 EW)	500 – 700 m	800 – 1.200 m

Tabelle 12: Luftlinienentfernung von Haltestelleneinzugsbereichen

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. 2010

Die Empfehlungen für tolerable Haltestelleneinzugsbereiche variieren klassischerweise je nach Größe einer Siedlung und dem vorliegenden Verkehrssystem. In dichter besiedelten Bereichen ist daher in der Regel von einer höheren Haltestellendichte auszugehen. An den Bahnhöfen des SPNV sind wiederum – ebenfalls je nach Einwohnerdichte – noch einmal größere Einzugsbereiche zu

vertreten (vgl. Tabelle 12), die aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit und der Attraktivität des Verkehrsmittels Eisenbahn akzeptiert werden.

Für den im Landkreis Freudenstadt überwiegend ländlichen Raum können anhand dieser Rahmenbedingungen Einzugsradien von 1.000 Metern an den Bahnhöfen sowie 500 Metern an den Haltestellen des Busverkehrs angesetzt werden. In den sehr dünn besiedelten Teilen des Landkreises können hingegen höhere Entfernungen für den Haltestelleneinzugsbereich anberaumt werden. Im Stadtgebiet der großen Kreisstädte Freudenstadt und Horb am Neckar sollen wiederum, gemäß den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die Haltestelleneinzugsbereiche für die Raumordnungs-kategorie der Mittelzentren angesetzt werden und demnach geringere Entfernungen zu den Haltestellen bestehen (vgl. Tabelle 12).

Um die Erschließungswirkung des Haltestellennetzes im Gebiet des Aufgabenträgers zu bewerten, ist die alleinige Betrachtung der Luftlinienentfernungen jedoch nicht in jedem Fall ausreichend. Idealerweise liegen Haltestellen an Kreuzungs- und Knotenpunkten, die den Umwegfaktor für das Erreichen der umliegenden Wege minimieren. Ist dies an einer Haltestelle nicht der Fall, verlängern sich die Zu- und Abgangszeiten für Fahrgäste durch zusätzliche Umwege. Des Weiteren ist auch die Topografie und Beschaffenheit der zurückzulegenden Strecken bei der Netzabdeckung zu berücksichtigen, da stärkere Steigungen und schwerer begehbarer Wege erheblichen Einfluss auf die zu erwartenden Fußwegezeiten haben.

4.3.3 Bedienungshäufigkeit

Für die Attraktivität des ÖPNVs ist neben der Netzabdeckung, die Bedienungshäufigkeit ein fundamentaler Bestandteil. Die Bedienungshäufigkeit beschreibt, wie häufig eine Gemeinde/Stadt durch das ÖPNV-Angebot bedient wird. Hierbei wird auch von der zeitlichen Verfügbarkeit eines ÖPNV-Angebots gesprochen. Je häufiger ein Bus oder Zug fährt, desto individueller kann eine Fahrt geplant werden und umso geringer ist der Nachteil zum Individualverkehr. Dem entgegen ist – aufgrund der geringeren Einwohnerdichte speziell im ländlichen Raum – bei der Erhöhung der Taktfolge von einer steigenden Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand auszugehen.

Raumordnungs-kategorie	Taktfolgen im ländlichen Raum (Empfehlung FGSV)
Mittelzentrum	30 bis 60
Unterkategorie/Kleinkategorie	60
Gemeinde/Gemeindeteil	60 und mehr

Tabelle 13: Empfehlungen zur Taktfolge im ÖPNV

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. 2010

Tabelle 13 gibt einen Überblick über die Empfehlungen der FGSV zur Bedienungshäufigkeit des ÖPNVs im ländlichen Raum. Als Grundangebot ist dabei ein Stundentakt erkennbar, der innerhalb des Mittelzentrums auch auf bis zu zwei Bedienungen pro Stunde verdichtet werden kann. Für kleinere Ortschaften, die

nicht ein Unter- oder Kleinzentrum bilden, ist wiederum auch eine geringere Bedienungshäufigkeit als das stündliche Angebot eine mögliche empfohlene Taktfolge.

Auf landespolitischer Ebene beinhaltet der Koalitionsvertrag von Baden-Württemberg für die Jahre 2021 bis 2026 darüber hinausgehende Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV: Im Rahmen der sogenannten „Mobilitätsgarantie“ sollen alle geschlossenen Ortschaften des ländlichen Raums „zu den gängigen Verkehrszeiten“ zunächst über einen Stundentakt bedient werden, perspektivisch in einem zweiten Schritt halbstündlich. Die Erschließung kann auch über Bedarfsverkehre sichergestellt werden (vgl. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN BADEN-WÜRTTEMBERG UND CDU BADEN-WÜRTTEMBERG 2021, S. 126)

Um eine möglichst adäquate Konkurrenzfähigkeit des ÖPNVs zu erhalten, ist die Taktfolge des Angebots im Hinblick auf die zu erwartende Nutzungswirkung unterschiedlich zu gestalten. Das in Kapitel 6 entworfene Zielnetz soll dabei die möglichen Bedienungshäufigkeiten je nach Achse unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten abwägen und das Attraktivitätspotenzial mithilfe eines abgestuften Systems sachgerecht abbilden. Die Umsetzung über eine Taktfamilie mit Bedienungshäufigkeiten im 15-, 30-, 60- oder 120-Minuten-Takt erweist sich dabei unter Berücksichtigung der vorgestellten Empfehlungen und politischen Ziele als sinnvoll.

4.4 Bedarfsorientierter Fahrplan, On-Demand-Verkehr und Taktfahrplan

Ein bedarfsorientierter Fahrplan ist bei einer sehr schwachen Nachfrage, die auch perspektivisch nicht oder nur wenig steigt, in Erwägung zu ziehen. Hier können Fahrzeuge und Personal nach einem bestimmten Bedarf geplant und eingesetzt werden. Dies können beispielsweise Fahrten von und zu großen Betrieben mit Schichtbetrieb oder Schulen sein. Diese Bedarfe gilt es im Vorhinein zu ermitteln. Es gilt zu beachten, dass das Angebot dem Bedarf entspricht und dadurch nur in seltenen Fällen neuen Bedarf generiert.

Im Gegensatz zum bedarfsorientierten Fahrplan wird der Bedarf beim On-Demand-Verkehr (Rufbus oder Ruftaxi) direkt vom Fahrgast mitgeteilt, indem er per Telefon, App oder E-Mail seinen Fahrtwunsch übermittelt. Diese Fahrtwünsche gilt es zu kombinieren und zu bündeln. Hierzu ist eine Koordinierungsstelle nötig. Auch wenn die Flexibilität bei den Abfahrtszeiten On-Demand-Verkehre auszeichnet, können diese Verkehre durch sogenannte Schattenfahrpläne dargestellt werden, welche einen groben zeitlichen Korridor vorgeben. Der Vorteil dieser Mischform liegt darin, die On-Demand-Verkehre an bestimmte Umsteigepunkte zu binden und die damit einhergehenden Reiseketten in einer elektronischen Fahrplanauskunft abbilden zu können.

In allen anderen Fällen soll ein Taktfahrplan Anwendung finden. Er ist die Grundlage für einen attraktiven ÖPNV, weil dadurch die Eintrittsbarrieren – also die Hemmschwelle, einen Bus zu nutzen – stark sinken. Das liegt an der leichten Merkbarkeit und Verlässlichkeit bzw. Regelmäßigkeit. Auch im ländlichen Raum ist mindestens ein Stundentakt anzustreben, besser ist ein Halbstundentakt. Die definierten Takte können für einen bestimmten zeitlichen Korridor je nach Verkehrstag definiert werden. Darüber hinaus soll dann beispielsweise jede Stunde an Knotenpunkten Anschluss zu weiteren Achsen bestehen (= integraler Taktfahrplan). Aus Kundensicht bedeutet dies, dass von der Abfahrts Haltestelle jede weitere Haltestelle an einer beliebigen Achse im Landkreis jede Stunde erreicht

werden kann und im Optimalfall auch Verbindungen zu die Landkreisgrenzen überschreitenden ÖPNV-Achsen sowie Anschlüsse zu Zügen hergestellt werden. Somit muss nicht jede Fahrt aufs Neue vom Fahrgast geplant werden.

VERKEHRSHINWEIS	Montag - Freitag													
	7.42	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	
FDS ZOB Steig 12	7.42	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	
- Kaufland	7.45	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	
- Hauptbahnhof Steig Mast6 an	7.47	8.47	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47	
- Hauptbahnhof Steig Mast6 ab	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	
- Landratsamt	7.51	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51	
- Marktplatz Stadthaus	7.52	8.52	9.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	
- Straßburger Str.	7.54	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54	
- Langenwaldsee	7.55	8.55	9.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	19.55	
- Campingplatz	7.56	8.56	9.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56	
Kniebis Schwimmbad	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	
- Dorf	8.01	9.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	15.01	16.01	17.01	18.01	19.01	20.01	
- Waldeck	8.03	9.03	10.03	11.03	12.03	13.03	14.03	15.03	16.03	17.03	18.03	19.03	20.03	
- Skistadion/Besucherz.	8.05	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05	
Alexanderschanze	8.07	9.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	19.07	20.07	
Zuflucht	8.10	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10	20.10	
Lotharpfad	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16	
Schliffkopf	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18	20.18	
Vogelskopf	8.20	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20	
- Ruhenstein Steig 2	8.23	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23	20.23	

gültig ab 11.12.2022

ZEICHENERKLÄRUNG: **U** = vom 01.05. bis 31.10.

Abbildung 15: Schematischer Taktfahrplan
(Regelinie 100 Freudenstadt - Kniebis – Ruhenstein)

Dabei ist es für die Merkmbarkeit wichtig, dass keine Lücken entstehen und sich der Takt möglichst nicht verschiebt. Das macht einen Fahrplan kundenfreundlich und attraktiv. Abbildung 15 stellt einen solchen Taktfahrplan exemplarisch für den Landkreis Freudenstadt dar. Der Takt kann durch bedarfsorientierte Fahrten ergänzt bzw. verdichtet werden. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Planung ländlich geprägter Taktachsen können leichte Verschiebungen der Taktminuten oder Linienwege zugunsten des Schulverkehrs einem starren Takt vorgezogen werden, sofern dies nur einzelne Fahrten betrifft und bestehende Umsteigebeziehungen möglichst nicht gefährdet oder gar außer Kraft gesetzt werden.

4.5 Qualitätsanforderungen

Ein zentrales Ziel der Neugestaltung des ÖPNVs ist die Steigerung der Fahrgastzahlen, also die bereits vorhandenen Fahrgäste zu halten und neue für den ÖPNV dazuzugewinnen. Auf Seiten des Landes Baden-Württemberg sind dazu im Zuge der landesweiten ÖPNV-Strategie 2030 fünf Schwerpunktthemen festgelegt worden (vgl. Kap. 2.2.3). Unter anderem geht es dabei um sogenannte „weiche“ Angebotsfaktoren (Schwerpunktthema 2, 4 und 5) und betreffen somit die Qualitätsanforderungen des ÖPNVs.

Zur **Stärkung der Zuverlässigkeit** (Schwerpunktthema 2) des ÖPNVs ist es erforderlich, dass das Gesamtsystem zuverlässig funktioniert. Zentraler Aspekt dabei sind zuverlässig funktionierende Umsteigeverbindungen, damit Fahrgäste Planungssicherheit haben und sicher sein können, ihre Termine pünktlich zu erreichen. Künftige Vergaben fordern daher die Ausstattung der Busse mit entsprechender GPS-Technik, sodass Echtzeitinformationen vor und während der Fahrt sowohl den Fahrgästen als auch dem Personal permanent zur Verfügung stehen. Busfahrer sehen dann auf ihrem Display, ob Anschlusslinien Verspätung haben, und um wie viel Verspätung es sich konkret handelt. So sieht der Busfahrer, wie lange er ggf. noch auf umsteigewillige Fahrgäste warten muss.

Einfache, verständliche und attraktive Tarife und Bezahlssysteme (Schwerpunktthema 4) bilden ebenfalls eine wichtige Grundlage für die Erhöhung der Fahrgastzahlen. Man möchte öffentliche Verkehrsmittel unkompliziert nutzen

können. Komplexe Tarifsysteme und Bezahloptionen stellen Zugangshürden zum ÖPNV dar, die es abzubauen gilt. Das vom Land eingeführte Jugendticket und das bundesweit gültige Deutschland-Ticket sind Schritte in die richtige Richtung. Beide Tickets sind stark verbilligt und gelten deutschlandweit in allen Verkehrsmitteln des Nah- und Regionalverkehrs.

Getestet werden bereits Systeme, bei denen sich der Fahrgast über das Smartphone beim Einstieg in das erste Verkehrsmittel anmeldet und beim Ausstieg aus dem letzten Verkehrsmittel wieder abmeldet, und somit am Ende eines Abrechnungszeitraumes jeweils der günstigste Tarif für die durchgeführten Reisen ermittelt und abgebucht wird. Dabei können auch Fernverkehrszüge integriert sein, sodass man nur noch ein-, um- und aussteigen braucht, wobei alles andere im Hintergrund automatisch erledigt wird.

Für die Tarife ist im Landkreis Freudenstadt die vgf (Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt) zuständig. Der Landkreis wird sich dort im Rahmen seiner Möglichkeiten für günstige Preise, sowie einfach verständliche und handhabbare Systeme einsetzen.

Des Weiteren kommt der **Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur** (Schwerpunktthema 5) eine wichtige Bedeutung bei. Die Kunden sollen sich an den Haltestellen und bei ihrer Fahrt wohlfühlen. Im Gegensatz z.B. zur Schweiz sind in Deutschland Bahnhöfe jedoch oft Orte, die man lieber nicht aufsuchen möchte: verlassenere Bahnhofsgebäude, mitunter in erbärmlichem Zustand, umgeben von verkommenen Güterschuppen und verlassenem Brachland ehemaliger Rangiergleise: eine Folge der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Bahn in Deutschland. Große Bahnhöfe wurden modernisiert, kleinere werden mittlerweile ebenfalls sukzessive angegangen: eine Mammutaufgabe des Bundes. Busbahnhöfe und Bushaltestellen sind in der Zuständigkeit der Kommunen und daher in der Regel eher gepflegt. Dabei liegt die Zuständigkeit für die innerörtlichen Bushaltestellen bei den Städten und Gemeinden. Für die außerörtlichen Haltestellen sind hingegen in der Regel die jeweiligen Straßenbausträger, zum Beispiel Bund, Land oder Kreis zuständig sind. Der Landkreis ist demnach für die außerörtlichen Haltestellen entlang von Kreisstraßen verantwortlich. Eine Auflistung dazu befindet sich in Anlage 18.

Im Landkreisgebiet von Freudenstadt wurden in den letzten Jahren viele Haltestellen barrierefrei ausgebaut, was in Verbindung mit den überwiegend eingesetzten Niederflurbussen eine deutliche Komfortsteigerung bedeutet.

In die Zuständigkeit des Landkreises als Aufgabenträger des Busverkehrs fallen die den Bus betreffenden Qualitätsmerkmale, welche bei jeder neuen Vergabe zu berücksichtigen sind:

Anforderungen an das Fahrpersonal

Für das Fahrpersonal im Regionalbus- und Anmeldeverkehr gelten folgende Anforderungen:

- Höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber Fahrgästen
- Besondere Rücksichtnahme auf und Unterstützung von sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen
- Gute Ortskenntnisse
- Gute Kenntnisse über Beförderungsbedingungen, Tarif, Fahrpläne und Linienweg
- Ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache

- Fahrkenntnisse zur Vermeidung von großen Abständen zwischen Wagenkante und Bordstein beim Heranfahren an Haltestellen

Intermodale Angebote/Vernetzung

Alternative Angebotsformen können einen wichtigen Beitrag leisten, um ÖPNV-Angebote sinnvoll zu ergänzen und den Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen zu vergrößern. Zuständig für deren Umsetzung sind die Straßenbaulastträger/Kommunen. Als Beispiele für intermodale Angebote sind Leihradsysteme, P+R-Anlagen, Fahrradgaragen, Carsharing und E-Roller zu nennen.

Anforderungen an die Fahrzeuge

Konkretere Umwelt- und Ausstattungsstandards und Festlegungen erfolgen im Nachgang zum Nahverkehrsplan (vgl. Kapitel 7).

4.6 Automatische Fahrgastzählssysteme

Für eine standardisierte und automatisierte Erfassung des Fahrgastaufkommens sollen zukünftig automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) zum Einsatz kommen. In Baden-Württemberg soll es zu einer flächendeckenden Einführung bis Ende des Jahres 2024 kommen und laut ÖPNVG die Inbetriebnahme ab Januar 2025 stattfinden. Die Einführung von AFZS soll schließlich dazu dienen, Daten über die Fahrgastnachfrage in landesweit vergleichbarer Qualität zu erfassen und die Datenübermittlung zu vereinheitlichen. Zudem soll sie zu einer qualitativen Aufwertung der Erfassung von Fahrgastzahlen beitragen und erhöht die Aussagekraft von Fahrgastzählungen.

Die Verantwortlichkeit soll beim ÖPNV-Aufgabenträger liegen, der für die Einhaltung des Anforderungskatalogs des Landes Baden-Württemberg verantwortlich ist. Die operative Umsetzung kann aber auch delegiert werden bzw. mit anderen Akteuren Verträge geschlossen werden.

Im Landkreis Freudenstadt werden die Bestrebungen für AFZS bereits vorangetrieben. So hat sich der Landkreis dem AFZS-Cluster Tübingen angeschlossen, welches sich aus den Stadt- und Landkreisen des Regierungsbezirks Tübingen sowie dem Landkreis Heidenheim zusammensetzt. Es gibt bereits eine verbindliche Absichtserklärung für ein gemeinsames Hintergrundsystem für die AFZS.

Die Kosten für die gemeinsame Servicestelle und das Hintergrundsystem sollen von beteiligten Stadt- und Landkreisen gleichermaßen getragen werden und werden aktuell ermittelt. Für die fahrzeugseitige Einführung der Zählssysteme ist insbesondere der jeweilige Stadt-/Landkreis zuständig – es werden aber auch Synergien (z.B. für den Beschaffungsprozess) angestrebt. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung wird aktuell erarbeitet und in Kürze von allen Aufgabenträgern unterzeichnet. Anschließend erfolgt die operative Umsetzung.

4.7 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

Wie bereits in Kapitel 2.3 dargestellt, ist die Barrierefreiheit im ÖPNV von besonderer Bedeutung und hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Demnach ist es hier relevant Anforderungen und Maßnahmen für die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im Kreisgebiet aufzuzeigen.

4.7.1 Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit

In der konsequenten Umsetzung des §4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter auch Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen.

In der konsequenten Auslegung der rechtlichen Vorgabe ist für diesen Personenkreis künftig eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige – sprich, ohne fremde Hilfestellung – und sichere Nutzung des ÖPNVs zu gewährleisten. Voraussetzung für eine nutzerspezifische Umsetzung im ÖPNV-System ist jedoch, dass eine gehandicapte oder mobilitätseingeschränkte Person von sich aus in der Lage ist, in anderen Lebensbereichen (Wohnen, Versorgung etc.) eigenständig und unabhängig zu agieren.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und/oder Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNVs von zunehmender Bedeutung. Der Landkreis Freudenstadt verfolgt als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV die grundlegende Zielsetzung, ein ÖPNV-System zu schaffen, das für mobilitätseingeschränkte Personen vollständig barrierefrei nutzbar sein wird. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ für alle mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG, des PBefG und des BW ÖPNVG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im gesamten Kreisgebiet ist in einer ländlich geprägten Region jedoch nur langfristig und mit sehr hohen Investitions- und Betriebsaufwänden zu erreichen, besonders im Hinblick auf die Haltestelleninfrastruktur und deren Zugänge.

Bei der schrittweisen Umsetzung dieser grundlegenden Zielsetzung wird es in dem ländlich geprägten Landkreis Freudenstadt zu Priorisierungen kommen müssen. Die Realisierung steht zudem unter dem Vorbehalt ausreichender Planungsressourcen und der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln.

Allgemein können aus den gesetzlichen Vorgaben folgende Systemkomponenten (soweit durch den Landkreis direkt beeinflussbar) für die Barrierefreiheit im ÖPNV abgeleitet werden:

- Fahrzeuge
- Haltestellen
- Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

4.7.2 Bestimmungen zur Barrierefreiheit von Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV

Die Beschaffenheit, der Zugang, die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge sind wichtige Merkmale für die Beförderungsqualität. Nur wenn die Anforderungen von Haltestellen und Fahrzeugen aufeinander abgestimmt sind, kann eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Unabhängig davon bieten die Ausstattungselemente der Fahrzeuge Komfortmerkmale und sind somit ein wichtiges Qualitätskriterium für jeden Fahrgast.

Bezüglich der Fahrgastausstattung wird folgendes gefordert:

- Einsatz von „Low-Entry“-Bussen bzw. Niederflurbussen
- ein nahezu stufenloser Einstieg durch Fahrzeuge mit einseitiger „Kneeling“-Funktion (mögliche Reststufenhöhe ist mittels Rollstuhlklapprampe zu überwinden)
- ein podestloser Mittelgang zwischen Tür 1 und Tür 2
- Ausreichend breite Mitteltüre (ohne Mittelpfosten)
- ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen bzw. Mehrzweckflächen mit Klappsitz(e) für Personen mit Kinder- und Einkaufswagen oder Rollatoren o.ä. sowie mind. 1 eingetragener Rollstuhlplatz
- ausreichend breite Durchgänge, gut erreichbare und ausreichend vorhandene Haltegriffe und –stangen, Haltewunschtasten (mind. 6 Haltewunschtasten im Mittelgang und jeweils zwei Haltewunschtasten an den Ausstiegstüren)
- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnen insbesondere in Bezug auf Haltegriffe und –stangen sowie der Türen (evtl. auch im Fahrzeugäußeren)
- elektronischer Fahrscheindrucker für den Verkauf aller Verbundfahr-scheine mit möglicher Erweiterung auf eTicketing (soweit dies auf Grundlage des aktuellen technischen Entwicklungsstandes - Software, Verbundstandard etc. - vollständig möglich ist) sowie zur Kontrolle von BW-Tickets

Ausnahmen werden durch den Aufgabenträger auf Antrag erteilt. Ausnahmen gelten für Hochbodenbusse, welche Bestandsfahrzeuge sind. Insbesondere wenn diese einer Fahrzeugförderung des Landes unterliegen und/oder ein barrierefreier Einstieg mittels Rollstuhllift sowie eine Sondernutzungs- und Mehrzweckfläche für bspw. Rollstuhlfahrer möglich ist. Bei kurzfristigem Fahrzeugausfall sowie zur Abdeckung der Fahrgastspitze im Schülerverkehr (Verstärkerfahrten) kann ebenfalls von den oben aufgeführten Standards abgewichen werden.

Zudem ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Innenanzeige und akustischer Haltestellenansage ausschließlich bei Neuanschaffungen eine Voraussetzung. Eine Nachrüstung aller Bestandsfahrzeuge wäre unverhältnismäßig.

Die weitere Detaillierung und ggf. Differenzierung von Fahrzeuganforderungen erfolgt gem. Kapitel 7 des Nahverkehrsplans im Rahmen der weiteren Umsetzungsvorbereitung des Zielnetzes.

4.7.3 Bestimmungen zur Barrierefreiheit von Haltestellen

Vor allem die Gestaltung und der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sind bei der Herstellung der Barrierefreiheit von zentraler Bedeutung. Eine gute Anfahrbarkeit, möglichst geringe Spaltbreiten, feste Oberflächen im Wartebereich, ein taktiles Leitsystem sowie eine Haltestellenausstattung entsprechend den Anforderungen der Barrierefreiheit (Sitzgelegenheiten, Bewegungsflächen, ...) sind hierbei zu beachten.

Im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde eine Bestandsaufnahme des derzeitigen Ausbaustandes der Haltestellen der kreisangehörigen Gemeinden und Städte hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit durchgeführt. Dabei wurde erfasst, ob und ggf. in welchem Umfang die Haltestellen barrierefrei sind, ob und wann ein Umbau geplant ist sowie die Zuständigkeit für die Haltestellen. Der Großteil der Haltestellen ist Stand heute nicht barrierefrei ausgebaut. Es gibt jedoch in mehreren Städten/Gemeinden im Landkreis bereits Bestrebungen zum barrierefreien Umbau, wobei diese teils kurz-/mittel- bzw. langfristig erfolgen

sollen (vgl. Anlage 17). Im Rahmen dieses Prozesses wird das Landratsamt Freudenstadt in Abstimmung mit den Kommunen und dem Regierungspräsidium zusammenarbeiten, um gemeinsame Haltestellen zu priorisieren und den Ausbau voranzutreiben.

Im Folgenden werden die allgemeinen Anforderungen an einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen dargestellt:

Form und bauliche Ausführung des Haltepunktes:

Von der Form und baulichen Ausführung eines Haltepunktes hängt die barrierefreie Funktionsfähigkeit und Nutzbarkeit des Haltestellenpunktes ab.

Gemäß den Richtlinien und Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung sind Anforderungen an die Busse und an die Ausgestaltung des Bords für einen barrierefreien Zu- und Ausstieg vorgegeben:

- 5 cm maximaler horizontaler Abstand Bussteigkante – Fahrzeug („Restspalt“)
- 10 cm (besser 5 cm) maximale Höhendifferenz beim Zu-/Ausstieg
- 18 cm Hochbord (Kasseler Sonderbord mit Formstein)

Ein 18 cm Hochbord mit Spurführung wird als allgemeine Handlungsempfehlung angegeben.

Je nach Platzverhältnissen kann ein Hochbord uneingeschränkt und über sämtliche Türen des eingesetzten Fahrzeugs einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Aus Platzmangel oder aufgrund von engen Abständen von Grundstückseinfahrten, kann aber auch nur an den beiden ersten Türen oder sogar eine weitere Verkürzung des Hochbordbereiches auf die zweite Türe angestrebt werden.

Gestaltung des Seitenraumes:

Der Seitenraum eines Haltepunktes stellt den Bereich für die wartenden Fahrgäste dar und sollte eine Regelbreite von 2,50 Meter aufweisen.

Zuwegung zum Haltepunkt:

Ein starkes Gefälle schränkt die Erreichbarkeit eines Haltestellenpunktes ein. Zur komfortablen und barrierefreien Nutzung eines Haltestellenpunktes darf die maximale Längsneigung, die maximale Querneigung sowie die Angaben zur Bordabsenkung nicht überschritten werden.

Auch die Orientierung spielt bei der Barrierefreiheit eine wichtige Rolle. Um die Teilhabe von Blinden oder in der Sehfähigkeit eingeschränkten Personen am ÖPNV-System zu gewährleisten, ist ein taktiles Leitsystem zum und am Haltepunkt einzurichten.

Soweit es die örtlichen (Platz-) Verhältnisse zulassen, sind Querungsmöglichkeiten erforderlich.

Die jeweils gültige DIN ist anzuwenden.

Kennzeichnung:

Jeder Haltepunkt muss aus rechtlicher Sichtweise über ein Haltestellenschild verfügen.

Insbesondere mit Umsetzung eines noch zu erstellenden Linienbündelungskon-

zeptes sollen auf dem Haltestellenschild der Haltestellenname, die Liniennummer sowie das Verbundlogo verzeichnet werden (§32 BOKraft).

Ausnahmen:

Der Gesetzestext lässt Ausnahmen zu, die konkret zu benennen und zu begründen sind. Jeder infrage stehende Einzelfall muss demnach seinen berechtigten Grund haben, nicht (teil-)ausgebaut zu werden.

Begründete Ausnahmen können sein:

- planerische bzw. städtebauliche Entwicklungen bzgl. Verlegung der Haltestelle oder Neubau eines ZOBs an anderer Stelle
- Anfahrbarkeit durch Fahrzeuge in Einzelfällen aus technischen Gründen (Wendekreis, etc.) nicht möglich
- Haltestellen, die ausschließlich von flexiblen Bedienformen (Bedarfsverkehre, Verkehre mit Taxen und Kleinbussen) angefahren werden
- Haltestellen, bei denen durch Herstellung einer barrierefreien Haltestelle eine „Barrierefreie Insel“ geschaffen wird. Also Haltestellen, in deren Zugang und Zuwegung auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Insbesondere sind dies Haltestellen, bei denen nicht ausreichend Platz für einen Ausbau vorhanden ist, bspw. durch angrenzende Privatgrundstücke oder Böschungen und Hänge.
- Haltestellen, bei denen ein Missverhältnis zwischen öffentlichem Nutzen und dem wirtschaftlichen Aufwand (einschl. Unterhaltung) zur Erreichung des Regelfalls der Barrierefreiheit gegeben ist. Hierbei ist auch die finanzielle Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers zu berücksichtigen.
- Haltestellen mit geringem und sporadischem Fahrgastaufkommen oder Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist, bspw. Haltestellen bei Gehöften, Weilern und außerörtliche Haltestellen.

Eine Vorort-Überprüfung und Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und Verkehrsunternehmen ist daher vor der Realisierung zwingend erforderlich.

4.7.4 Bestimmungen zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

Wegeketten werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen müssen nach dem sogenannten „Zwei-Sinne-Prinzip“ sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer dargebracht werden. Die Informationssysteme sind einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden bzw. abzubauen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliche Designs der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards zur Schaffung „geschlossener Ketten“ systematisch weiterzuentwickeln (Anspruch auf Standardisierung).

Um bei der Fahrgastinformation und der Kundenkommunikation die Bedürfnisse möglichst vieler unterschiedlicher Personengruppen zu befriedigen, sollen folgende Anforderungen gelten:

- gut lesbare und leicht verständliche Fahrpläne
- Kennzeichnung von barrierefreien Fahrten

- ausreichend große und kontrastreiche elektronische Fahrtzielanzeige an der Fahrzeugfront (mindestens Endziel- und Liniennummeranzeige), der Fahrzeugseite (mindestens Endziel- und Liniennummeranzeige) und dem Fahrzeugheck (mindestens Liniennummeranzeige) entsprechend § 33 BOKraft
- kompatible Systeme zur Ansteuerung von Echtzeitdaten sowie Systeme zur Anschlusssicherung
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Innenanzeige (ITCS, rechnergeschütztes Betriebsleitsystem [RBL]) zur automatischen akustischen und visuellen Information der Fahrgäste (auch: Sonderinformationen wie Umleitungen oder Störungen; mindestens jedoch eine optische Anzeige mit Hinweis auf eine Störung im Betriebsablauf, soweit dies auf Grundlage des aktuellen technischen Entwicklungsstandes vollständig möglich ist) zzgl. Bordmikrofon
- flächendeckende Fahrplandaten in Echtzeit durch die elektronische Fahrplanauskunft (EFA)

Bis zum nächsten Nahverkehrsplan wird folgendes gefordert:

- einheitliches Layout der Fahrpläne im Überlandverkehr
- farbliche Abhebung von Anrufverkehren o.ä. ebenso wie von Fahrten mit Hochbodenbussen im Fahrplan
- Ausstattung von Bushaltestellen wie Busbahnhöfe, örtlich zentrale Haltestellen oder Umstiegshaltestellen mit DFI-Anzeiger (ITCS, RBL)
- Verknüpfung der EFA auf der Homepage jeder Gemeinde sowie jedes Verkehrsunternehmens
- Beschwerdemanagement mit kundenfreundlichen Reaktionszeiten (3 Werktage)
- Bereitstellung von Informationen über die Ausstattung von Haltestellen und Bussen hinsichtlich Rampen, Aufzüge etc. in der Fahrplanauskunft, im Internet und/oder per App

5 Bereits umgesetzte Maßnahmen - zwischen Aufstellungsbeschluss des Nahverkehrsplans und dem aktuellen Stand

Zwischen Aufstellungsbeschluss und der vorliegenden Entwurfsfassung zum Beschluss des Nahverkehrsplans sind verschiedentliche Angebotsverbesserungen erfolgt, die unter dem Slogan „Mobil(er)leben im Landkreis Freudenstadt“ schrittweise die Mobilitätsgarantie erlebbar machen.

Der Landkreis baut dabei ein System auf, das den Linien-ÖPNV auf Hauptkorridoren stärkt, die Fahrtangebote auf den einzelnen Linien im Sinne des integralen Taktfahrplans aufeinander abstimmt und dort, wo der klassische Linienverkehr an seine Grenzen stößt und sogenannte „weiße Flecken“ lässt, die vom Linien-ÖPNV (fast) nicht bedient werden, durch das neue On-Demand-Angebot des ÖPNV-Taxis ergänzt. Fahrgäste, deren Fahrtwunsch nicht innerhalb einer Stunde durch reguläre Bus- und/oder Bahnverbindungen bedient wird, können ein ÖPNV-Taxi zu günstigen Fahrpreisen bestellen.

Dieses Angebot der Mobilitätsgarantie gilt montags bis donnerstags von 5 Uhr bis 24 Uhr, freitags von 5 Uhr bis 1 Uhr, samstags von 7 Uhr bis 1 Uhr sowie sonntags von 7 Uhr bis 24 Uhr.

Die folgenden Maßnahmen wurden bisher bereits umgesetzt (Kap. 5.1 -5.3):

5.1 Regio-Nationalparklinien

Parallel zur Neueröffnung des Nationalparkzentrums am Ruhestein hat der Landkreis Freudenstadt im Mai 2021 zwei Buslinien eingerichtet, die in Streckenführung und Bedienungsstandards den Kriterien des Regiobusförderprogramms des Landes Baden-Württemberg entsprechen:

- Freudenstadt – Ruhestein
- Baiersbronn – Ruhestein

Dabei sind die Fahrpläne dieser Linien abgestimmt mit Regiobusverkehren der Landkreise Baden-Baden und des Ortenaukreises.

Bis zur Einführung der Nationalparkbuslinien wurde der Raum Freudenstadt mit der Linie F 2 werktags im Sommer (April bis Oktober) sowie Mittwoch und Freitag im Winter mit drei Fahrtenpaaren und Samstag /Sonntag mit vier Fahrtenpaaren ab/bis Mummelsee über die Schwarzwaldhochstraße mit Freudenstadt verbunden. Anschlüsse von Stuttgart wurden nur unter der Woche abgenommen, am Wochenende verpassten Zug und Bus um wenige Minuten die Anschlussaufnahme. Nach Stuttgart bestand der Anschluss an allen Wochentagen nur bei einer Fahrt, bei allen anderen Fahrten wurde der Anschluss zum Zug um eine Minute verpasst.

Über Baiersbronn bestand ebenfalls an Werktagen im Sommer (April bis Oktober) sowie Dienstag und Donnerstag im Winter ein Kleinbusangebot ab Obertal zum Ruhestein und Schliffkopf. Ein Anschluss zum Mummelsee bestand bei zwei von drei Fahrtenpaaren. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wurde im Rahmen des vom Landkreis finanzierten Freizeitverkehrs vier Fahrtenpaare über Ruhestein – Mummelsee bis Schliffkopf angeboten. Die Zuganschlüsse in Baiersbronn in Richtung Karlsruhe waren gewährleistet, jedoch nur auf die langsame Stadtbahn.

Für die beiden Regiobuslinien wurde ein Fahrplankonzept entwickelt und umgesetzt:

Linie 100: Freudenstadt - Ruhestein

Das Fahrplankonzept der Linie 100 basiert auf den Prinzipien des Integralen Taktfahrplans, die sich aus den langfristig gesicherten Anschlüssen aus Richtung Stuttgart mit dem RegionalExpress zur Minute 45 und einer Abfahrt in Rückrichtung zur Minute 15 in Freudenstadt Hbf ableiten.

Ausgehend von diesen Systemzeiten verbindet die RegioNationalparklinie 100 Freudenstadt mit dem Ruhestein in einem den Fördervoraussetzungen entsprechenden Fahrtenangebot im 1-h-Takt. Dabei wurde die Streckenführung so gewählt, um sowohl in Freudenstadt eine umfassende Erschließung durch die Bedienung möglichst vieler auch touristisch und verkehrlich wichtiger Haltestellen anzubieten als auch in Freudenstadt Hbf eine attraktive Anschlusssituation mit ausreichenden Übergangszeiten zwischen Zug und Bus sicherzustellen. Die Linie 100 hat in Freudenstadt ihren Start- und Endpunkt am Stadtbahnhof / ZOB und steuert auf dem Weg zum Ruhestein unter anderem den Hauptbahnhof an. Die Fahrplanlage schafft dabei optimale Umstiegsmöglichkeiten zum Regionalexpress in Richtung Eutingen/Stuttgart. Für Personen, die vom RegionalExpress auf die Linie 100 umsteigen, ergibt sich eine Umstiegszeit von 5 Minuten, sowie für Personen, die von der Linie 100 auf den RegionalExpress umsteigen, eine Umstiegszeit von 7-9 Minuten. Neben dem Hauptbahnhof werden in Freudenstadt mehrere weitere Halte im Stadtgebiet (Landratsamt und Marktplatz) gemacht, um eine gute Erschließungsfunktion der Kreisstadt zu gewährleisten. Der wei-

tere Linienweg führt die Regiobuslinie entlang der B28 und B500 (Schwarzwaldhochstraße) über die wichtigen touristischen Ziele Campingplatz, den Luftkurort Kniebis mit Schwimmbad und Skistadion. Weitere wichtige Haltestellen für Wanderknotenpunkte und Ausflugsgaststätten und Hotels sind sodann Alexanderschanze, Zuflucht, Lotharpfad und Schliffkopf, bevor das Nationalparkzentrum Ruhestein erreicht wird.

Die Fahrzeitlage wurde so gewählt, um neben der Anschlusssituation in Freudenstadt auch am Ruhestein teilweise bereits in der gegenwärtigen Ausbaustufe und perspektivisch in alle Richtungen Anschlüsse zwischen den verschiedenen Regiobuslinien mit kurzen Übergangszeiten zu ermöglichen. Solange der integrale Taktknoten am Ruhestein noch nicht in alle Richtungen hergestellt werden kann, kann das Nationalpark-Zentrum mit seiner Aufenthaltsqualität und den Informationsmöglichkeiten für die Fahrgäste zur Überbrückung der Wartezeit genutzt werden. Auf dem Rückweg wird der gleiche Streckenverlauf gewählt. Die kurze Wendezeit am Ruhestein (7 Minuten) ermöglicht einen effizienten Umlaufplan mit einem sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel.

Linie 200: Baiersbronn – Ruhestein

Die Fahrplanlage der Regiobuslinie: Baiersbronn - Ruhestein orientiert sich sowohl an einem „schlanken Übergang“ in Baiersbronn von (Übergangszeit: 10 Minuten) und zur (Übergangszeit: 14 Minuten) S-Bahn aus und in Richtung Karlsruhe und stellt gleichzeitig am Ruhestein durch die Ausrichtung am dortigen 30er-Knoten die Umsteigemöglichkeit zwischen den weiteren Nationalpark-Regiobuslinien her. Ausgehend von diesen Systemzeiten verbindet die RegioNationalparklinie 200 Baiersbronn mit dem Ruhestein in einem den Fördervoraussetzungen entsprechenden Fahrtenangebot im 1-h-Takt.

Dabei folgt die Linie 200 ab Bahnhof Baiersbronn dem Talverlauf der Murg. Über die Zentralhaltestelle Münster-Platz wird anschließend das Freibad/Eislaufhalle/Kurpark angefahren und über Mitteltal Obertal erreicht. Hier sind die Haltestellen Naturbad und Burg Tannenfels hervorzuheben, bevor die Verknüpfungsstelle am Nationalparkzentrum Ruhestein erreicht wird. Mit der dortigen 10-minütigen Wendezeit wird ein effizienter Umlaufplan mit einem sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel erreicht.

Beide Linien stellen am Ruhestein Anschluss in Richtung Baden-Baden sowie Achern her. Sie sind mit ihrer engen Taktung wichtiger Bestandteil der Mobilitätsgarantie des Landkreises Freudenstadt.

Seit Einführung werden die Fahrten einem internen Projektcontrolling unterzogen. Die Auslastung der Busse ist besser als erwartet, jedoch stark von den touristischen Zeiten, der Tageszeit und dem Wetter abhängig. Die Auslastung konzentriert sich bei beiden Linien insbesondere auf den späten Vormittag und auf nachmittags (vgl. Anlage 19 und 20).

5.2 Freizeitbusnetz

5.2.1 Zubringerlinien zu den Nationalparkbussen

Folgende Buslinien wurden als Zubringerlinien zu den Nationalparkbussen umgestaltet:

- Linie 7266 (Werktagsverkehr) bzw. 13 (Freizeitverkehr) von Freudenstadt über Kniebis nach Wolfach wurde als Anschlusslinie an den Nationalparkbus angepasst:

- Die Fahrten wurden auch unter der Woche, soweit trotz Schülerverkehr möglich, vertaktet
- Fahrten zwischen Freudenstadt und Kniebis wurden weitgehend (soweit betrieblich und schülerverkehrstechnisch möglich) eingestellt, um Parallelfahrten zum Nationalparkbus zu vermeiden. Die eingesparte Fahrleistung wurde für Zusatzfahrten auf dem Abschnitt Kniebis – Wolfach verwendet, sodass hier das Angebot kostenneutral deutlich verbessert werden konnte.
- In Kniebis besteht jeweils Anschluss sowohl von/nach Freudenstadt als auch vom/zum Ruhestein.
- Vom Ortenaukreis finanziert wurde die Linie bis Hausach (Schwarzwaldbahn) verlängert.
- Linie A12 nach Hinterlangenbach wurde in der Sommersaison verlängert bis Seibelseckle (Anschluss an die Nationalparklinien 100 und 200)
- Vom Ortenaukreis wurde eine Linie eingerichtet (Linie F118) von Bad Griesbach bis Kniebis. Leider passt diese auf Grund der vorgegebenen Fahrplanzwänge nur an einem Linienende zu den weiterführenden Anschlüssen.

5.2.2 Sonstige Freizeitbuslinien

Linie 1 zwischen Freudenstadt und Horb am Neckar wurde von einem Stunden- auf einen Zweistundentakt reduziert, da in der Stunde dazwischen eine Fahrmöglichkeit mit dem Zug besteht.

Der südliche Ast der ehemaligen Linie 1 über das Dießener Tal wurde angesichts des dort geringen Fahrgastaufkommens auf Anrufverkehr umgestellt, beginnend und endend am Schopflocher Bahnhof, dort fahrplantechnisch angebunden an die Züge in/aus beiden Richtungen.

Außerdem wurden auch die anderen Linien im Bereich Schopfloch so umgestaltet, dass die dort sich begegnenden Züge jeweils in beiden Richtungen angebunden sind: so entstand die Linie 10 mit der neuen Linienführung von Freudenstadt über Dietersweiler – Glatten - Schopfloch – Waldachtal nach Pfalzgrafenweiler. Die genannten Orte profitieren so neu von einer regelmäßigen Anbindung an die Stuttgarter Züge in Schopfloch.

Kälberbronn wurde neu ins Freizeitnetz aufgenommen.

Besenfeld wurde mit Hinterlangenbach (- Seibelseckle) zu einer durchgehenden Linie verbunden, die in Schönmünzach in beiden Richtungen mit den Zügen der Murgtalbahn verknüpft sind. Entsprechend der überschaubaren Nachfrage wird diese Linie als Anruflinie nur bei Bedarf bedient.

Linie 14 fährt von Freudenstadt aus nicht mehr direkt, sondern über Loßburg nach Schömberg – Reinerzau – Alpirsbach, so ist Loßburg auch am Wochenende direkt mit seinen östlichen Teilorten verbunden.

Die größeren Ortschaften südlich von Horb am Neckar (Nordstetten, Empfingen und Betra) wurden mit einer neuen Buslinie 8 im Zweistundentakt an Horb am Neckar angebunden, die auch Dettensee, Dommelsberg und Wiesenstetten bedient.

Am Samstag wurde der Stadtverkehr Horb am Neckar zwischen Bahnhof und Hohenberg vertaktet und in den Nachmittag ausgeweitet.

Die meisten anderen Stadtteile von Horb am Neckar werden auch am Wochenende durch die Bahn (Mühlen) oder kreisüberschreitende Buslinien bedient. Lücken im Fahrplan oder fehlende überregionale Linien wurden durch mehrere

Anruf-Linien ergänzt. Neu wurde dabei über die Linie A6 die Anbindung von Eutingen im Gäu an die Züge im Bahnhof Eyach hergestellt, sodass eine bisher am Wochenende nicht vorhandene attraktive Verbindung von Eutingen im Gäu nach Rottenburg und Tübingen hergestellt wurde.

5.3 ÖPNV-Taxi in den Städten Horb am Neckar und Freudenstadt

Im Sommer 2022 wurde die Mobilitätsgarantie im Landkreis Freudenstadt zunächst in den großen Kreisstädten Horb am Neckar und Freudenstadt eingeführt, in dem das Linien-ÖPNV-Angebot durch ein innovatives On-Demand-Angebot ergänzt wurde.

On-Demand-Verkehre (nachfolgend „ODM-Verkehre“) ergänzen und verdichten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sie eignen sich insbesondere zur Schließung von zeitlichen und räumlichen Angebotslücken. Ihnen kommt daher derzeit und wohl auch in Zukunft eine verstärkte Bedeutung zu – dies zeigt sich auch an den vielen verschiedenen dahingehenden Förderprojekten.

In der Regel werden für ODM-Verkehre neben den Fahrzeugflotten, Fahrpersonal, ein entsprechendes Overheadkonstrukt sowie Softwaresysteme zur digitalen Aussteuerung der Verkehre (nimmt zunehmend an Bedeutung zu), beschaffen. Dies geschieht üblicherweise durch wettbewerbliche Vergabeverfahren (Vertragsbestellungen). Es lässt sich beobachten, dass solche Ausschreibungen von ODM-Verkehren zu sehr hohen (relativen) Kosten führen und einige wenige „Full-Service-Anbieter“ die Aufträge gewinnen. Der Grund hierfür liegt insbesondere in der Vorhaltung der Kapazitäten (Personal, Fahrzeuge) über den gesamten Bedienungszeitraum, was zu hohen Fixkosten führt. In der Praxis entstehen so Werte von bis zu 200 € Kosten pro durchgeführte Fahrt. Gerade dort, wo der „klassische“ ÖPNV schwächelt, d.h. in zeitlich und/oder räumlich wenig erschlossenen Gebieten, stehen die Gesamtsystemkosten in einem Missverhältnis zum Systemnutzen (Zahl der beförderten Fahrgäste). ODM-Projekte, insbesondere im ländlichen Raum oder kleinen und mittleren Städten, sind daher ohne Förderung nicht nachhaltig finanzierbar, obwohl sie für die Verkehrswende dringend benötigt werden.

Das ÖPNV-Taxi des Landkreises Freudenstadt setzt hier an und bildet ODM-Verkehre über die bereits vorhandenen Kapazitäten des lokalen Gelegenheitsverkehrs ab. Das System wurde im Landkreis Freudenstadt in den Städten Horb am Neckar und Freudenstadt zum 01.09.2022 im Rahmen des Projektes „mobilerleben“ in der Funktionsweise des ÖPNV-Taxis eingeführt.

5.3.1 Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

Während der klassische On-Demand-Verkehr auf Grundlage einer Genehmigung nach § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehr erbracht wird, benötigt der On-Demand-Verkehr als ÖPNV-Taxi keine eigene „neue“ personenbeförderungsrechtliche Genehmigung, sondern kann allein auf Basis der den Taxiunternehmen bereits erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung nach § 47 PBefG erbracht werden.

Durch das Angebot des ÖPNV-Taxis füllen die teilnehmenden Taxiunternehmen die ihnen bereits nach § 8 Absatz 2 PBefG gewährte Funktion aus, mit Taxen oder Mietwagen den Linien-ÖPNV „zu ersetzen, ergänzen oder zu verdichten“. Ihnen kommt insofern eine Hilfsfunktion zu, um die in einem Nahverkehrsplan

definierte „ausreichende Verkehrsbedienung“ in Zeiten und Räumen herzustellen, in denen der Linien-ÖPNV nicht verfügbar ist.

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Rechtliche Grundlagen

Das Modell ermöglicht eine **beihilfenrechtskonforme Abrechnung** nach der VO 1370/2007

- Ausgleich des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007
- Basis ist regulärer Taxitarif, der über ein mathematisches Modell beihilfenrechtskonform ggü. dem Aufgabenträger abgerechnet wird
- Abrechnungsmodell ist mit seinen Parametern auf die spezifische (Markt-)Situation vor Ort und deren Entwicklung flexibel anpassbar
- Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung erfolgt über digitales Tool

Für die Teilnahme wird ausschließlich eine **Taxigenehmigung nach § 47 PBefG** benötigt

- Das Taxi kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“
- Hilfsfunktion ist durch Nahverkehrspläne oder kommunalpolitische Beschlüsse zu begründen; es werden damit ÖPNV-Leistungen gemäß der VO 1370/2007 erbracht
- Die allgemeine Vorschrift wird über eine Rechtsverordnung nach § 51 Abs. 1 PBefG erlassen oder über eine tarifliche Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG mit den Taxiunternehmen diskriminierungsfrei vereinbart

Abbildung 16: Übersicht der rechtlichen Grundlagen des ÖPNV-Taxis

Aus Sicht eines umsetzungsorientierten Aufgabenträgers führt die Vergütung der eigenwirtschaftlichen Taxiunternehmen für die ÖPNV-Taxi-Fahrten mittels einer Rechtsverordnung nach §51 Absatz 1 PBefG oder einer tariflichen Sondervereinbarung nach §51 Absatz 2 PBefG zu einem Verzicht auf die sonst notwendigerweise mit der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im ÖPNV verbundenen Formalia und Fristen. Denn durch die Ausgestaltung als ÖPNV-Taxi bedarf es weder einer Vorabbekanntmachung über die beabsichtigte Einführung des On-Demand-Verkehrs noch eines europaweiten Vergabeverfahrens für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Dies beschleunigt die Einführung des ÖPNV-Taxis um mehrere Monate ggf. Jahre.

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Beschaffungs- und Einrichtungsprozess I (klassisch)



Abbildung 17: Schematische Darstellung des ÖPNV-Taxi-Modells

Die Vergütung von klassischen On-Demand-Verkehren erfolgt in der Regel über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der in der Regel in einem europaweiten Vergabeverfahren für einen festen Zeitraum vergeben wird.

Demgegenüber erfolgt die Vergütung der ÖPNV-Taxi-Fahrten durch eine beihilfrechtskonforme Abrechnung nach der EU-VO 1370/2007, in dem den Taxiunternehmen ein Ausgleich für eine erbrachte Fahrt auf Basis des regulären Taxitarifes gewährt wird. Mit Hilfe eines mathematischen Modells wird auf Basis des regulären Taxitarifes jede Besetztfahrt wie folgt abgerechnet:

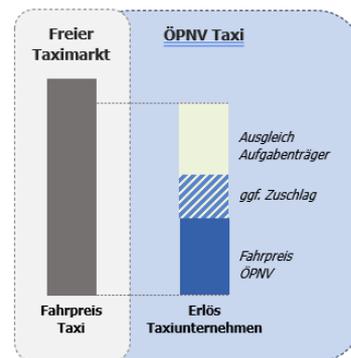
- Besetzt-Kilometer gemäß gültiger Taxitarifordnung (Arbeitspreis)
- Grundpreis gemäß gültiger Taxitarifordnung in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit des Fahrzeuges über den Tag
- Ab Erreichen der Kostendeckungsgrenze (derzeit ca. 35 €/Stunde/Fahrzeug) über die gesamte Verfügbarkeitszeit des Tages erfolgt nur noch eine Vergütung von Deckungsbeiträgen für die variablen Kosten aus dem Arbeitspreis des Taxitarifes (dies entspricht ca. 20 % des Arbeitspreises)

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip II

Aufgabenträger rabattiert Taxitarif für Fahrgäste durch gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer **allgemeinen Vorschrift***

- Taxiunternehmen erbringen **eigenwirtschaftlich** ÖPNV-Leistungen*
- mit Unternehmen vor Ort können ÖPNV-Leistungen **wettbewerbsfrei** erbracht werden
- Fahrgäste zahlen ÖPNV-Tarif (ggf. mit Zuschlägen)
- Aufgabenträger zahlt Differenz zum genehmigten Taxitarif an die Taxiunternehmen (allerdings mit Abschlägen gemäß den Vorgaben des Anhangs der VO (EG) 1370/2007)
- **Es fallen nur Kosten an, wenn tatsächlich Fahrleistung erbracht wird. Kosten für Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen entfallen!**



*gem. VO (EG) 1370/2007

Abbildung 18: Wirtschaftliche Grundlagen des ÖPNV-Taxis

Die Fahrgäste zahlen den ÖPNV-Tarif zuzüglich eines Komfortzuschlages, vgf-Dauerkarten werden anerkannt.

Im Unterschied zu den Vergütungsmodellen klassischer On-Demand-Systeme werden beim ÖPNV-Taxi nur tatsächlich erbrachte Fahrleistungen vergütet, den teilnehmenden Taxiunternehmen werden keine separaten Kosten für Vorhaltung von Personal oder Fahrzeugen erstattet.

5.3.2 Funktionsweise des ÖPNV-Taxis

ODM-Fahrten mit dem ÖPNV-Taxi werden grundsätzlich von Taxiunternehmen mit Betriebssitz im Projektgebiet durchgeführt. Das ÖPNV-Taxi kann nach § 8 Absatz 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“. Die Fahrten werden – wie in ODM-System üblich – nur nach Vorbestellung durchgeführt, die Fahrgäste zahlen den ÖPNV-Tarif (ggf. mit Zuschlägen). Der

ÖPNV-Aufgabenträger zahlt – mit gewissen Abschlägen – die Differenz zum genehmigten Taxitarif an die Taxiunternehmen. Der Aufgabenträger „rabattiert“ letztlich den Taxitarif.

Die Umsetzung des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung des Aufgabenträgers im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Absatz 2 VO 1370/2007. Basis ist der reguläre Taxitarif, der über ein mathematisches Modell in ein beihilfenrechtskonformes Modell überführt wird. Hierzu kommen Formeln und Parameter zur Anwendung, mit denen die Ausgleichsleistung konform zu den Vorgaben des Anhangs der VO 1370/2007 berechnet werden (beihilfenrechtskonforme Abrechnung, insbesondere Vermeidung einer Überkompensation).

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Beschaffungs- und Einrichtungsprozess II (ÖPNV-Taxi)

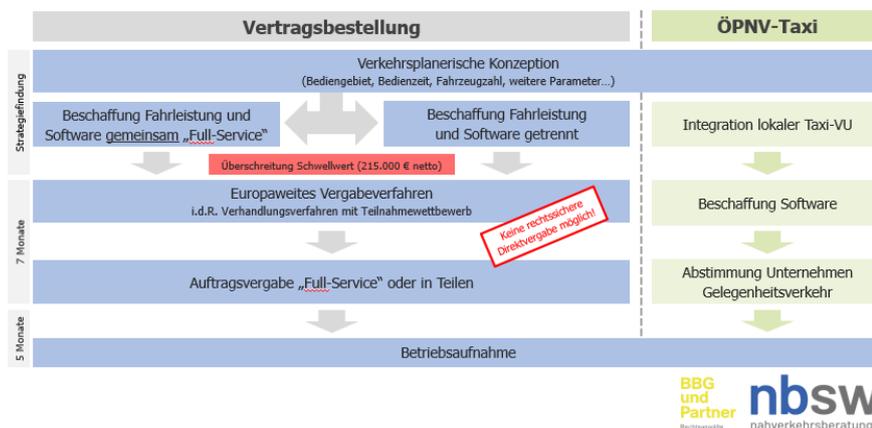


Abbildung 19: Beschaffungs- und Einrichtungsprozess des ÖPNV-Taxis

Die ODM-Verkehre des ÖPNV-Taxis werden insoweit eigenwirtschaftlich erbracht. Daher ist auch kein Ausschreibungsverfahren erforderlich und kein Vertragsverhältnis mit den Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs. Die Leistungen werden wettbewerbsfrei vergeben. Es kann jedes ansässige Unternehmen am System teilnehmen. Die Teilnahme an diesem System erfolgt für die Unternehmen freiwillig nach Maßgabe der Verfügbarkeit ihrer Fahrzeuge. Die Unternehmen erbringen neben den Fahrten für das ÖPNV-Taxi weiterhin eigenwirtschaftlichen Gelegenheitsverkehr.

Durch diesen vom für klassischen ODM-Verkehre abweichenden Beschaffungs- und Einrichtungsprozess konnte das ÖPNV-Taxi binnen eines Jahres im Landkreis Freudenstadt eingeführt werden:

- Ende Juli 2021: Förderzusage durch das Land Baden-Württemberg
- Herbst 2021: Erste Gespräche mit der vgf und den Taxiunternehmen aus Freudenstadt und Horb am Neckar (Information über das Modell des „ÖPNV-Taxi“ und Klärung der grundsätzlichen Teilnahmebereitschaft)
- Dezember 2021: Ausschreibung der Dispositionssoftware und der Front-End App
- Mai 2022: Vergabe der Dispositionssoftware und Front-End-App
- September 2022: Start der Mobilitätsgarantie durch Einführung der ÖPNV-Taxi-Angebote in den großen Kreisstädten Horb am Neckar und Freudenstadt

Die Einführung der ÖPNV-Taxi-Angebote in Horb am Neckar und Freudenstadt

diente als Pilotprojekt, um Erfahrungen hinsichtlich der Funktionsweise, Akzeptanz (sowohl bei Fahrgästen als auch Taxiunternehmen) und Kosten für den Landkreis zu sammeln. Auf Basis dieser Erfahrungen erfolgt die Ausweitung des ÖPNV-Taxiangebotes auf das gesamte Gebiet des Landkreises Freudenstadt ab Sommer 2023.

5.3.3 Software

Für die Einführung des ÖPNV-Taxis wurde im Landkreis Freudenstadt eine eigene Software im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens beschafft. Die Software besteht aus einem Hintergrundsystem (Backend beim Auftragnehmer mit ausreichend Kapazität und entsprechender Infrastruktur), einer Kunden-Frontend-Anwendung (jeweils Smartphone-/Tablet-Anwendung für Android und iOS sowie Browser-Anwendung), einer Fahrpersonal-Frontend-Anwendung (jeweils Smartphone-/Tablet-Anwendung für Android), einem Dispositions- sowie einem Steuerungs-Frontend (jeweils als Browser-Anwendung). Der Aufbau der Software ist Abbildung 20 zu entnehmen.

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Prinzipskizze Software

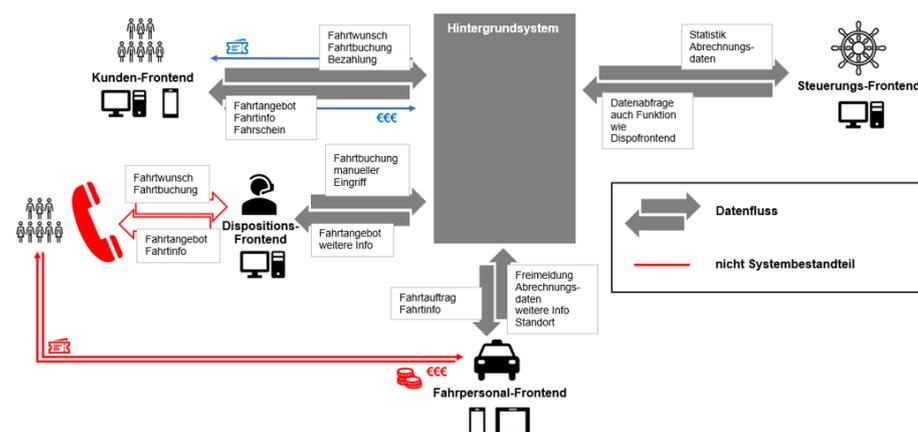


Abbildung 20: Software des ÖPNV-Taxis

Die Taxiunternehmen melden freie Kapazitäten – bspw., wenn Taxen am Bahnhof warten – über eine App im Hintergrundsystem der eigens für das ÖPNV-Taxi entwickelten – und auf dem Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens beauftragten – Software. Fahrgäste können digital per App oder per Telefon über eine einzurichtende Dispositionszentrale buchen (bei Bedarf Ausbau dieser Plattform zur Mobilitätsberatung für Bürger).

Der ODM-Verkehr soll den klassischen Linienverkehr ergänzen und verdichten, nicht jedoch ein Parallelangebot schaffen. Das ist Sinn und Zweck des ODM-Verkehrs. Die Software des ÖPNV-Taxis prüft daher zunächst, ob eine entsprechende und hinreichende Fahrtmöglichkeit auf einer Relation des klassischen ÖPNV besteht. Wenn ja, wird der Fahrgast über die Software auf den klassischen ÖPNV verwiesen, die ODM-Fahrt wird nicht angeboten. Andernfalls erhält der Fahrgast eine ODM-Fahrt. Die Software setzt ODM-Fahrten des ÖPNV-Taxis auch für Fahrten als Zu- oder Abbringer auf bzw. von starken Achsen an. D. h. Fahrgäste, die kein hinreichendes Angebot bzw. keine hinreichende Fahrtmöglichkeit des klassischen ÖPNV „vor der Haustüre“ haben, erhalten keine direkte

ODM-Fahrt, wenn auf einer nahe gelegenen Hauptachse eine Fahrtmöglichkeit mit dem klassischen ÖPNV besteht. Die Fahrgäste werden dann diesen Achsen zugeführt.

Was eine „hinreichende“ Fahrtmöglichkeit ist, lässt sich anhand von verschiedenen Parametern (z.B. Umsteigehäufigkeit, Reisezeit, Fußwege zu den Haltestellen etc.) einstellen. Diese Parameter sind Grundlage für die Berechnung von „Widerständen“ einer Verbindung bzw. Fahrt, die letztlich ausschlaggebend für die oben beschriebene Bewertung des Angebots im klassischen ÖPNV und die Entscheidung der Software für oder gegen eine ODM-Fahrt sind („Widerstandsmodell“). Die dabei zur Anwendung kommenden Formeln entstammen wissenschaftlichen Werken mit anpassbaren Parametern.

Die Kommunikation mit dem Fahrzeug bzw. Fahrpersonal erfolgt mittels Fahrzeug-Front-End. Nach Buchung (und ggf. Fahrscheinkauf) einer vorgeschlagenen Fahrt durch den Kunden wird die Fahrt im System gebucht und ein entsprechender Fahrtauftrag wird erstellt. Der Fahrtauftrag wird an das verfügbare Fahrzeug weitergeleitet, das im Rahmen der vorher festgelegten Betriebsparameter für den Fahrtauftrag am besten geeignet ist. Wird eine Fahrt von mehreren Fahrgästen gebucht oder die Kapazitätsgrenze des Fahrzeuges anderweitig - ggf. durch Ridepooling - erreicht, so sind entsprechend mehr Fahrtaufträge zu erstellen und mehrere Fahrzeuge einzusetzen.

Das Fahrpersonal kann den Fahrtauftrag ablehnen. Das Fahrzeug wird automatisch als nicht verfügbar gemeldet. Der Fahrtauftrag wird an das verfügbare Fahrzeug weitergeleitet, das im Rahmen der vorher festgelegten Betriebsparameter für den Fahrtauftrag am nächstbesten geeignet ist.

Zusätzlich hält die vgf eine personenbesetzte Dispositionszentrale vor. Die Dispositionszentrale kann über das Dispositions-Frontend jederzeit manuell und vollumfänglich in die Funktion der Software eingreifen und sich über diese hinwegsetzen. Folgende Eingriffe sind insbesondere möglich:

- a) Fahrtwunscheingabe in das System (z.B. bei telefonischem Fahrtwunscheingang);
- b) ODM-Fahrtermittlung zwischen zwei manuell bestimmten (virtuellen) Haltestellen;
- c) Ridepooling, auch unter Ausweitung des planmäßigen Puffers für Ridepooling und mangelnde Fahrzeugkapazität bzw. die maximal mögliche Verlängerung einer Fahrt;
- d) Stornieren bzw. zeitl. Verschiebung einer gebuchten Fahrt bzw. eines Fahrtwunsches;
- e) Aussetzen des Ridepoolings bei Fahrtermittlung;
- f) Abweichende Zuordnung von Start und Ziel der Fahrt (= Relation) zu entsprechenden virtuellen Haltestellen;
- g) Fahrtauftragserstellung;
- h) Fahrtauftragweiterleitung an beliebiges Fahrzeug, Entziehen von Fahrtaufträgen

Nach Buchung können die Kunden einen entsprechenden Einzelfahrschein über

das Kunden-Frontend kaufen. Darüber hinaus können über das Kunden-Frontend auch weitere Fahrscheine des Fahrscheinsortiments der vgf gekauft werden. Die Einnahmen fließen unmittelbar und in gesamter Höhe (brutto inkl. MwSt.) auf ein vom Auftraggeber angegebenes Konto. Während zu Beginn des Pilotprojektes die Fahrscheine / Zuschläge nur bar direkt im Taxi gekauft werden konnten, besteht seit April 2023 auch die Möglichkeit, das Angebot bargeldlos über einen Online-Zahldienstleister mit Kreditkarte über die App im Rahmen des Buchungsprozesses vorab zu begleichen.

Die Fahrscheine sind über das Kunden-Frontend visuell auf dem Display zur Sichtprüfung durch Fahrpersonal abgebildet.

Sämtliche Verkaufsdaten werden im Hintergrundsystem gespeichert und sind über das Controlling-Frontend einsehbar.

Zusätzlich bietet die Software Kommunikationsmöglichkeiten mit den Kunden (standardmäßig über Fahrgast-Frontend mittels Push-Nachricht, bei Buchung über Dispozentrale über Dispo-Frontend mit Dispositionszentrale) sowie Fahrpersonal (standardmäßig über Fahrpersonal-Frontend). Im Rahmen der Kommunikation werden für die oben beschriebenen Prozesse zuträgliche Informationen eingeholt bzw. übermittelt, bspw. sind die Anzahl der mitfahrenden Personen und sonstige relevante Informationen, wie z. B. erforderliche Barrierefreiheit vom Kunden einzuholen (entsprechende Eingabemaske).

5.3.4 Marketing

Die Einführung des ÖPNV-Taxis wurde durch eine professionelle, offensive Marketingkampagne begleitet, deren Kern die Einführung und Etablierung der Marke „Mobil-Erleben im Landkreis Freudenstadt“ war und ist. Hierbei wurde eine wirkungsvolle und empathische Awareness-Kampagne durchgeführt, die eine Marke für das neue Verkehrsangebot geschaffen hat, die professionell und agenturbegleitet entwickelt und implementiert wurde.

Im Zuge des Marketing wurden zielgruppenspezifische Anzeigen online geschaltet (u.a. auf der eigenen Webseite und in Social Media) sowie mit Offline-Werbemitteln, wie Plakaten und Flyern (vgl. Anlage 21) geworben. Des Weiteren ist eine App entwickelt worden und es werden Volkshochschulkurse zur Verwendung der App angeboten.

Zu Beginn der Kampagne, fokussierte man sich insbesondere auf zwei Zielgruppen:

- Schüler
 - Digital affin und nutzen häufig Social Media
 - Offen für Neues
 - Mund-zu-Mund-Propaganda sehr stark
 - Ansprache: Laut und komprimiert
- Senioren
 - Erhöhte Aufmerksamkeit durch analoge Werbung. Digital eher als Unterstützung mit dem Ziel einer Nutzung der App
 - Oft weniger offen für Neues, ggf. Resistenz mit Gewohnheiten zu brechen
 - Mund-zu-Mund-Propaganda auch stark
 - Ansprache: Kontrolliert und empathisch, Angst vor Neuen nehmen, Vorteile kommunizieren

Im Zuge dessen hat man schließlich eine mehrstufige Kampagne für den Landkreis Freudenstadt aufgebaut.

5.3.5 Inanspruchnahme

Die Einführung des ÖPNV-Taxis wurde begleitet durch ein engmaschiges Monitoring sowohl durch kontinuierliches, betriebsbegleitendes Controlling von Buchungen und Nutzungen durch das Landratsamt als auch durch ein externes Controlling mit einer auch die Nichtnutzer umfassenden Befragung.

Im Sommer 2023 sind knapp 1.700 Nutzer für das ÖPNV-Taxi registriert gewesen, die überwiegend mit dem Angebot zufrieden sind. Seit Betriebsaufnahme im September 2022 erfreut sich das ÖPNV-Taxi in Horb am Neckar und Freudenstadt einer kontinuierlich steigenden Nachfrage. Insbesondere zwischen August 2023 und September 2023 gab es einen starken Anstieg der Fahrtenanzahl (vgl. Abb. 21).

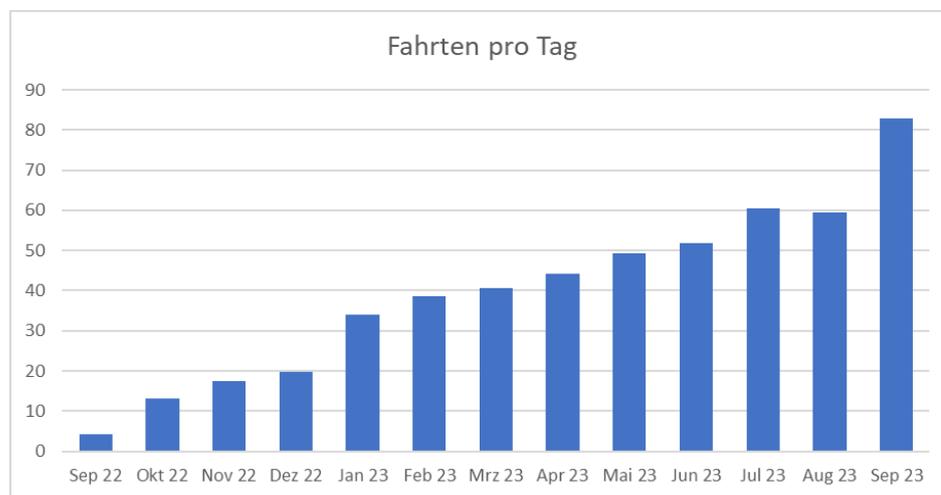


Abbildung 21: Anzahl der Fahrten pro Tag im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Landratsamt Freudenstadt 2023

Die Durchschnittskosten pro Fahrt sind in den letzten Monaten hingegen gewissen Schwankungen unterlegen. Nachdem nach Einführung des ÖPNV-Taxis die durchschnittlichen Kosten monatlich schrittweise gesunken sind, sind sie wieder angestiegen. Im September 2023 lagen die durchschnittlichen Kosten pro Fahrt bei knapp 25€ (vgl. Abb. 22).

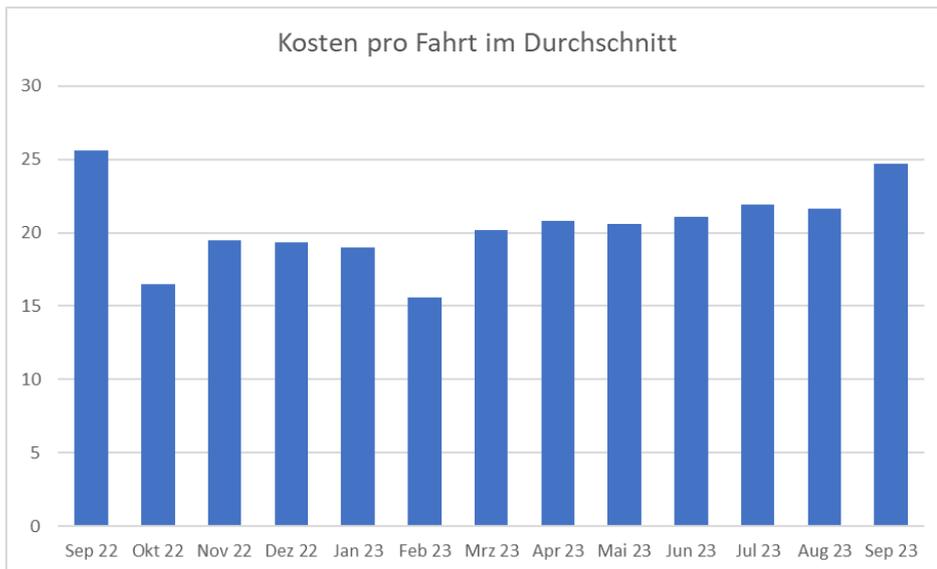


Abbildung 22: Kosten pro Fahrt mit dem ÖPNV-Taxi

Quelle: Landratsamt Freudenstadt 2023

Bei einer Betrachtung der Buchungszeiten des ÖPNV-Taxis kann festgestellt werden, dass werktags die Inanspruchnahme relativ gleichmäßig über den Tag verteilt ist, mit einer deutlichen Steigerung ab 20 Uhr am Abend (vgl. Abb. 23).



Abbildung 23: Buchungszeiten des ÖPNV-Taxis – unter der Woche

Am Wochenende ist die Nutzung etwas ausgeglichener, mit einer geringeren Nachfragespitze in den Abendstunden (vgl. Abb. 24).



Abbildung 24: Buchungszeiten des ÖPNV-Taxis – am Wochenende

Das interne Projektcontrolling des Pilotprojektes wurde ergänzt durch ein externes Projektcontrolling im Auftrag des Landes Baden-Württemberg als Fördermittelgeber. Gemeinsam haben PROGNOSE und KE-Consult die Einführung des ÖPNV-Taxis mit einer Befragung von Nutzern und Nichtnutzern beobachtet. Im Folgenden werden Auszüge aus dem Zwischenbericht vom 28.04.2023 wiedergegeben, die auf einer Umfrage von insgesamt 426 Personen beruhen, von denen 176 Nutzer des ÖPNV-Taxis sind und 250 Personen, die Nichtnutzer sind. Bei der Umfrage kristallisierte sich heraus, dass das ÖPNV-Taxi vorwiegend in der Freizeit genutzt wird und um auf direktem Weg zum Ziel zu gelangen (vgl. Abb. 25 und 26).

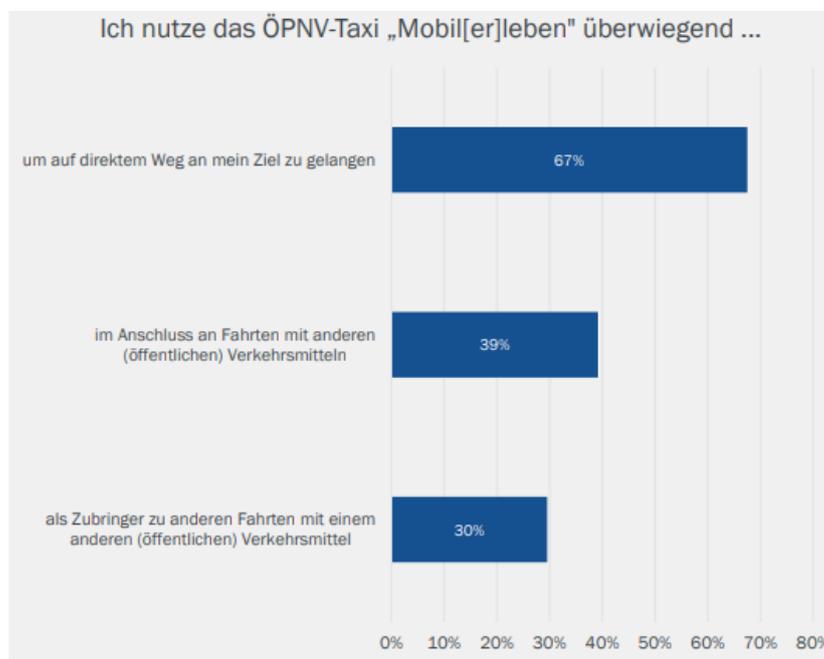


Abbildung 25: Wegezwecke des ÖPNV-Taxis
– Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Online-Befragung Mobil[er]leben 2023, Stichprobengröße = 176

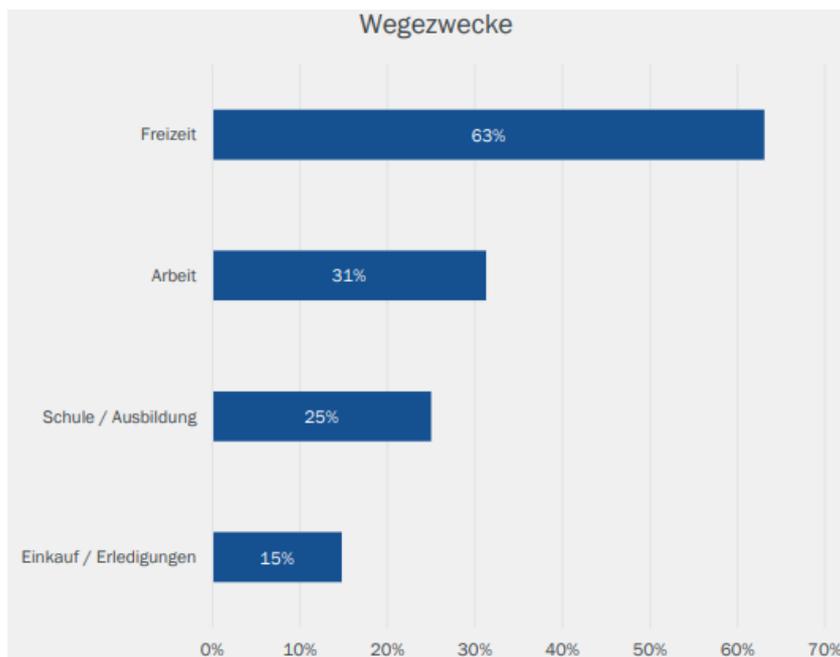
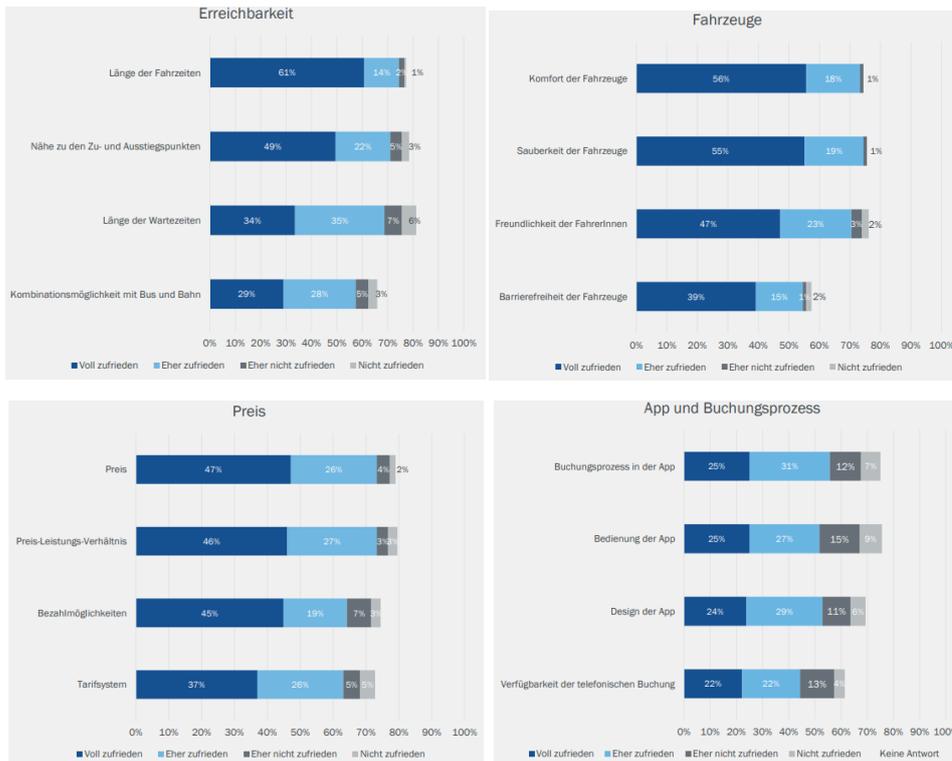


Abbildung 26: Wegezwecke des ÖPNV-Taxis
– Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Online-Befragung Mobil[er]leben 2023, Stichprobengröße = 176

Somit eröffnet sich eine neue Möglichkeit für die Nutzer, um in ihrer Freizeit, ohne die Verwendung des eigenen Pkws, schnell von A nach B zu kommen. In der Umfrage ging es schließlich auch darum, wie zufrieden die Nutzer mit dem aktuellen Angebot des ÖPNV-Taxis sind. Dabei ist zu sehen, dass die Nutzer bezüglich der Erreichbarkeit vor allem die Länge der Fahrtzeit positiv bewerten. Des Weiteren sind für die Befragten besonders folgende Aspekte zufriedenstellend (vgl. Abb. 27):

- Komfort der Fahrzeuge
- Sauberkeit der Fahrzeuge
- Preis
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Bezahlmöglichkeiten



Fehlende Prozentpunkte zu 100%= „k.A.“.

Abbildung 27: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Taxi
– Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Online-Befragung Mobil[er]leben 2023, Stichprobengröße = 176

Bei den Nichtnutzern des ÖPNV-Taxis wurden als häufigste Gründe aufgeführt, dass das Angebot ihnen nicht bekannt ist (38%), sie lieber ihren eigenen Pkw nutzen (27%) oder das Angebot nicht in ihrem Einzugsgebiet liegt (25%) (vgl. Abb. 28).

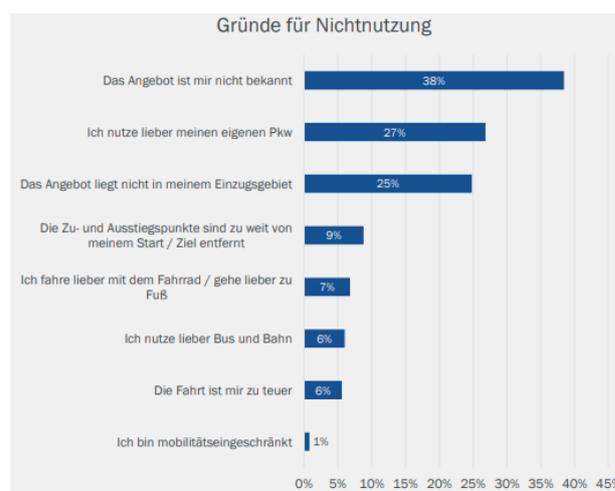


Abbildung 28: Gründe für Nichtnutzung des ÖPNV-Taxis
– Online-Umfrage im Landkreis Freudenstadt

Quelle: Online-Befragung Mobil[er]leben 2023, Stichprobengröße = 176

Insgesamt kann das Feedback aus der Bevölkerung für das ÖPNV-Taxi überwiegend als positiv bewertet werden. Dies spiegelt sich unter anderem auch darin wider, dass es aktuell für rund 60 Fahrten (Stand Sommer 2023) pro Tag genutzt wird und somit die Fahrtenanzahl seit Einführung des ÖPNV-Taxis deutlich zugenommen hat. Zudem stimmte der Kreistag im Mai 2023 der sukzessiven Ausweitung des ÖPNV-Taxis auf den gesamten Landkreis zu. Die Ausweitung auf den gesamten Landkreis erfolgt seit dem Sommer 2023. Voraussetzung für die Ausweitung in eine Kommune ist ein Betriebssitz eines Taxiunternehmens vor Ort oder in unmittelbarer Nähe. Diese Voraussetzungen sind bereits in den Gemeinden Baiersbronn, Dornstetten, Empfingen, Eutingen im Gäu, Loßburg, Pfalzgrafenweiler, Glatten, Waldachtal, Schopfloch, Grömbach und Wörnersberg erfüllt.

Anhand der Erkenntnisse der Befragungen sowie der gutachterlichen Bewertung des ÖPNV-Angebots wird insgesamt deutlich, dass noch Verbesserungsbedarf besteht und es im Landkreis erhebliche Mängel im ÖPNV gibt. Insbesondere das ÖPNV-Angebot in den Randzeiten von Werktagen sowie im Freizeitverkehr weist Verbesserungspotenzial auf. Im Zuge dessen nimmt aber besonders das ÖPNV-Taxi eine wichtige Rolle ein und zeigt für die geplante Ausweitung auf den gesamten Landkreis ein großes Potenzial auf.

Des Weiteren sind beim ÖPNV als verbleibende Defizite bestehende Überschneidungen von Linien in der Linienführung hervorzuheben, sowie die fehlende Taktung und Anbindung an den SPNV. Insgesamt besteht nach wie vor eine zu starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr.

6 Zielnetz

Das Zielnetz für den ÖPNV im Landkreis Freudenstadt ist der Kern des Projekts „Mobil(er)leben im Landkreis Freudenstadt“, um die Mobilitätsgarantie des Landkreises Freudenstadt zu erfüllen. Diese Mobilitätsgarantie beinhaltet die Zusage, den Menschen innerhalb einer Stunde eine attraktive Mobilitäsalternative zum eigenen Auto anzubieten. Dieses neue ÖPNV-Angebot soll bestehen aus den SPNV-Linien, den Regiobuslinien, Linien-ÖPNV-Angeboten sowie ÖPNV-Taxi-Angeboten. Durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne werden durchgängige Reiseketten mit kurzen Umsteigezeiten auch zwischen den Verkehrsträgern, den Linien-ÖPNV-Angeboten sowie den ÖPNV-Taxi-Angeboten geschaffen.

Das Rückgrat des neuen Nahverkehrsangebotes im Landkreis Freudenstadt bilden die SPNV-Angebote. Sie werden ergänzt durch Regiobuslinien und weitere starke Linien-ÖPNV-Angebote. Das ÖPNV-Taxi ergänzt als neues System, wo der klassische Linienverkehr an seine Grenzen stößt. Sogenannte „weiße Flecken“, die vom ÖPNV (fast) nicht bedient werden, werden durch ÖPNV-Taxi-Angebote erschlossen.

Nachdem mit dem neuen Freizeitverkehr bereits Teile des Zielnetzes eingeführt wurden und dabei positive Erfahrungen mit der eigenwirtschaftlichen Ausgestaltung der Verkehre gemacht wurden, soll in einem nächsten Schritt die Optimierung der Werktagsverkehre erfolgen. Auch im Werktagsverkehr gilt es, die positiven Eigenschaften (funktionierender Busverkehr zu den Schulzeiten) abzusichern und weitere Anreize für die Steigerung der Nachfrage zu setzen. Wie im Freizeitverkehr soll auch im Werktagsverkehr eine Satzung über attraktive Tarife die finanziellen Ausgleichsleistungen zwischen den Busunternehmen und dem Landkreis regeln.

Kern sind die Regiobuslinien, die ergänzt werden durch Hauptachsen. Das

ÖPNV-Angebot soll integriert werden, in dem sich die Buslinien am SPNV-Angebot orientieren. Es soll strukturierte Hauptachsen und Ergänzungslinien zur Flächenerschließung im Landkreis geben. Zudem sollen die alternativen Mobilitätsformen und On-Demand Verkehre zur Mobilitätsgarantie beisteuern. Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans werden Linienbündel vorgeschlagen. Die Umsetzung der geplanten Verkehre erfolgt durch Vergabe von Linienbündeln gem. EU/VO 1370 nach Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftlich oder (ggf.) im Ausschreibungswettbewerb.

6.1 Bedienstandard

Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die Aufgabenträger zuständig.

Der Landkreis Freudenstadt definiert dazu mit den Festlegungen des vorliegenden Kapitels die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes und legt damit die ausreichende Verkehrsbedienung wie folgt fest.

6.1.1 Mobilitätsgarantie

Grundlage des Projekts „Mobil(er)leben im Landkreis Freudenstadt“ ist die Einführung einer Mobilitätsgarantie. Unter diesem Begriff wird ein System verstanden, das den ÖPNV insbesondere dort ergänzt, wo der klassische Linienverkehr an seine Grenzen stößt. Sogenannte „weiße Flecken“, die vom ÖPNV (fast) nicht bedient werden, sollen durch das neue Angebot profitieren. Der gesamte Landkreis wird dadurch untereinander besser vernetzt und den Menschen wird innerhalb einer Stunde eine attraktive Alternative zum eigenen Auto geboten.

Die Mobilitätsgarantie basiert dabei auf einem abgestimmten Angebot aus SPNV-Linien, Regiobussen, Hauptlinien sowie ÖPNV-Taxi-Angeboten. Dabei werden durchgängige Reiseketten mit kurzen Umsteigezeiten zwischen den Verkehrsträgern, den Linien-ÖPNV-Angeboten und den ÖPNV-Taxi-Angeboten ermöglicht. Die Fahrpläne orientieren sich dabei an den SPNV-Angeboten, die das Rückgrat des Systems bilden.

Die Mobilitätsgarantie versteht sich als Mobilitätsalternative für die verschiedensten Ziel- und Nutzergruppen des Nahverkehrs. Es wird ein stündliches ÖPNV-Angebot mindestens zu den folgenden Zeiten angeboten:

- montags bis donnerstags: 5 Uhr bis 24 Uhr
- freitags: 5 Uhr bis 1 Uhr
- samstags: 7 Uhr bis 1 Uhr
- sonntags: 7 Uhr bis 24 Uhr.

Außerhalb des Linienverkehrs wird diese Mobilitätsgarantie erfüllt durch ÖPNV-Taxi-Angebote.

Die Mobilitätsgarantie ist in den Pilotstädten Horb am Neckar und Freudenstadt im September 2022 gestartet und wird ab Sommer 2023 sukzessive auf den gesamten Landkreis übertragen.

6.1.2 Schülerverkehr

Als Grundlage des Ausbildungsverkehrs werden Schülerbeförderungsstandards

definiert. Diese regeln im Sinne einer Qualitätspartnerschaft das Zusammenwirken von schulischen Belangen und den Möglichkeiten des ÖPNVs im Ausbildungsverkehr. Den Schülerbeförderungsstandards liegt die Erkenntnis zu Grunde, dass tragende Säulen für einen qualitativ guten und gleichzeitig kostengünstigen Ausbildungsverkehr die zeitliche Abstimmung der Unterrichtszeiten an den Schulstandorten (zeitl. Staffelung) sowie eine Entzerrung der Nachfragespitzen (Kapazitäten-Staffelung) sind. Die Prinzipien werden unten näher erläutert.

Die Folgen sind ein rationeller Fahrzeugeinsatz und abgestimmte Transportketten von den Wohnorten auch zu den weiterführenden Schulen.

6.1.2.1 *Bedienungsumfang nach Schultyp*

In Abhängigkeit vom Schultyp und dessen spezifischen Anforderungen sollen zu den angegebenen Schulstunden Anfahrten bzw. Heimfahrten für die Schüler im ÖPNV-Einzugsbereich der Schulen gemäß nachfolgenden Festlegungen vorgehalten werden. In der Tabelle ebenfalls angegeben ist die Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge zwischen Wohnort und Schule.

Bedienungsumfang nach Schultyp			
	Grundschulen	Haupt-, (Werk-) Real-, Gemeinschaftsschulen	Gymnasien, Berufsschulen
Anfahrten			
Vormittags 1. Anfahrt	X	X	X
Vormittags 2. Anfahrt	(X)	(X)	(X)
Rückfahrten			
1. Rückfahrt	X	X	X
2. Rückfahrt	(X)	X	X
3. Rückfahrt	(X)	(X)	(X)
4. Rückfahrt	-	(X)	(X)
5. Rückfahrt	-	(X)	(X)
max. Anzahl Umstiege			
	0*	1	2

* = in Ausnahmefällen ist 1 Umstieg an geeigneten Orten zulässig

(X) = teilweise Angebotseinschränkung möglich.

Abbildung 29: Bedienungsumfang nach Schultypen

Im Falle von Verbindungen von/zu nicht nächstgelegenen Schulen des Schultyps kann ein Angebot auf der Basis eines verminderten Angebotsstandards vorgehalten werden. Dies beinhaltet folgende Punkte:

- Anbindung nur zur 1. und nach der 6. Stunde;
- Inkaufnahme längerer Wartezeiten;

- Anbindung am Nachmittag nur im Rahmen von ohnehin bestehenden Verbindungen;
- Ggf. längere Wartezeiten beim Umsteigen und häufigeres Umsteigen;
- Inkaufnahme von Umwegen.

Für die Schülerbeförderung gilt demnach folgender Standard:

- Vormittags 1 - 2 Anfahrten
- Nachmittags 1 Anfahrt
- Insgesamt 2 - 3 Rückfahrten
- Weiterführende Schulen: 4 – 5 Rückfahrten
- ÖPNV-Erschließung nur für Orte ab insgesamt 10 Schülern
- nur innerhalb Schulbezirk bzw. nächstgelegene Schule

Die Erreichbarkeit von mindestens einer Schule eines jeden Schultyps aus den Bereichen Grundschule - Werkrealschule - Gemeinschaftsschule - Realschule - Gymnasium - Berufsschule ist sicherzustellen. Dabei sollen historisch gewachsene Verflechtungen und nennenswerte Verbindungen auch zu nicht nächstgelegenen Schulen berücksichtigt werden.

Eine ÖPNV-Erschließung kleiner Ortsteile/Weiler wird erst ab einem Gesamtaufkommen von 10 Schülern und nur bei Anfahrbarkeit des Ortes durch Standardbusse eingerichtet. Auch bei Ortsteilen/Weilern mit insgesamt weniger als 10 Schülern wird die Schülerbeförderung sichergestellt. Dies kann auch auf andere Weise als mit dem Linienbus erfolgen und wird im Einzelfall von der Landkreisverwaltung geprüft.

Im erweiterten Einzugsbereich von Privatschulen erfolgt die Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung erst ab einem Aufkommen von 10 Schülern je Ortsteil/Weiler und nur im verminderten Angebotsstandard.

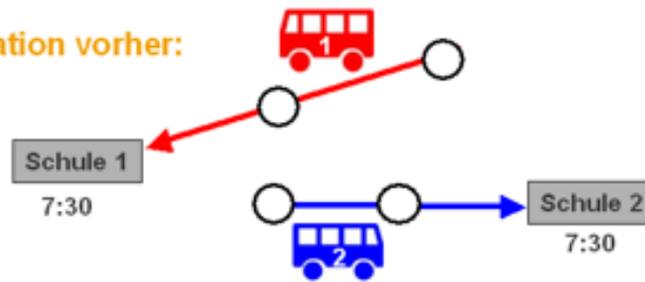
6.1.2.2 Kapazitätsanforderungen

Staffelung der Unterrichtszeiten

Zur Entzerrung der Spitzenbelastung ist eine Abstimmung / Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten unerlässlich. Als zumutbares Zeitfenster wird dabei ein Schulanfang zwischen 7:20 und 8:10 Uhr angesehen.

1. Staffelung der Unterrichtszeiten Beginn 1. Std. zwischen 7.20 und 8.10 Uhr

Situation vorher:



Hier: Beispiel zum Schulbeginn

Situation nachher:

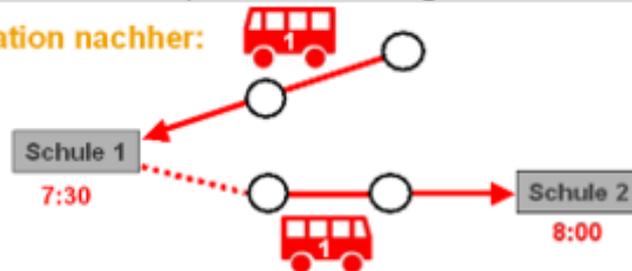


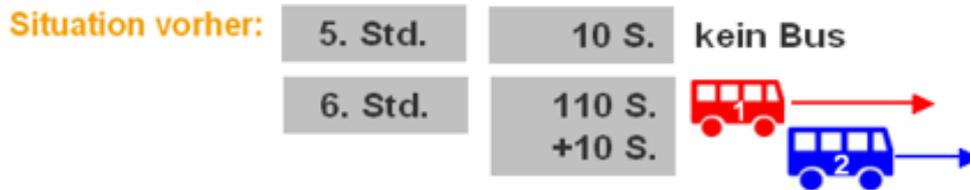
Abbildung 30: Staffelung der Unterrichtszeiten

- Ein Bus kann nacheinander verschiedene Schulen bedienen.
- Kreisweite Transportketten zu weiterführenden Schulen entstehen.

Staffelung der Kapazitäten

In Abhängigkeit vom Schultyp sollen zu den angegebenen Zeiten die nachfolgend dargestellten Kapazitäten – gerechnet in Prozent der nominellen Schülerzahl – vorgehalten werden. In Abbildung 31 ist dies beispielhaft dargestellt:

2. Staffelung der Kapazitäten:
zur 1. Std. kommen max. 50% der Grundschüler, 80% der (Werk-)Real- und Gemeinschaftsschüler und bis zu 100% der Gymnasiasten und Berufsschüler.



S = Schüler

Hier: Beispiel nach Schulschluss

Situation nachher:



Abbildung 31: Staffelung der Kapazitäten

Ein Bus kann so nacheinander verschiedene Schulstunden bedienen. Vorhandene Busse und Fahrpersonale werden besser ausgenutzt, es sind weniger (i.d.R. alte) Verstärkerbusse mit ihren oft weniger qualifizierten Fahrern erforderlich. Mehr Schulfahrten können so mit modernen Fahrzeugen und gut ausgebildetem Stammpersonal durchgeführt werden.

Für die Konkretisierung des Zielnetzes im Bereich des Schülerverkehrs wird ein Konzept zur Unterrichtszeitenstaffelung im Rahmen der Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes (vgl. Kapitel 7) erstellt und zu gegebener Zeit mit den Schulen abgestimmt.

6.2 Achsenkonzept

Die SPNV-Achsen im Landkreis Freudenstadt treffen sich an den Bahnhöfen Horb am Neckar und Freudenstadt Hbf. An ersterem Bahnhof besteht Anschluss zwischen Gäubahn und Kulturbahn und an letzterem zwischen dem Freudenstädter Gäubahn-Ast, der Murgtalbahn und der Kinzigtalbahn. In Horb am Neckar kann hingegen zwischen dem Hauptast der Gäubahn und der Kulturbahn umgestiegen werden.

Zwischen Eutingen im Gäu und Freudenstadt verläuft mit dem Freudenstädter Gäubahn-Ast die wichtigste Bahnstrecke des Landkreises, welche die Ortschaften Eutingen im Gäu, Heiligenfeld, Bittelbronn, Schopfloch, Dornstetten, Aach, Grüntal und Wittlensweiler anbindet. Außerdem von Bedeutung ist die Murgtalbahn, an welcher Baiersbronn mit den zugehörigen Ortschaften liegt, die Kinzigtalbahn, welche Loßburg sowie Alpirsbach anbindet und die Kulturbahn mit Haltepunkten in Mühlen und Eyach.

Der straßengebundene öffentliche Nahverkehr besteht aus kreisüberschreitenden Regionalbusachsen sowie einigen Hauptachsen, die komplett innerhalb des Landkreises liegen. Diese sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans durch B-Achsen mit regelmäßigen Takten ergänzt werden. Konkret sind folgende Achsen vorgesehen:

Kategorie	Verlauf
Regio	Freudenstadt Hbf – Kniebis – Ruhestein
Regio	Freudenstadt Hbf – Besenfeld - Enzkösterle - Bad Wildbad Bhf
Regio	Baiersbronn Bhf – Obertal – Ruhestein
Regio	Horb Bhf – Haiterbach – Nagold Bhf
Regio	Horb Bhf – Haigerloch – Balingen Bhf
A	Freudenstadt Marktplatz – Hallwangen – Pfalzgrafenweiler – Altensteig
A	Freudenstadt Marktplatz – Dornstetten - Lützenhardt ZOB – Salzstetten – Horb Bhf
B	Freudenstadt Krankenhaus – Freudenstadt Marktplatz – Dietersweiler – Schopfloch Bhf - Lützenhardt ZOB – Pfalzgrafenweiler
B	Dettingen – Rexingen – Horb Bhf – Eutingen – Ergenzingen
B	Kniebis – Bad Rippoldsau – Wolfach Bhf
B	Loßburg Bhf – Dornhan – Oberndorf Bhf

Es ist nach Beschluss des Nahverkehrsplans vorgesehen, die dargestellten Korridore zu konkretisieren, in dem planerisch

- die konkreten Linienverläufe festgelegt werden
- Fahr- und Umlaufpläne für alle Verkehrstagesarten entwickelt werden

Der hierfür vorgesehene Zeitplan ist mit Kapitel 7 Teil des Nahverkehrsplans.

6.3 On-Demand-Verkehre

On-Demand-Verkehr wird in vielen Regionen in Deutschland als Ergänzung zum ÖPNV mit Fremdanbietern mit eigener Fahrzeugflotte abgewickelt. Die Landkreisverwaltung hat sich jedoch bewusst dafür entschieden, die örtlichen Taxiunternehmen mit deren eigenen Fahrzeugen mit diesen Verkehren zu betrauen.

Diese Fahrten werden auf Basis der Taxitarifordnung des Landkreises bzw. einer darauf referenzierenden Sondervereinbarung von den Taxiunternehmen durchgeführt. Es handelt sich daher um einen speziellen On-Demand-Verkehr des Landkreises Freudenstadt – dem ÖPNV-Taxi.

Das ÖPNV-Taxi ergänzt und verdichtet den Linien-ÖPNV (Bus und Bahn). Sucht der Fahrgast eine Verbindung, sorgt eine Dispositionssoftware im Hintergrund dafür, dass bei gleichzeitiger Verfügbarkeit eines Linien-ÖPNV-Angebotes innerhalb einer Stunde das ÖPNV-Taxi Angebot nur zum normalen Taxipreis angeboten wird. Gibt es jedoch keinen Linien-ÖPNV, hat der Fahrgast Anspruch auf ein ÖPNV-Taxi (soweit Kapazitäten vorhanden) zum ÖPNV-Tarif mit einem geringen Zuschlag. Zusätzlich kann er dann auch Extrawünsche, wie z.B. einen Rollstuhltransport hinzubuchen oder auch eine Haustürbedienung. Ob der in der Pilotphase eingeführte Service einer Abholung an der Haustür bzw. die Fahrt bis zum Zielort dauerhaft als Angebotsselement des ÖPNV-Taxi beibehalten werden kann, wird nach Auswertung der Pilotphase ggf. neu entschieden. Die Vorbestellfrist liegt zwischen 45 und 60 Minuten, je nach Extrawunsch.

Um die Mobilitätsgarantie auf die Räder zu stellen hat der Landkreis im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung eine Dispositionssoftware beschafft; Teil der durch den ausgewählten IT-Dienstleister war die Entwicklung einer App zum Download für die verschiedenen am Markt verbreiteten Betriebssysteme für Smartphones und Heimanwendungen. Dem IT-Beschaffungsprozess lag ein seitens des Landkreises entwickeltes Lastenheft zugrunde, in dem die in Kapitel 5.3.3. beschriebenen Mindestanforderungen an die Software des ÖPNV-Taxis aufgenommen waren.

Tariflich ist das ÖPNV-Taxi nahezu vollständig in das ÖPNV-Angebot integriert. Alle Zeitkarten der vgf werden anerkannt. Bei einer vgf-Zeitkarte zahlt man pro Person einen Zuschlag von 2€ (Erwachsene) bzw. 1€ (Minderjährige). KONUS-Gästekarteneinhaber zahlen je Fahrt pro Person einen Zuschlag von 3€ (Erwachsene) bzw. 2€ (Minderjährige).

In der Pilotphase wurde und wird (noch) der besondere Service einer Haustürbedienung angeboten, der durch den Verzicht auf (virtuelle) Haltestellen dem Charakter einer konventionellen Taxifahrt recht nahekommt; hierfür wird ein Komfortzuschlag von 5,00 € erhoben. Ob und inwieweit dieser besondere Service auch nach der Pilotphase weiterverfolgt werden soll und kann, wird im Rahmen der kontinuierlichen Evaluation ermittelt.

Die Buchung des ÖPNV-Taxis erfolgt grundsätzlich über die App; zusätzlich ist die Mobilitätszentrale der vgf telefonisch zu den Zeiten der Mobilitätsgarantie (montags bis donnerstags: 5-24 Uhr; freitags: 5-1 Uhr; samstags: 7-1 Uhr; sonntags: 7-24 Uhr) erreichbar. Somit ist zusätzlich zu der App basierten Buchung, die telefonische und persönliche Erreichbarkeit gesichert.

Die Pilotphase fand ab Sommer 2022 in den beiden großen Kreisstädten mit ihren Ortsteilen statt, da der Großteil der Kreiseinwohner im Einzugsbereich der beiden Städte wohnt und die örtlichen Taxiunternehmen mit notwendiger Größe vorhanden sind.

Ab Sommer 2023 wurde das ÖPNV-Taxi sukzessive in allen weiteren Städten und

Gemeinden des Kreisgebietes eingeführt.

Für das ÖPNV-Taxi kann es zukünftig auch ein Ziel sein, die SGB V-Fahrten der gesetzlichen Krankenkassen – zumindest teilweise - zu integrieren. In der Grundlagenuntersuchung „Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum“ des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) aus dem Jahr 2012 wurde bereits ausgeführt, dass die SGB V-Fahrten grundsätzlich in den ÖPNV des Aufgabenträgers integriert werden können.

Bisherige Anläufe zur Integration in den ÖPNV kommunaler Aufgabenträger sind nach bisherigem Kenntnisstand unterblieben, wohl auch, da aus Sicht der Sozialversicherungsträger deren bilateral abgeschlossene Verträge mit den Miet- und Taxiunternehmen bzw. deren Standesverbänden stabil laufen und kontinuierlich neu verhandelt oder fortgeschrieben werden.

Der Vorteil einer dispositiven und ggf. auch rechtlichen Integration in die Angebote des ÖPNV-Taxis böten jedoch die Möglichkeit, diese teils zu bestehenden ÖPNV-Fahrten parallelen Spezialfahrten in bestimmten Fällen abzubauen und ggf. mit bestehenden ÖPNV-Fahrten zu bündeln. In den Fällen, in denen weiterhin eine nicht in den ÖPNV integrierbare Einzelbeförderung bestehen bleibt, wäre gleichwohl die dispositive Integration dieser Fahrten in die Dispositions-masse von Software und Dispositionszentrale möglich, um den Wageneinsatz der Leistungserbringer zu optimieren und damit das „Gesamtsystem öffentlicher Verkehr“ im Kreisgebiet zu stärken.

Vor diesem Hintergrund ist es angestrebt mit den Sozialversicherungsträgern bei stabilem flächendeckenden Betrieb des ÖPNV-Taxis in entsprechende Gespräche einzutreten.

6.4 Wirtschaftliche Aspekte

Nachdem mit dem neuen Freizeitverkehr entsprechende Erfahrungen bei der Abrechnung und in der Ausgestaltung der Verkehre gesammelt wurden, soll in einem nächsten Schritt die Optimierung des Werktagsverkehrs erfolgen.

Auch im Werktagsverkehr gilt es, die positiven Eigenschaften (funktionierender Busverkehr zu den Schulzeiten) abzusichern und weitere Anreize für die Steigerung der Nachfrage zu setzen. Wie im Freizeitverkehr soll auch im Werktagsverkehr eine Satzung über attraktive Tarife die finanziellen Ausgleichsleistungen zwischen Busunternehmen und dem Landkreis regeln.

Durch die Satzung sollen Anreize für Mehrverkehre gesetzt werden. Die Unternehmer profitieren bei gut ausgelasteten Verkehren mit hoher Nachfrage. Dies verschafft zusätzliche Anreize, derartige Verkehre einzurichten und stark defizitäre Verkehre durch das ÖPNV-Taxi abzulösen. Hierdurch profitiert auch der Landkreis durch gleichzeitig sinkende Zuschüsse.

Ein weiterer Vorteil für die Verkehrsunternehmen ist die eigenwirtschaftliche Ausgestaltung der Verkehre. Damit kann eine Ausschreibung der Verkehre vermieden und die gute Zusammenarbeit mit den bewährten örtlichen Verkehrsunternehmen fortgesetzt werden.

Die allgemeine Vorschrift wird nach Beschlussfassung des Nahverkehrsplans entwickelt, wirtschaftlich bewertet und den politischen Entscheidungsgremien im Frühjahr 2024 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Hierbei werden ebenfalls die mit einer Umsetzung des Zielnetzes zu erwartenden Kosten für den Linien-ÖPNV auf Basis der sich aus Fahr- und Umlaufplänen ergebenden Leistungsmengen ermittelt und transparent dargestellt.

Durch die Gegenüberstellung der (unter Einschluss der möglichen Zuweisung aus der allgemeiner Vorschrift) zu erwartenden Tariferlöse mit den zu erwartenden Kosten für die Verkehrsleistungserbringung wird sich der ggf. vorhandene Spielraum für eine eigenwirtschaftliche Ausgestaltung der Verkehrsleistung ergeben.

6.5 Ziele für den Schienenverkehr

In den 90er-Jahren wurde der „Freudenstädter Stern“ entwickelt. Kennzeichen dieses SPNV-Angebotes sind:

- Abgestimmte Anschlusssituation in Freudenstadt Hbf

Das SPNV-Angebot wird durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bestellt. Hierbei zeichnen sich für die Zeit der Gültigkeit des Nahverkehrsplans die folgenden Veränderungen ab:

Kinzigtalbahn

- Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 wird das neue Ausschreibungsnetz „Ortenau“ in Betrieb gehen. Die derzeit eingesetzten Dieseltriebwagen vom Typ Regio-Shuttle (RS 1) werden sukzessive durch lokal emissionsfreie Triebzüge mit elektrischem (Akku-)Antrieb abgelöst. In Freudenstadt Hbf ist hierfür noch ein Umbau (Neubau einer Gleisverbindung, um auch von Gleis 2 von und aus Offenburg fahren zu können) erforderlich, so dass der Stundentakt voraussichtlich erst Ende Dezember 2024 auf die neuen Fahrzeuge umgestellt werden kann.

Murgtalbahn

- Im Dezember 2022 wurden mit Straßenbahnwagen betriebene RE-Züge auf der Relation Karlsruhe – Freudenstadt durch moderne Regio-Fahrzeuge ersetzt. Gleichzeitig erfolgte eine Verdichtung des RE-Angebotes auf der Strecke zu einem angenäherten 2-h-Takt.
- In Verbindung mit der vorstehend genannten Umstellung der Kinzigtalbahn auf Akku-Elektrotriebzüge ist angedacht, diese über den bisherigen Endhalt in Freudenstadt Hbf hinaus mit (ausgewählten) Fahrten bis Schönmünzach zu verlängern.

Gäubahn (Strecke in Richtung Stuttgart)

- Durch die Umstellung von Straßenbahnleistungen auf der Murgtalbahn auf moderne Regio-Fahrzeuge wurden einzelne Leistungen von Straßenbahnen auf Regio-Fahrzeuge umgestellt
- Ab 2025 plant die DB AG, die Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hbf für etwa 10 bis 15 Jahre zu unterbrechen. In Stuttgart-Vaihingen müsste dann stets in die S-Bahn umgestiegen werden. Die heute bestehende Direktverbindung aus Horb am Neckar und Freudenstadt zum Stuttgarter Hauptbahnhof wäre erst wieder möglich, wenn eine Anbindung der Gäubahn über den Stuttgarter Flughafen mit einem über 10 km langen Neubautunnel zwischen Böblingen und Flughafen fertig gestellt ist. Im Hinblick darauf halten die Gutachter, welche vom Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn beauftragt wurden, einen S-Bahnanschluss von Horb am Neckar als die sinnvollste Lösung, um eine umsteigefreie Verbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof möglich zu machen. Durch eine Verlängerung der S-Bahn-Linie 5 bis Horb am Neckar und gegebenenfalls sogar bis Rottweil würde sich eine

Möglichkeit bieten, um den südlichen Teil Baden-Württembergs möglichst komfortabel mit der Bahn an die Landeshauptstadt anzubinden. Die S-Bahn wäre von der Abkopplung nicht betroffen, weil sie die sogenannte Stammstrecke über Österfeld, Universität, Schwabstraße, Feuersee und Stadtmitte zum Hauptbahnhof nutzt. Die S5 fährt über Ludwigsburg bis Bietigheim-Bissingen. Das dazu durchgeführte Gutachten konnte die Vorteile einer S-Bahn-Verlängerung nachweisen. Von Seiten des Interessensverbands Gäubahn wird der VVS darum gebeten, die Umstiegssituation für den Fernverkehr in Stuttgart-Vaihingen zu optimieren sowie die S-Bahn bis Horb am Neckar und Rottweil durchzubinden. Von Seiten des Verbandes der Region Stuttgart wird eine Verlängerung des S-Bahnanschlusses bis Horb am Neckar optimistisch eingeschätzt (Stand September 2023). Die Entscheidung über den S-Bahnanschluss soll bis Ende des Jahres 2023 erfolgen.

7 Umsetzung

In den kommenden Jahren soll der ÖPNV gemäß dem in Kapitel 6 dargestellten Zielnetz entwickelt werden. Dabei wird im Zuge der Mobilitätsgarantie ein stündliches ÖPNV-Angebot mindestens zu den folgenden Zeiten angeboten:

- montags bis donnerstags: 5 Uhr bis 24 Uhr
- freitags: 5 Uhr bis 1 Uhr
- samstags: 7 Uhr bis 1 Uhr
- sonntags: 7 Uhr bis 24 Uhr.

Diesem Auftrag soll nachgekommen werden, indem der straßengebundene ÖPNV den SPNV, im Zuge der in Kapitel 6.2 dargestellten Taktachsen ergänzt. Außerhalb des Linienverkehrs sollen zudem die ÖPNV-Taxi-Angebote das ÖPNV-Angebot gemäß Mobilitätsgarantie schaffen.

Aktuell gibt es nur auf wenigen Verbindungen eine regelmäßige Taktung. Im Rahmen der Einführung von fest definierten Taktachsen, soll hier eine größere Zuverlässigkeit für die Bevölkerung geschaffen werden. Des Weiteren soll das ÖPNV-Angebot insgesamt mehr von einem sich tendenziell an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs orientierenden, bedarfsorientierten Verkehrsangebotes losgelöst und zu einem angebotsorientierten Mobilitätsangebot entwickelt werden, das für unterschiedliche und auch neue Zielgruppen interessant ist und ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl hin zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes ermöglicht. Die Festlegung von Taktachsen, Linienführungen und Umsteigebeziehungen erfolgt dabei sowohl unter Effizienzgesichtspunkten als auch unter Beachtung von Hauptverkehrsbeziehungen, die – wenn möglich – umsteigefrei geplant werden. Es ist zu prüfen inwieweit es möglich ist Buslinien umsteigefrei über den Stadtbahnhof hinaus bis zum Krankenhaus zu führen.

Mit diesem Vorgehen definiert der Landkreis Freudenstadt die Mobilitätswende in einer für sein Gebiet und vor dem Hintergrund der konkreten räumlichen, verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Situation angemessenen Form, so dass die Voraussetzungen für eine Steigerung der Fahrgastzahlen geschaffen sind. Denn die Mobilitätsoffensive kann dazu beitragen, dass beispielsweise mehr Berufspendler auf den ÖPNV umsteigen oder auch im Freizeitverkehr höhere Fahrgastzahlen erreicht werden.

Um die Bedienungsstandards des Zielnetzes im Linien-ÖPNV zu erreichen, ist die

Vergabe von Linienbündeln gem. EU/VO 1370 nach Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftlich oder (ggf.) im Ausschreibungswettbewerb geplant. Im Landkreis Freudenstadt besteht Konsens, dass die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots auch in Zukunft vorzugsweise auf eigenwirtschaftlicher Basis erfolgen soll.

Im Nachgang zur Aufstellung des Nahverkehrsplans bedarf es daher zur Umsetzung der definierten Standards weiterer Konkretisierungen:

- Definition der Linienbündel als Konkretisierung des Achsenkonzeptes des Nahverkehrsplans für den Linien-ÖPNV
- Zuordnung der Bestandslinien des Linien-ÖPNV zu den ÖPNV-Achsen
- Definition des zukünftigen Linien-ÖPNV-Angebotes als Ausgestaltung der Achsen durch Fahr- und Umlaufpläne
- Ermittlung der für die Umsetzung des Linien-ÖPNV-Angebotes erforderlichen Leistungsmengen (Fahrzeuganzahl – differenziert nach Fahrzeugkategorie, Einsatzstunden, Einsatzkilometer) als Basis für die Abschätzung der Produktionskosten
- Festlegung von Fahrzeugstandards (ggf. differenziert für Fahrzeuge im Taktverkehr und Spitzenlastfahrzeugen)
- Entwicklung, wirtschaftliche Bewertung und Abstimmung einer allgemeinen Vorschrift mit Anreizfunktion zur Fahrgastgewinnung für den Linien-ÖPNV

Die erforderlichen Tätigkeiten orientieren sich an folgendem Zeitplan:

Zeitplan Konkretisierung ÖPNV-Angebot Landkreis Freudenstadt	to do	Dez 23				Jan 24				Feb 24				Mrz 24				
		KW 40	KW 50	KW 51	KW 52	KW 1	KW 2	KW 3	KW 4	KW 5	KW 6	KW 7	KW 8	KW 9	KW 10	KW 11	KW 12	KW 13
Abstimmung über Konzeptkarten (LB und Achsenkonzept) mit Landratsamt und Verkehrsunternehmen	LRA & VU																	
Erarbeitung der Mengen des Verkehrsangebots und der Fahrpläne	nbsw																	
Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zu den Mengen und Kosten des Verkehrsangebots	nbsw & VU																	
Freigabe Zielnetz durch LRA	LRA & VU																	
Standards für Fahrzeuge	nbsw & VU																	
Entwurf und Abstimmung der Finanzierung (AV)	nbsw & LRA																	
Beschlussfassung im TA und KT	LRA																	

Abbildung 32: Zeitplan für Konkretisierung des ÖPNV-Angebots

Die themenbezogene Abstimmung mit den die Verkehrsleistung erbringenden Unternehmen, aufgrund fachlicher Ausarbeitungen seitens der Verwaltung des Landkreises, bildet die Basis für die umsetzungserforderlichen Beschlüsse auf Ebene des Landkreises.

Dabei wird auch beleuchtet, ob die bestehende Differenzierung des Liniennetzes zwischen dem Werktagsverkehr (montags-freitags) und dem Freizeitverkehr (samstags/sonntags/feiertags) und der damit verbundenen unterschiedlichen Konzessionen, auch zukünftig zielführend ist oder perspektivisch eine Zusammenführung im Sinne einer Vereinheitlichung des Angebots angestrebt werden sollte.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass größere Teile des Landkreises durch eine geringe Siedlungsdichte und disperse Siedlungsstrukturen gekennzeichnet sind und abseits der ÖPNV-Achsen liegen. Ein dicht getaktetes Linien-ÖPNV-Angebot gestaltet sich unter diesen Rahmenbedingungen als schwierig. Aufgrund von wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist dahingehend eine gewisse Konzentration auf Verkehrsachsen unabdingbar, da nicht flächendeckend ein ÖPNV-Angebot im selben Umfang für Gemeinden/Städte/Ortsteile von unterschiedlicher Größe gestemmt werden kann. Durch die Ausweitung des Bediengebiets des ÖPNV-Taxis auf den gesamten Landkreis wird aber dieser Herausforderung begegnet und die Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots optimiert.

Die linien- und fahrtenscharfe Konkretisierung des zukünftigen Verkehrsangebotes und die Abstimmung zur Finanzierung soll bis Februar 2024 erfolgen, um die Befassung und ggf. Beschlussfassung im Technischen Ausschuss und Kreistag im März 2024 vorzubereiten (vgl. Abb. 32).

8 Quellenverzeichnis

BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2023): Pendleratlas. Online unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>.

BÜRGERDIALOG FREUDENSTADT (2019): Landkreisweite Befragung der Bevölkerung zur Mobilität.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN BADEN-WÜRTTEMBERG UND CDU BADEN-WÜRTTEMBERG (2021): Jetzt für Morgen. Der Erneuerungsvertrag für Baden-Württemberg. Koalitionsvertrag 2021-2026.

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2010): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Nachhaltige Verkehrsentwicklung – Mobilität sichern. Online unter: https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/Altdaten/202/101214_Generalverkehrsplan_2010.pdf (abgerufen am 01.09.2023).

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2019): Personenverkehr in Stadt und Land. Befragungsergebnis Mobilitätsverhalten 2017.

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2022): ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg. Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln. Online unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/220516_%C3%96PNV-Strategie2030_Stand_10.05.22.pdf.

REGIONALVERBAND NORDSCHWARZWALD (2015): Regionalplan 2015 Nordschwarzwald. Online unter: http://www.nordschwarzwald-region.de/fileadmin/filemounts/redaktion/Bilder/2_Regionalplan/Regionalplan2015_satzung.pdf.

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2022): Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Baden-Württemberg am 30. Juni 2021. Ergebnisse der Beschäftigungsstatistik. In: Statistische Berichte / A / VI / 5 / (1) / jährlich, S. 1-32.

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2023): <https://www.statistik-bw.de/SRDB/?R=LA> .

- Bevölkerung im Überblick: Eckdaten zur Bevölkerung
- Altersstruktur: Bevölkerung nach Altersgruppen
- Altersstruktur: Jugend- und Altenquotient
- KfZ und Verkehrsbelastung: Kraftfahrzeugbestand in Kreisen
- Arbeitslose: Arbeitslosenquoten – vierteljährlich
- Erwerbstätige: Pendlerdaten in den Gemeinden - Regionaldatenbank Deutschland
- Gästeankünfte, Gästeübernachtungen nach ihrer Herkunft – Jahressumme
- Beherbergungsbetriebe, Schlafgelegenheiten, Gästeankünfte,
- Gästeübernachtungen - Jahressumme

STATISTA (2023): Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960 bis 2023 (Online unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>)

WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2002): Landesentwicklungsplan 2002. Baden-Württemberg. Stuttgart: Schwäbische Druckerei GmbH.

9 Anlagen

Anlage 1: Bevölkerungsdaten im Landkreis Freudenstadt und benachbarter Landkreise – Stand 2021.....	86
Anlage 2: Einwohnerentwicklung im Landkreis Freudenstadt – differenziert nach Städten/Gemeinden.....	87
Anlage 3: Einwohnerprognose im Landkreis Freudenstadt – differenziert nach Städten/Gemeinden.....	88
Anlage 4: Bebauungspläne für die Bauvorhaben der Gemeinden/Städte im Landkreis Freudenstadt.....	89
Anlage 5: Saisonale Touristikstatistik für den Landkreis Freudenstadt im Jahr 2022/2023	97
Anlage 6: Fahrtenangebot im SPNV im Landkreis Freudenstadt – Montag bis Freitag (an Schultagen).....	98
Anlage 7: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Freudenstadt – Montag bis Freitag (an Schultagen).....	99
Anlage 8: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Freudenstadt – Montag bis Freitag (an schulfreien Tagen)	100
Anlage 9: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Freudenstadt - samstags.....	101
Anlage 10: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Freudenstadt – sonn- und feiertags.....	102
Anlage 11: Genehmigungen öffentlicher Personennahverkehr: Stand: 08/2023	103
Anlage 12: Auspendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Landkreises Freudenstadt (inklusive Binnenpendler) – Stichtag 30.06.2021	106
Anlage 13: Top 10 der Auspendlerverflechtungen der Städte/Gemeinden des Landkreises Freudenstadt (Stichtag 30.06.2021).....	107
Anlage 14: Auflistung der Verkehrsverflechtungen der Fahrschüler im Landkreis Freudenstadt	109
Anlage 15: Befragungsbogen des Bürgerdialogs (2019) – landkreisweite Umfrage.....	111
Anlage 16: Befragungsergebnisse der Umfrage der größten Betriebe im Landkreis Freudenstadt (2020)	112
Anlage 17: Auflistung der Haltestellen im Landkreis Freudenstadt und deren aktueller Bestand der Barrierefreiheit – Stand 2023.....	114
Anlage 18: Außerörtliche Haltestellen an Kreisstraßen im Landkreis Freudenstadt – Stand 2023	122
Anlage 19: Durchschnittliche Auslastung der Nationalparkbusse (Linie 100) ..	123
Anlage 20: Durchschnittliche Auslastung der Nationalparkbusse (Linie 200) ..	124
Anlage 21: Flyer mit Informationen zum ÖPNV-Taxi	125
Anlage 22: Anhörungsverfahren.....	126

Anlage 1: Bevölkerungsdaten im Landkreis Freudenstadt und benachbarter Landkreise – Stand 2021

Landkreis	Einwohnerzahl	Fläche	Einwohnerdichte
Freudenstadt	119.183	870,40 km ²	137 Einwohner pro km ²
Rastatt	232.296	738,44 km ²	315 Einwohner pro km ²
Calw	160.686	797,32 km ²	202 Einwohner pro km ²
Tübingen	229.806	519,11 km ²	443 Einwohner pro km ²
Zollernalbkreis	190.545	917,57 km ²	208 Einwohner pro km ²
Rottweil	140.446	769,43 km ²	183 Einwohner pro km ²
Ortenaukreis	434.535	1.860,3 km ²	234 Einwohner pro km ²

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2023

Anlage 2: Einwohnerentwicklung im Landkreis Freudenstadt – differenziert nach Städten/Gemeinden

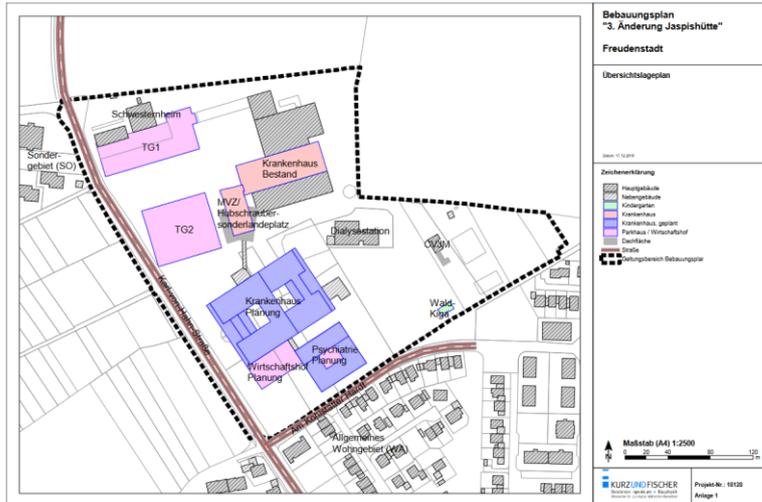
Gemeinde/Stadt	Einwohnerzahl		Einwohnerentwicklung	
	31.12.2011	31.12.2021	absolut	prozentual
Horb am Neckar	24.402	25.379	+977	+4,0%
Freudenstadt	22.137	23.704	+1567	+7,1%
Baiersbronn	14.464	14.741	+277	+1,9%
Dornstetten	7.910	8.112	+202	+2,6%
Loßburg	7.433	7.604	+171	+2,3%
Pfalzgrafenweiler	7.007	7.100	+93	+1,3%
Alpirsbach	6.383	6.198	-185	-2,9%
Waldachtal	5.745	6.130	+385	+6,7%
Eutingen im Gäu	5.509	5.965	+456	+8,3%
Empfingen	3.907	4.201	+294	+7,5%
Schopfloch	2.604	2.577	-27	-1,0%
Glatten	2.406	2.460	+54	+2,2%
Seewald	2.203	2.154	-49	-2,2%
Bad Rippoldsau-Schapbach	2.218	2.044	-174	-7,8%
Grömbach	651	608	-43	-6,6%
Wörnersberg	241	206	-35	-14,5%
Insgesamt	115.220	119.183	+3963	+3,4%

Anlage 3: Einwohnerprognose im Landkreis Freudenstadt – differenziert nach Städten/Gemeinden

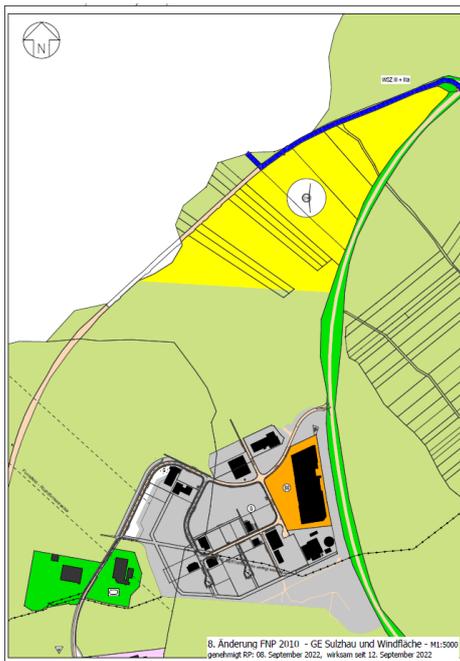
Gemeinde/Stadt	Einwohnerzahl		Einwohnerentwicklung	
	31.12.2021	31.12.2030	absolut	prozentual
Alpirsbach	6.198	6.260	+62	+1%
Bad Rippoldsau-Schapbach	2.044	2.070	+26	+1%
Baiersbronn	14.741	14.974	+233	+2%
Dornstetten	8.112	8.269	+157	+2%
Empfingen	4.201	4.275	+74	+2%
Eutingen im Gäu	5.965	6.071	+106	+2%
Freudenstadt	23.704	24.057	+353	+1%
Glatten	2.460	2.424	-36	-1%
Grömbach	608	574	-34	-6%
Horb am Neckar	25.379	25.487	+108	+0%
Loßburg	7.604	7.605	+1	+0%
Pfalzgrafenweiler	7.100	7.014	-86	-1%
Schopfloch	2.577	2.740	+163	+6%
Seewald	2.154	2.147	-7	-0%
Waldachtal	6.130	6.228	+98	+2%
Wörnersberg	206	201	-5	-2%
Insgesamt	137.973	120.608	-17365	-14%

Anlage 4: Bebauungspläne für die Bauvorhaben der Gemeinden/Städte im Landkreis Freudenstadt

Stadt Freudenstadt



Übersichtslageplan des Teilneubaus des im Norden der Stadt gelegenen Krankenhauses Freudenstadt.



B-Plan des Gewerbegebietes „Sulzhau“ im Wald gelegen, nördlich von Freudenstadt an der B 294.



Übersicht des Gartenschaugebiets der Gemarkung Freudenstadt.



Plangebiet der Gartenschau auf der Gemarkung Freudenstadt, farblich hinterlegt sind die Gebiete mit baulichen Veränderungen.

Waldachtal



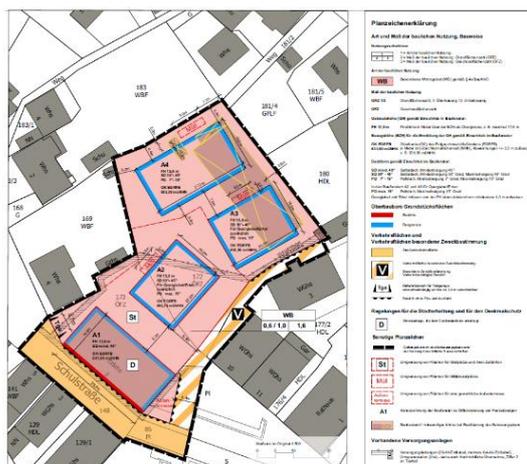
B-Plan der Erweiterung des interkommunalen Gewerbegebiets Haiterbach – Waldachtal, mit Baumsetzung im Jahr 2024.

Glatten



B-Plan Seniorenheim im Ortskern Glattens, Baubeginn voraussichtlich 2024.

Pfalzgrafeweiler



B-Plan des ehemaligen Feuerwehrareals und des alten Schulhauses im Ortszentrum Pfalzgrafeweiler.

Empfingen



B-Plan des interkommunalen Gewerbegebietes „KOMPASS 81“ mit 33 ha an der Autobahnausfahrt Empfingen, nördlich der B 463.

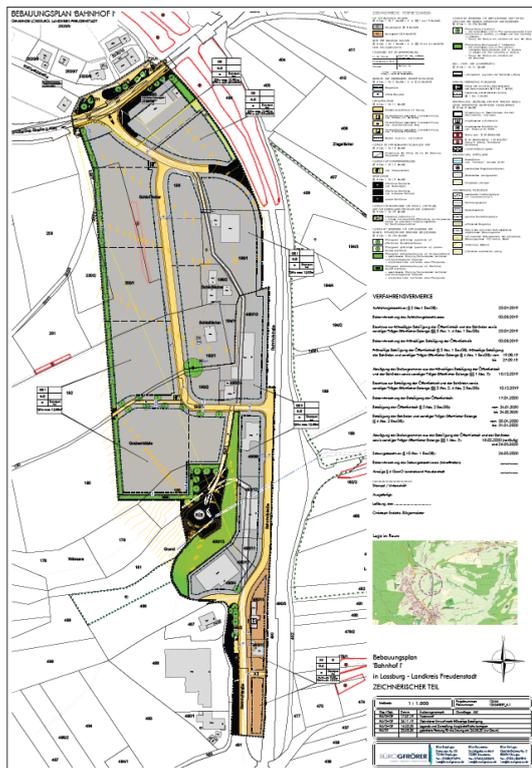


B-Plan des Innovationscampus Empfingen, von Empfingen aus in Richtung des Zollernalbkreises im Wald gelegen, nördlich der B 463.

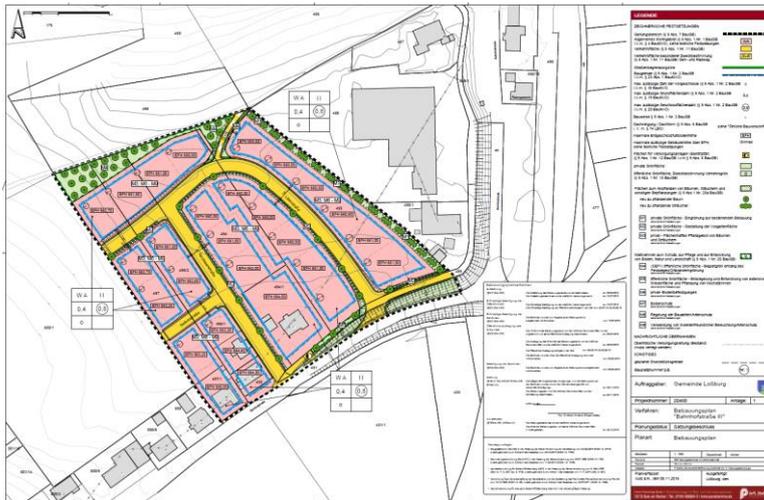
Loßburg



B-Plan der Erweiterung des Gewerbegebiets in Betzweiler, östlich der L 408 und im Südosten des Ortes.



B-Plan Gewerbegebiet „Bahnhof I“ am Bahnhof Loßburg-Rodt, östlich von Rodt, nördlich von Loßburg.

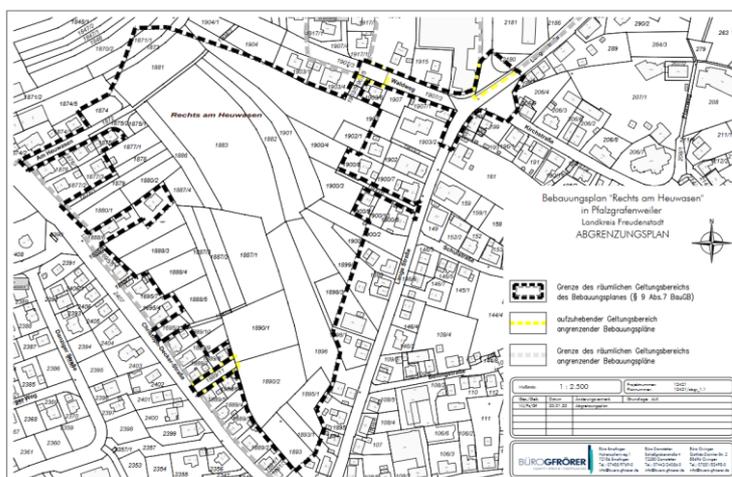


B-Plan des Baugebietes „Grabenhölzle“, westlich des Bahnhofs Loßburg – Rodt, nördlich von Loßburg und östlich von Rodt.

Pfalzgrafenweiler



B-Plan des Ortes Edelweiler zum Neubaugebiet „Obere Gärten II“, am nord-östlichen Ortsrand.



Abgrenzungsplan des Neubaugebietes „Rechts am Heuwiesen“ in Pfalzgrafenweiler, im Nord-Osten des Ortes, zwischen der Langen Str. und Christoph-Decker-Straße.

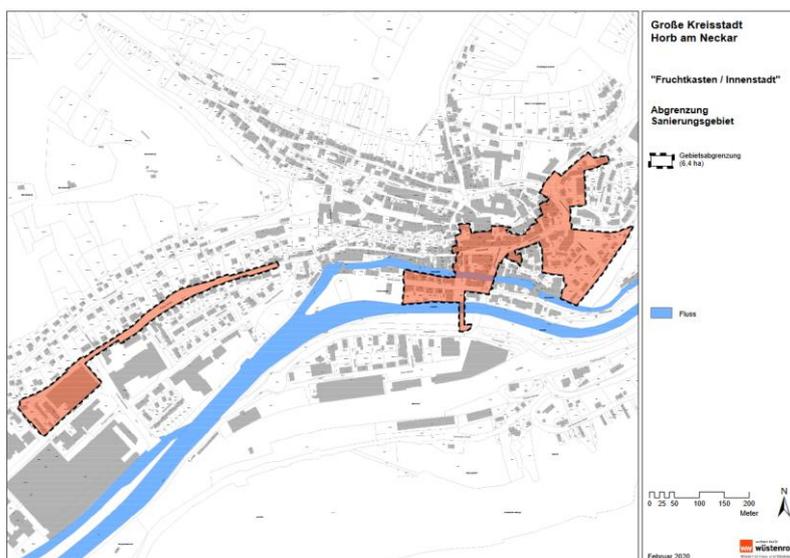
Horb am Neckar



B-Plan des Wohngebietes „Barbel-West“ in Talheim, welches sich aktuell in der Umsetzung befindet und im Norden des Ortes liegt.

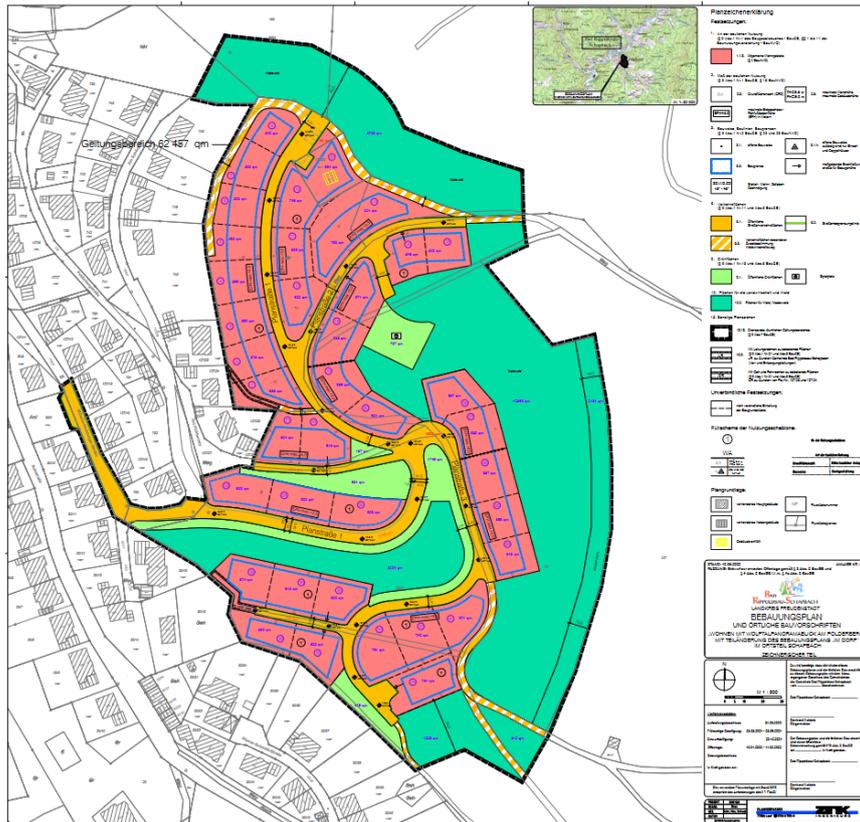


Ausschnitt des Areal der ehemaligen Hohenberg-Kaserne und des Plangebiets zum „Masterplan 2050“.



Abgrenzungsplan des Sanierungsgebietes „Fruchtkasten /Innenstadt“ in Horb am Neckar.

Bad Rippoldsau-Schapbach



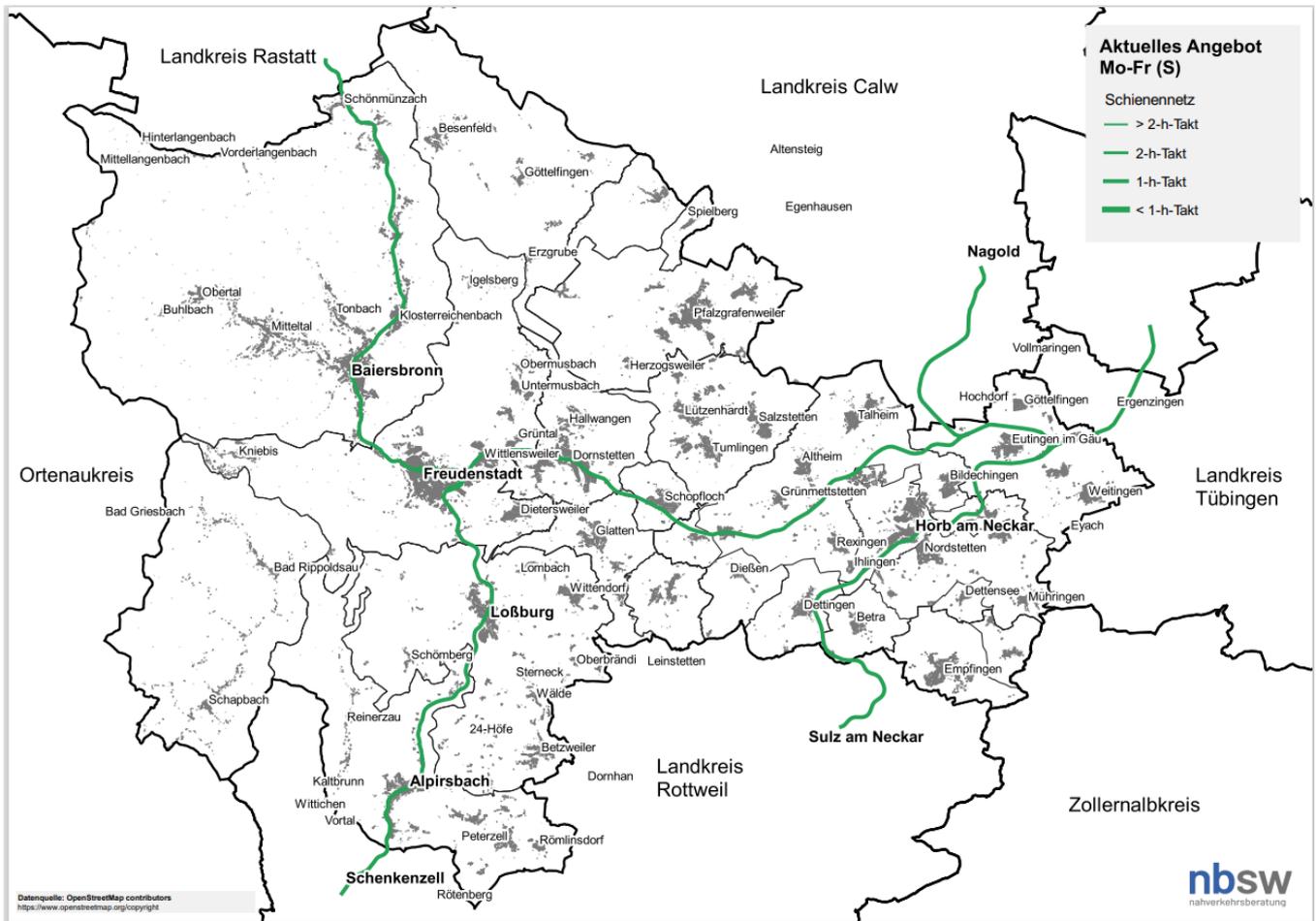
B-Plan des Neubaugebietes „Polderberg“ im Osten von Schapbach.

Anlage 5: Saisonale Touristikstatistik für den Landkreis Freudenstadt im Jahr 2022/2023

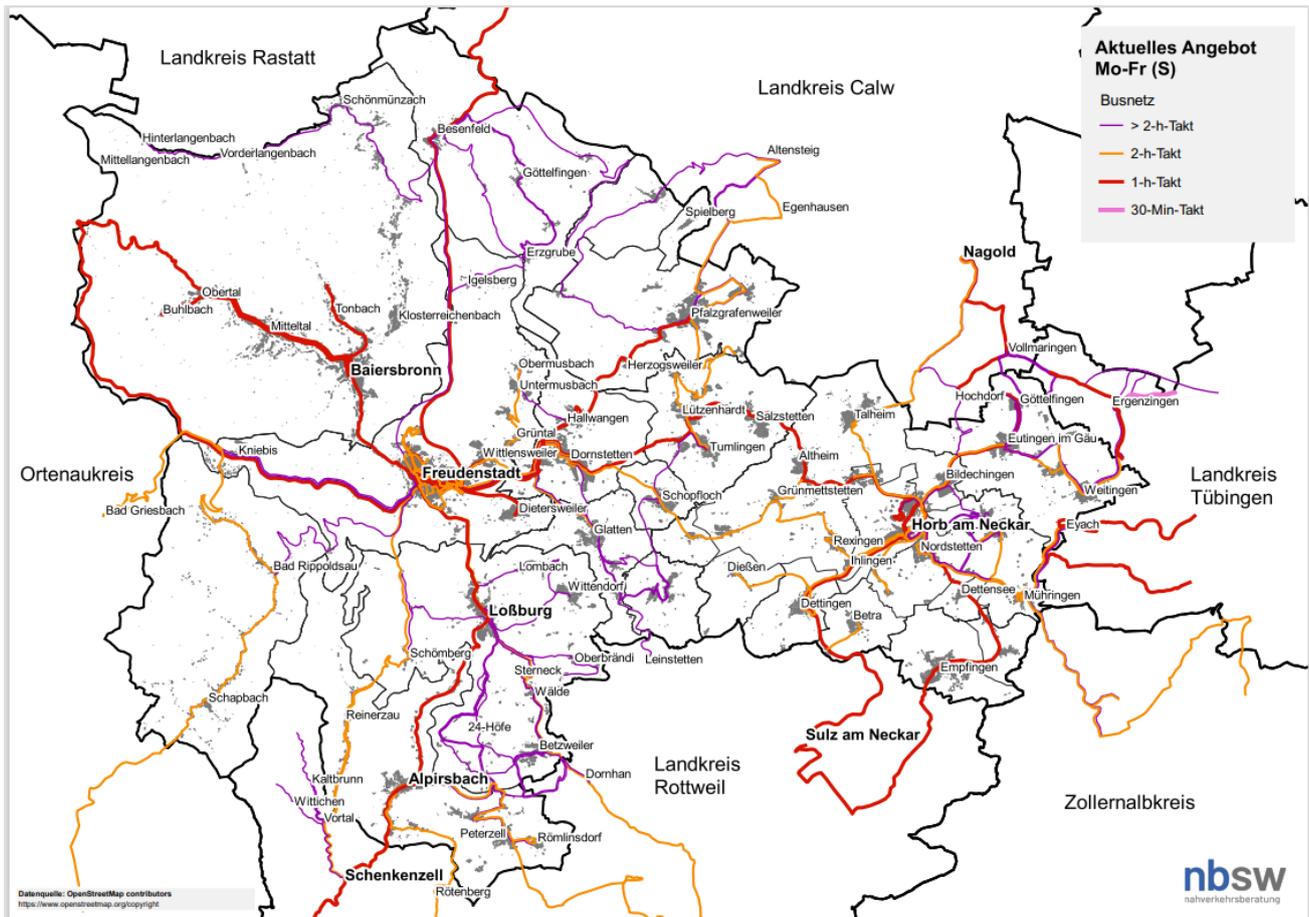
Zeitraum	Anzahl An- künfte	Anzahl an Über- nachtungen	Schlafgelegen- heitsauslastung in %
Sommermonate			
Juni 2022	45.800	149.300	54,4%
Juli 2022	52.100	169.500	49,5%
August 2022	52.200	189.800	56,0%
Wintermonate			
Dezember 2022	30.900	100.500	34,2%
Januar 2023	27.800	91.700	31,2%
Februar 2023	33.700	101.900	35,8%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2023

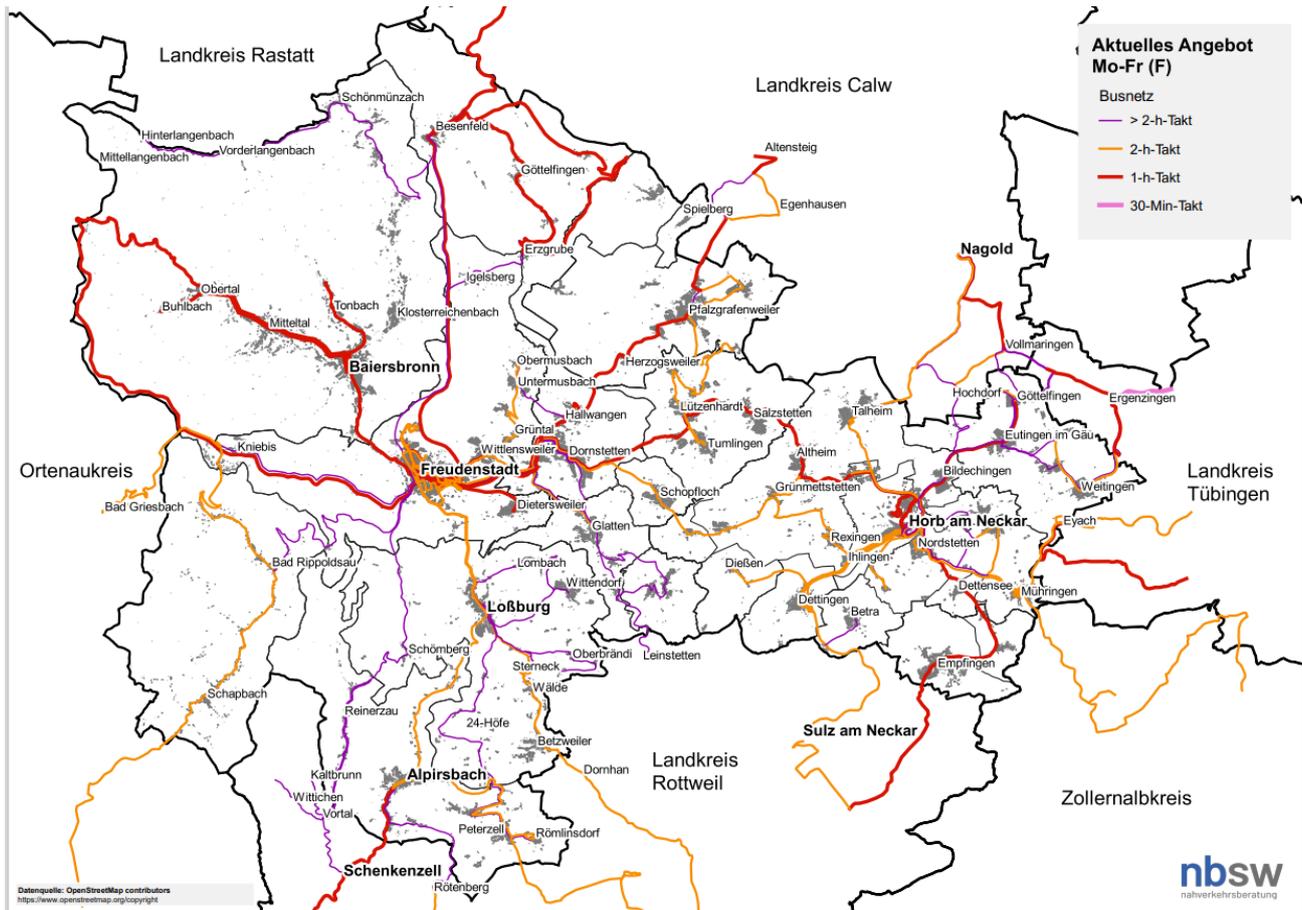
Anlage 6: Fahrtenangebot im SPNV im Landkreis Freudenstadt – Montag bis Freitag (an Schultagen)



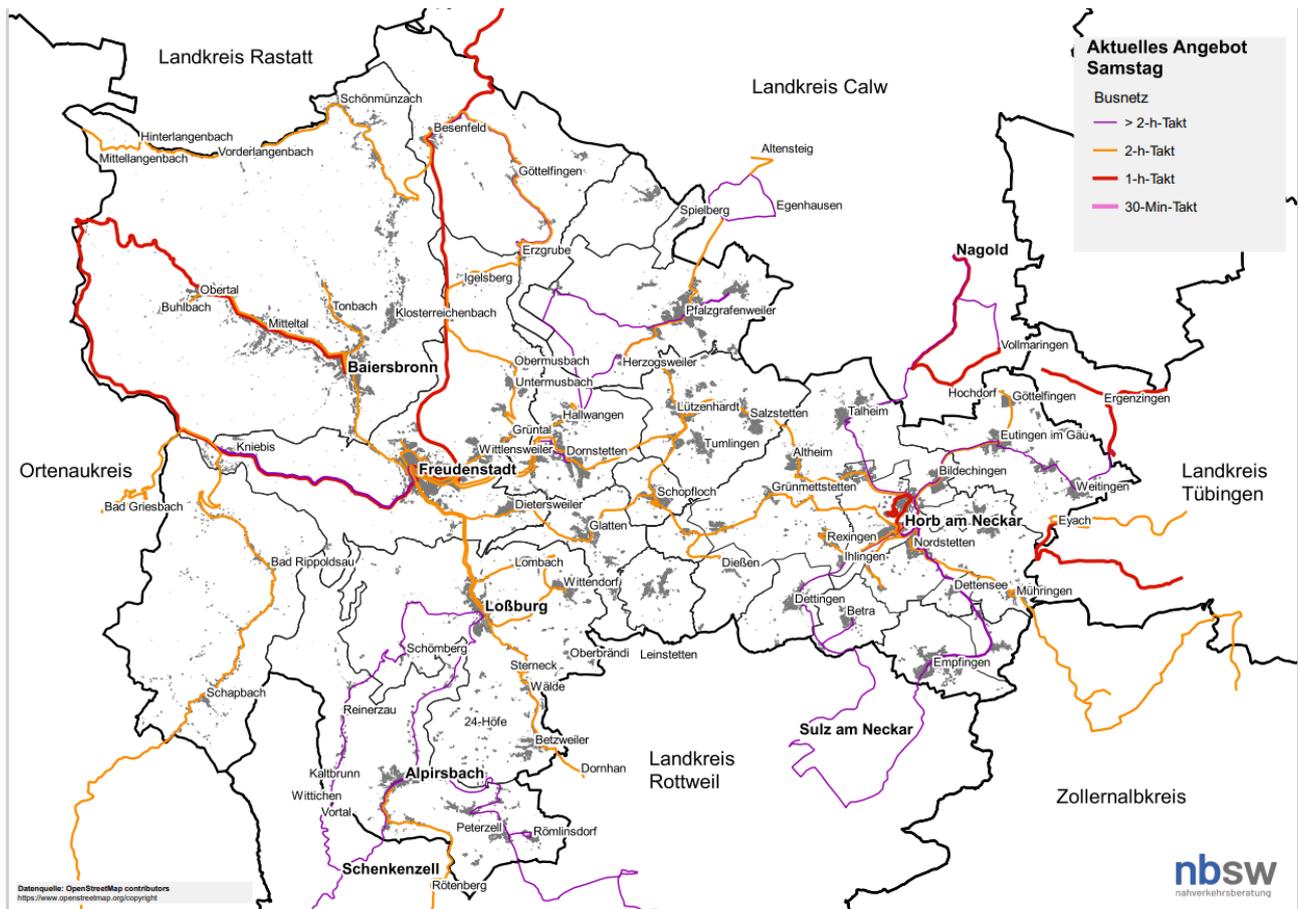
Anlage 7: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis
Freudenstadt – Montag bis Freitag (an Schultagen)



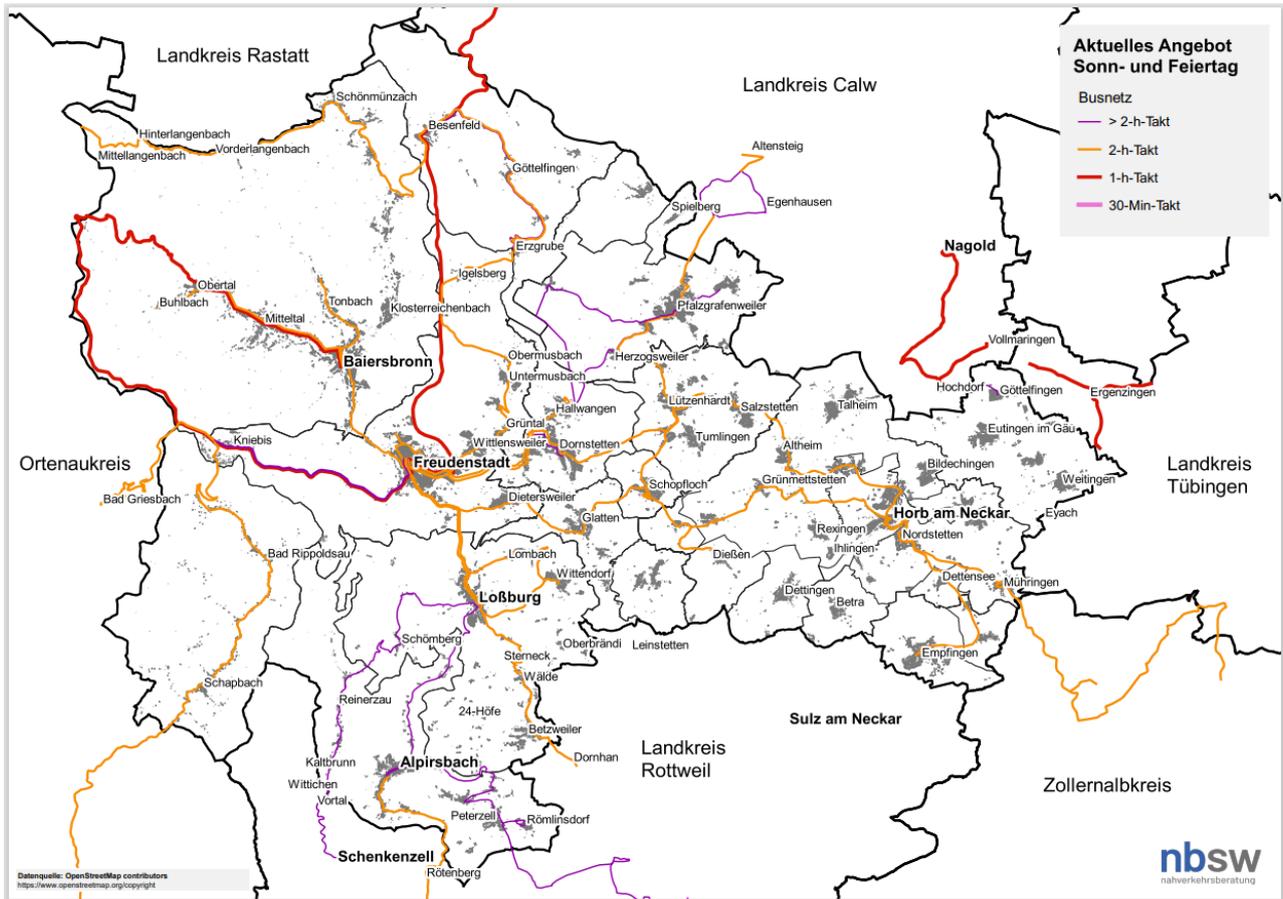
Anlage 8: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis
Freudenstadt – Montag bis Freitag (an schulfreien Tagen)



Anlage 9: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis
Freudenstadt - samstags



Anlage 10: Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis
Freudenstadt – sonn- und feiertags



Anlage 11: Genehmigungen öffentlicher Personennahverkehr: Stand:
 08/2023

Linien-Nr.	Unternehmen	Startort - Zielort	Geltungsdauer Genehmigung
50	Schweizer	Alpirsbach/Römlinsdorf – Freudenstadt	14.12.2025
7161	RVS	Freudenstadt – Hausach	12.12.2026
7402	RVS	Horb a. N. – Sulz a. N.	12.12.2026
7403	RVS	Horb a. N. – Sulz a.N.	12.12.2026
7401	RVS	Horb/Isenburg – Horb/Hohenberg (Stadtverkehr Horb a. N.)	12.12.2026
7406	RVS	Freudenstadt – Horb a.N.	12.12.2026
7787	RVS	Freudenstadt – Freudenstadt	12.12.2026
7788	RVS	Besenfeld – Besenfeld (Ortsverkehr Seewald)	12.12.2026
7408	RVS	Horb a.N. - Horb a. N./Mühringen	12.12.2026
7782	RVS	Freudenstadt – Freudenstadt/Dietersweiler	12.12.2026
7784	RVS	Freudenstadt – Freudenstadt/Obermusbach	12.12.2026
7417	RVS	Horb a. N. – Horb a.N./Ahldorf	12.12.2026
7938	RVS	Freudenstadt – Altensteig	12.12.2026
7409	RVS	Alpirsbach – Loßburg/24-Höfe	12.12.2026
7411	RVS	Freudenstadt – Leinstetten	12.12.2026
7405	Weiss Touristik	Horb a. N - Nagold	31.12.2027
7400	RVS	Horb a. N - Nagold	31.10.2027
7418	RVS	Horb a. N. - Ergenzingen	01.11.2027
7414	RVS	Alpirsbach – Oberndorf	12.12.2026
F19	POG/RVS	Freudenstadt - Dornhan	31.12.2025
F118	POG/RVS	(FDS)- Kniebis - Bad Griesbach	30.04.2024
Freizeitverkehr Lkr. Freudenstadt		Linien A2 – A7, A12, A31, A34 Linien F1, F3, F8 – F11, F13, F14, F16, F20	31.12.2025
Nachtexpress Lkr. Freudenstadt		Nachtexpresslinie 1 – Nachtexpresslinie 13	13.12.2025
21	Klumpp	Freudenstadt – Buhlbach	30.04.2024
Regiolinie 200	Klumpp	Baiersbronn – Ruhestein	30.04.2024
23	Klumpp	Seewald/Besenfeld – Baiersbronn/Hinterlangenbach	14.12.2023
22	Klumpp	Baiersbronn – Baiersbronn/Tonbach	14.12.2024
24a	Klumpp	Baiersbronn – Baiersbronn	13.12.2024

24b	Klumpp	Baiersbronn – Baiersbronn	13.12.2024
25a	Klumpp	Baiersbronn – Baiersbronn	13.12.2024
25b	Klumpp	Baiersbronn – Baiersbronn/Tonbach (Sattelleihütte)	13.12.2024
25c	Klumpp	Baiersbronn/Schwarzenberg – Baiersbronn/Schwarzenberg (Panoramahütte)	13.12.2024
70	Vögele	Horb a. N./Ahldorf - Horb a. N./Mühlen	12.12.2026
60/61	Wolpert	Alpirsbach – Alpirsbach/Reinerzau / Schiltach – Wittichen/Kaltbrunn	15.12.2026
Kurbähnle		Stadtgebiet Freudenstadt	31.03.2026
34	Schweizer	Loßburg/Vordersteinwald – Loßburg	31.07.2025
35	Schweizer/Wolpert	Loßburg/24-Höfe – Loßburg/Betzweiler	31.07.2025
31	Schweizer	Freudenstadt – Oberndorf a. N.	14.12.2025
32	Schweizer	Loßburg – Loßburg	14.12.2025
33	Schweizer	Loßburg – Loßburg	14.12.2025
33 R	Schweizer	Loßburg/Betzweiler – Dornhan	14.12.2025
41	Schweizer	Freudenstadt – Horb a. N.	14.12.2025
42	Schweizer	Waldachtal/Tumlingen - Pfalzgrafeweiler	14.12.2025
45	Schweizer	Waldachtal/Lützenhardt - Schopfloch	14.12.2025
43	Schweizer + RVS	Schopfloch – Glatten	14.12.2025
Klein- u. Rufbusverkehr FDS	OVF	Linie A – Linie D / Linie 15	14.12.2023
12	Katz	Freudenstadt – Kniebis	30.04.2024
Regiolinie 100	Katz	Freudenstadt – Ruhenstein	30.04.2024
11	Katz	Freudenstadt – Glatten/Neun-eck	14.12.2023
19	Katz	Freudenstadt – Alpirsbach/Reinerzau	14.12.2023
7266	Katz	Freudenstadt – Hausach	30.04.2024
118	Katz	Kniebis – Bad Griesbach	30.04.2024
7626A	Edel Reisen	Eyach – Ahldorf -Horb	k.A.
7628	Edel Reisen	Rottenburg – Ergenzingen – Eutingen	04.08.2030
7633	Edel Reisen	Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Eutingen	04.08.2030
310	DB Regio Bus	Horb -Haigerloch- Hechingen	31.07.2031
311	DB Regio Bus	Eyach - Haigerloch	31.07.2031
X45	KVV	Ruhenstein – Baden-Baden	k.A.

246	KVV	Hundsbach - Forbach	k.A.
263	DB Regio Bus	Bühl- Forbach	k.A.
423	DB Regio Bus	Achern- Hornisgrinde	31.05.2024
425	DB Regio Bus	Oppenau – Mummelsee/Hornisgrinde	31.05.2024
430	DB Regio Bus	Altensteig- Altensteig	31.07.2030
7410	RVS	Sulz - Sulz	12.12.2026
7481	DB Regio Bus	Schramberg - Alpirsbach	12.12.2026
X78	DB Regio Bus	Bad Wildbad - Freudenstadt	31.07.2030
Regiolinie 400	DB Regio Bus	Ruhestein- Achern (Nationalpark)	31.05.2024

Quelle: Landratsamt Freudenstadt 2023

Anlage 12: Auspendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Landkreises Freudenstadt (inklusive Binnenpendler) – Stichtag 30.06.2021

Gemeinde/Stadt	Anzahl an Binnenpendlern
Alpirsbach	1.158
Bad Rippoldsau-Schapbach	344
Baiersbronn	4.522
Dornstetten	1.504
Empfingen	746
Eutingen im Gäu	619
Freudenstadt	6.219
Glatten	468
Grömbach	41
Horb am Neckar	5.238
Loßburg	1.595
Pfalzgrafeweiler	1.406
Schopfloch	443
Seewald	353
Waldachtal	1.209
Wörnersberg	32
Insgesamt	25.897

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2021

Anlage 13: Top 10 der Auspendlerverflechtungen der Städte/Gemeinden des Landkreises Freudenstadt (Stichtag 30.06.2021)

Wohnort: Alpirsbach	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Loßburg	364
Freudenstadt, Stadt	337
Schiltach, Stadt	212
Schramberg, Stadt	165
Oberndorf am Neckar, Stadt	90
Dornstetten, Stadt	85
Dornhan, Stadt	58
Schenkenzell	57
Fluorn-Winzeln	52
Aichhalden	42

Wohnort: Bad Rippoldsau-Schapbach	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Wolfach, Stadt	127
Freudenstadt, Stadt	124
Schiltach, Stadt	89
Hausach, Stadt	41
Oberwolfach	41
Loßburg	32
Haslach im Kinzigtal, Stadt	31
Rheinfelden (Baden), Stadt	28
Offenburg, Stadt	23
Bad Peterstal-Griesbach	20

Wohnort: Dornstetten	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	890
Glatten	270
Schopfloch	209
Waldachtal	209
Loßburg	205
Horb am Neckar, Stadt	153
Pfalzgrafeweiler	146
Baiersbronn	100
Nagold, Stadt	78
Stuttgart, Landeshauptstadt	63

Wohnort: Baiersbronn	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	1606
Dornstetten, Stadt	295
Loßburg	277
Schopfloch	110
Glatten	101
Horb am Neckar, Stadt	83
Pfalzgrafeweiler	81
Stuttgart, Landeshauptstadt	65
Waldachtal	63
Simmersfeld	61

Wohnort: Empfingen	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Horb am Neckar, Stadt	289
Sulz am Neckar, Stadt	165
Sindelfingen, Stadt	119
Oberndorf am Neckar, Stadt	87
Haigerloch, Stadt	78
Stuttgart, Landeshauptstadt	72
Balingen, Stadt	59
Böblingen, Stadt	49
Nagold, Stadt	45
Freudenstadt, Stadt	42

Wohnort: Eutingen im Gäu	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Sindelfingen, Stadt	408
Horb am Neckar, Stadt	400
Nagold, Stadt	268
Rottenburg am Neckar, Stadt	250
Tübingen, Universitätsstadt	163
Stuttgart, Landeshauptstadt	148
Böblingen, Stadt	127
Herrenberg, Stadt	93
Freudenstadt, Stadt	70
Bondorf	52

Wohnort: Freudenstadt	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Dornstetten, Stadt	923
Loßburg	768
Baiersbronn	759
Glatten	484
Horb am Neckar, Stadt	312
Schopfloch	296
Waldachtal	279
Pfalzgrafeweiler	254
Alpirsbach, Stadt	166
Schiltach, Stadt	158

Wohnort: Glatten	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	231
Dornstetten, Stadt	148
Loßburg	105
Schopfloch	84
Horb am Neckar, Stadt	56
Waldachtal	36
Baiersbronn	24
Pfalzgrafeweiler	23
Nagold, Stadt	22
Alpirsbach, Stadt	15

 = Städte/Gemeinden des Landkreises Freudenstadt

Aus Datenschutzgründen werden Verflechtungen nur für Gebietseinheiten mit mindestens 10 Auspendelnden betrachtet

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2021

Wohnort: Grömbach	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Altensteig, Stadt	69
Freudenstadt, Stadt	28
Pfalzgrafeweiler	27
Nagold, Stadt	24
Haiterbach, Stadt	14
Simmersfeld	10

Wohnort: Horb am Neckar	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Sindelfingen, Stadt	720
Nagold, Stadt	702
Freudenstadt, Stadt	562
Stuttgart, Landeshauptstadt	497
Empfingen	468
Waldachtal	389
Schopfloch	344
Eutingen im Gäu	344
Sulz am Neckar, Stadt	336
Rottenburg am Neckar, Stadt	313

Wohnort: Loßburg	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	804
Dornstetten, Stadt	188
Alpirsbach, Stadt	179
Glatten	179
Horb am Neckar, Stadt	122
Baiersbronn	85
Schiltach, Stadt	78
Schopfloch	75
Dornhan, Stadt	71
Oberndorf am Neckar, Stadt	69

Wohnort: Pfalzgrafeweiler	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	380
Nagold, Stadt	254
Altensteig, Stadt	226
Waldachtal	221
Dornstetten, Stadt	209
Haiterbach, Stadt	141
Horb am Neckar, Stadt	117
Schopfloch	114
Loßburg	107
Glatten	106

Wohnort: Schopfloch	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	189
Dornstetten, Stadt	128
Glatten	108
Horb am Neckar, Stadt	106
Waldachtal	86
Loßburg	72
Pfalzgrafeweiler	36
Stuttgart, Landeshauptstadt	28
Baiersbronn	19
Villingen-Schwenningen, Stadt	19

Wohnort: Seewald	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Freudenstadt, Stadt	206
Baiersbronn	82
Altensteig, Stadt	48
Simmersfeld	44
Horb am Neckar, Stadt	40
Dornstetten, Stadt	36
Pfalzgrafeweiler	36
Glatten	34
Loßburg	30
Nagold, Stadt	26

Wohnort: Waldachtal	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Horb am Neckar, Stadt	348
Freudenstadt, Stadt	347
Dornstetten, Stadt	191
Pfalzgrafeweiler	174
Schopfloch	146
Nagold, Stadt	117
Haiterbach, Stadt	94
Glatten	79
Sindelfingen, Stadt	78
Loßburg	77

Wohnort: Wörnersberg	
Arbeitsort:	Anzahl Auspendelnde:
Pfalzgrafeweiler	14
Altensteig, Stadt	12
Freudenstadt, Stadt	10

 = Städte/Gemeinden des Landkreises Freudenstadt

Aus Datenschutzgründen werden Verflechtungen nur für Gebietseinheiten mit mindestens 10 Auspendelnden betrachtet

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2021

Anlage 14: Auflistung der Verkehrsverflechtungen der Fahrschüler im
Landkreis Freudenstadt

Stadt/Gemeinde	Orts-/Stadtteil	Alpirsbach	Bad Rippoldsau-Schapbach	Baersbrunn	Dornstetten	Empfingen	Eutingen im Gäu	Freudenstadt	Glatten	Grömbach	Horb am Neckar	Loßburg	Pfalzgrafeneiwiler	Schopflach	Seewald	Waldachtal	Wörnernsberg	Anzahl Fahrschüler
Alpirsbach	Aischfeld + Gräben	11						4					3					18
Alpirsbach	Alpirsbach	1						48			1		9					59
Alpirsbach	Ehlenbogen	16			2			7					1					26
Alpirsbach	Pfäferszell	21						14				3						38
Alpirsbach	Reimerzau	14						8				6						28
Alpirsbach	Reutin	41						12				4						57
Alpirsbach	Römlinsdorf	12						6				1						19
Alpirsbach	Röfenbach	9						7										16
Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau		16					19					1					35
Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach		4		1			10										15
Baersbrunn	Allmand			1				1										2
Baersbrunn	Baersbrunn-Dorf mit Friedrichstal			27	1			79										107
Baersbrunn	Hauenbach			49				9										58
Baersbrunn	Klosterreichenbach mit Rechenbacher Hölz & Heselbach			107				14										121
Baersbrunn	Mittelfangembach			3														3
Baersbrunn	Mittetal			97				25										122
Baersbrunn	Oberthal mit Buhlbach			65				12										77
Baersbrunn	Röt-Schönegrund			27				16										43
Baersbrunn	Schönmünz (Zwickgabel, Lemsa)			15				6										21
Baersbrunn	Schwarzberg mit Schönmünz			7				2										9
Baersbrunn	Taubach			48				9										57
Dornstetten	Aach				49			28				1		6		5		89
Dornstetten	Dornstetten				69						1	1	2	6		5		84
Dornstetten	Hallwangen				96			40			1	1	1	1				139
Empfingen	Empfingen					5		3										7
Empfingen	Empfingen							6										43
Empfingen	Wiesenstetten					12		1										32
Eutingen im Gäu	Eutingen						1	11										124
Eutingen im Gäu	Eyach							3										4
Eutingen im Gäu	Göttingen							38	25									94
Eutingen im Gäu	Rehrdorf							19										37
Eutingen im Gäu	Weislingen							1										51
Freudenstadt	Dietersweiler							143			1	10				1		157
Freudenstadt	FDS mit Christophthal und Zwenbergraben	1		33	8			20			2	33			2			100
Freudenstadt	Grünthal und Frutenhof			2				81			1	2				1		87
Freudenstadt	Igelberg							22										22
Freudenstadt	Kneibis							40				3						43
Freudenstadt	Langerweidene							4										4
Freudenstadt	Lauterbad							1										8
Freudenstadt	Musbach (Unter- & Obermusbach)							76										76
Freudenstadt	Wittensweiler	1						149				9				1		160
Glatten	Böffingen				8			2	6									16
Glatten	Glatten			1	118			23			1						7	153
Horb am Neckar	Amdorf							1										63
Horb am Neckar	Allheim				7			11						1				133
Horb am Neckar	Betra							1										66
Horb am Neckar	Bilfachingen							6										61
Horb am Neckar	Brühlbrunn							15									2	27
Horb am Neckar	Dettersen							3										44
Horb am Neckar	Deitlingen							13						2		1		84
Horb am Neckar	Deitlingen				4			2						2				12
Horb am Neckar	Dießen				10			6										21
Horb am Neckar	Grünmetzsetten				5			11								2		61
Horb am Neckar	Heiligenfeld							3										9
Horb am Neckar	Hech am Neckar							32								1		47
Horb am Neckar	Hölingen							2										17
Horb am Neckar	Isernburg							15										21
Horb am Neckar	Möhlen							2										48
Horb am Neckar	Mühlingen							1										64
Horb am Neckar	Nordstetten							1										131
Horb am Neckar	Reudingen				1			9										88
Horb am Neckar	Talheim							9										141
Loßburg	24-Höfe	5						7				12						24
Loßburg	Betzweiler	3						12				3						18
Loßburg	Leimbach	3						17										25
Loßburg	Loßburg	19		2	2			127										157
Loßburg	Oberbränd + Unterbränd	2						4				5						11
Loßburg	Roht	3						52										55
Loßburg	Schönbach	1						22				16						38
Loßburg	Sternack	1						5				4						10
Loßburg	Ursental							4				2						6
Loßburg	Wald							7				14						25
Loßburg	Wittendorf	5						29			1	65						100
Pfalzgrafeneiwiler	Bödingen				5			19					77					101
Pfalzgrafeneiwiler	Daurweiler	2						9										11
Pfalzgrafeneiwiler	Eitelweiler												6					6
Pfalzgrafeneiwiler	Herzogsweiler				12			16				38	1					69
Pfalzgrafeneiwiler	Käberbrunn				4			1				15	1					22
Pfalzgrafeneiwiler	Neu-Nußtra							2					6					7
Pfalzgrafeneiwiler	Pfalzgrafeneiwiler				53			97						6		3		159
Schopflach	Oberfingen							40					11					63
Schopflach	Schopflach							86										130
Schopflach	Schopflach							3				4						4
Schopflach	Unterfingen				26			31						11			1	41
Seewald	Allmande, Eisenbach u. Schernbach							20								7		27
Seewald	Besenfeld mit Lunapold							78								1		79
Seewald	Erzgrube							11								5		16
Seewald	Grötlingen mit Schormental (östlich d. Nagold)																16	
Seewald	Hochdorf und Omersbach							8								4		12
Seewald	Omersbach und Morgental																	0
Seewald	Schormental (westl. d. Nagold)															2		2
Waldachtal	Cresbach				23			11					29	7			123	193
Waldachtal	Hirschweiler							26					7	2				40
Waldachtal	Lützenhardt							20					19	12				89
Waldachtal	Salzsetten							31								6	13	111
Waldachtal	Turnlingen							40										71
Wörnernsberg	Wörnernsberg							1										2

Stadt/Gemeinde	Orts-/Stadtteil	Alpirsbach	Bad Rippoldsau-Schapbach	Baiersbrunn	Dornstetten	Empfingen	Eutingen im Gäu	Freudenstadt	Glatten	Grömbach	Horb am Neckar	Loßburg	Pfalzgrafeneweiler	Schopfloch	Seneck	Waldachtal	Wörnberg	Anzahl Fahrschüler
Außerhalb vom Landkreis																		
Schenkenezell	Schenkenezell	35						24										59
Schenkenezell	Kaltrüben / Vortal	10																10
Schenkenezell	Wittichen	1																1
Oberndorf am Neckar	Hochmössingen							3				2						5
Oberndorf am Neckar	Lindenhof							1			1							2
Oberndorf am Neckar	Aktubendorf										1							1
Dornhan	Bettchenhausen ü. Dorn							3										3
Dornhan	Buzenweiler	1						1				3						5
Dornhan	Dornhan							36				1	15					52
Dornhan	Farnal ü. Dorn							4				1						5
Dornhan	Marschalkenzimmern							12				2						14
Dornhan	Weiden							8										8
Dornhan	Leinestetten ü. Dornhan							4					6					10
Sulz am Neckar	Sulz am Neckar					5						8						13
Sulz am Neckar	Bergfelden											14						14
Sulz am Neckar	Glattvogelau					2		4				2						8
Sulz am Neckar	Dürenmettstetten				2	2		3										7
Sulz am Neckar	Fischingen							4				8						12
Sulz am Neckar	Mühlheim							1				2						3
Sulz am Neckar	Reinfrihausen					3						4						7
Sulz am Neckar	Sigmarswangen																	2
Sulz am Neckar	Vöhringen											4						4
Altensteig (Lkr. Calw)	Altensteig							15						1				16
Altensteig (Lkr. Calw)	Speinberg							7					16					23
Egenhausen (Lkr. Calw)	Egenhausen							9						17				26
Nagold (Lkr. Calw)	Nagold											3						3
Nagold (Lkr. Calw)	Gundringen											2						2
Nagold (Lkr. Calw)	Schertingen											1						1
Nagold (Lkr. Calw)	Hochdorf											3						3
Haibach (Lkr. Calw)	Haibach											1						1
Aichhalden (Lkr. Rottweil)	Aichhalden	43																43
Aichhalden (Lkr. Rottweil)	Rötenberg	54																54
Fluorn-Winseln (Lkr. Rottweil)	Fluorn	25																25
Fluorn-Winseln (Lkr. Rottweil)	Winseln	3										1						4
Schiltach (Lkr. Rottweil)	Schiltach	29																29
Schiltach (Lkr. Rottweil)	Lehengerichte	4																4
Schiltach (Lkr. Rottweil)	(Vorderlehengerichte)	5																5
Schramberg (Lkr. Rottweil)	Schramberg	3																3
Dunringen (Lkr. Rottweil)	Lackendorf											1						1
Rottweil	Rottweil											2						2
Zimmern ob Rottweil	Zimmern ob Rottweil											1						1
Rottenburg	Rottenburg											2						2
Rottenburg	Bieringen											1						1
Rottenburg	Starzach											6						6
Starzach	Felldorf											3						3
Starzach	Bierlingen											1						1
Forbach	Forbach						31				5							36
Forbach	Gausbach							6										6
Forbach	Langenbrand							8										8
Forbach	Raumunzsch							3										4

Anlage 15: Befragungsbogen des Bürgerdialogs (2019) – landkreisweite Umfrage

}

Bürgerdialog FDS

Befragung zum Mobilitätsverhalten


**Landkreis
Freudenstadt**

1) **Wie oft können Sie über ein Auto (auch Carsharing) verfügen?**

jederzeit gelegentlich gar nicht

2) **Wie bewerten Sie das Schienenangebot im Landkreis Freudenstadt?**

gut mittelmäßig schlecht

3) **Wie bewerten Sie das Busangebot im Landkreis Freudenstadt?**

gut mittelmäßig schlecht

4) **Welches der folgenden Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend für welchen Fahrtzweck?**
Bitte jede Zeile ausfüllen! Nur eine Antwort pro Zeile möglich.

	Auto (Fahrer)	Auto (Mitfahrer)	Bus und/ oder Bahn	Taxi/ Mietwagen/ Carsharing	Zu Fuß/ mit dem Fahrrad	Betrifft mich nicht
Zur Arbeit/dienstlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zur Ausbildung/Schule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf/Erledigung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit/Ausgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begleitung (z.B. Kind zur Schule bringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5) **Wie oft nutzen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel im Landkreis Freudenstadt?**

	Bahn	Bus
Täglich bzw. fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehrmals wöchentlich (an 1–3 Tagen pro Woche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehrmals monatlich (an 1–3 Tagen pro Monat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seltener als monatlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6) **Wie bewerten Sie das Busangebot im Landkreis Freudenstadt zu folgenden Zeiten?**
Bitte jede Zeile ausfüllen! Nur eine Antwort pro Zeile möglich.

	Sehr gut	Gut	Mittelmäßig	Schlecht	Sehr schlecht
Montag bis Freitag: tagsüber	<input type="checkbox"/>				
Montag bis Freitag: abends	<input type="checkbox"/>				
Samstag: tagsüber	<input type="checkbox"/>				
Samstag: abends	<input type="checkbox"/>				
Sonn- und Feiertag: tagsüber	<input type="checkbox"/>				
Sonn- und Feiertag: abends	<input type="checkbox"/>				

→

Anlage 16: Befragungsergebnisse der Umfrage der größten Betriebe im Landkreis Freudenstadt (2020)

Fragestellungen	Landratsamt Freudenstadt	Saier Verpackungstechnik	Schmid Metallverarbeitung	Fischer Unternehmensgruppe
1.1 Mitarbeiter Insgesamt	2.468	298	431	1.658
2. Anzahl der Azubis am Standort:	250	23	47	96
3. Schichtbetrieb	Nein	Ja	Nein	Ja
3.1 Anteil der Beschäftigten im Schichtbetrieb	39%	80%	0%	27%
12. Sind ausreichend Parkplätze vorhanden?	Ja	Ja	Ja	Ja
13. Ist ÖPNV-Anbindung ein Thema bei den Mitarbeitern?	Ja, etwas	Ja, etwas	Ja, sehr	Ja, etwas
14. Die wichtigsten erforderlichen ÖPNV Verbesserungen	Takterhöhung	Flexibilität; Frequenz der Fahrten; Kostensenkung	Flexibilität, Bessere Abstimmung	Engere Taktung, Bessere Abstimmung
15. Wichtigste ÖPNV Verbindungen	1. Loßburg - Glatten/ Dornstetten/Pfalzgrafeweiler	1. Alpirsbach - Peterzell 2. Loßburg - Peterzell 3. Aichhalden - Peterzell	1. Schopfloch - Eutingen - Freudenstadt 2. Karlsruhe - Freudenstadt 3. Tübingen - Freudenstadt	-
16. Wird die ÖPNV Nutzung bereits gefördert?	Ja	Nein	Nein	Nein
16.1 Maßnahmen	Zuschuss zum Jobticket	-	-	-
17. Wären sie bereit, die ÖPNV Nutzung zu fördern?	Ja	Nein	Ja	Ja
17.1 Maßnahmen	Saison-Halbjahreskarten und kostenlose Mitfahrt an Regentagen im Sommer	-	-	Zuschuss bei attraktiverem Mobilitätskonzept denkbar

Fragestellungen	HOMAG	Arburg	Kreissparkasse Freudenstadt	SCHUPP GmbH
1.1 Mitarbeiter Insgesamt	1.417	2.468	190	89
2. Anzahl der Azubis am Standort:	118	250	-	6
3. Schichtbetrieb	Ja	Ja	Nein	Nein
3.1 Anteil der Beschäftigten im Schichtbetrieb	9%	39%	0%	0%
12. Sind ausreichend Parkplätze vorhanden?	Ja	Ja	Nein	Ja
13. Ist ÖPNV-Anbindung ein Thema bei den Mitarbeitern?	Nein, kaum	Ja, etwas	Ja, etwas	Nein, kaum
14. Die wichtigsten erforderlichen ÖPNV Verbesserungen	Taktung zum Zug, Mehr Direktverbindungen, Häufigere Bahnverbindungen	Takterhöhung	Differenziertere Tarife; Bessere Taktung	-
15. Wichtigste ÖPNV Verbindungen	1. Freudenstadt - Schopfloch 2. Glatten - Dornstetten - Schopfloch 3. Horb - Schopfloch	1. Loßburg - Glatten - Dornstetten- Pfalzgrafeweiler	1. Horb - Dornstetten - Freudenstadt 2. Freudenstadt - Loßburg	-
16. Wird die ÖPNV Nutzung bereits gefördert?	Nein	Ja	Nein	-
16.1 Maßnahmen	-	Zuschuss zum Jobticket, eigener ARBURG Werksverkehr	-	-
17. Wären sie bereit, die ÖPNV Nutzung zu fördern?	Nein	Ja	Ja	Ja, aber Haltestelle in der Glattalstrasse (L409) wäre Voraussetzung
17.1 Maßnahmen	-	Saison-Halbjahreskarten und kostenlose Mitfahrt an Regentagen im Sommer	Job Ticket	-

Fragestellungen	Schmalz GmbH	Colordruck GmbH	Krankenhäuser Landkreis FDS gGmbH	DOBERGO GmbH & Co. KG
1.1 Mitarbeiter Insgesamt	905	280	1.099	116
2. Anzahl der Azubis am Standort:	120	21	85	5
3. Schichtbetrieb	Ja	Ja	Ja	Ja
3.1 Anteil der Beschäftigten im Schichtbetrieb	11%	66%	41%	49%
12. Sind ausreichend Parkplätze vorhanden?	Ja	Ja	Ja	-
13. Ist ÖPNV-Anbindung ein Thema bei den Mitarbeitern?	Ja, etwas	Nein, kaum	Nein, kaum	Nein, gar nicht
14. Die wichtigsten erforderlichen ÖPNV Verbesserungen	Verbesserung Busverbindung Dornstetten - Glatten	Plattform für Fahrgemeinschaften, Häufigere Fahrten	s. Anlage	Anbindung zum Gewerbegebiet Betzweiler
15. Wichtigste ÖPNV Verbindungen	1. Freudenstadt - Glatten 2. Horb - Glatten	1. Buhlbach - Baiersbronn 2. Gernsbach - Baiersbronn	-	1. Freudenstadt - Betzweiler 2. Rottweil - Betzweiler
16. Wird die ÖPNV Nutzung bereits gefördert?	Nein	Nein	Ja	Nein
16.1 Maßnahmen	-	-	Bezuschussung (50 Prozent) der Monats- bzw. Jahresfahrkarte	-
17. Wären sie bereit, die ÖPNV Nutzung zu fördern?	Ja	Nein	Ja	Ja
17.1 Maßnahmen	wenn sich der ÖPNV entscheidend verbessert, wäre eine Förderung durch Schmalz denkbar	keine Überlegungen bisher	Preisgestaltungen und sonstige Vergünstigungen	Zuschuss Busjahreskarte

Anlage 17: Auflistung der Haltestellen im Landkreis Freudenstadt und deren aktueller Bestand der Barrierefreiheit – Stand 2023

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barrierefrei?	Umbau geplant?		Keine Zuständigkeit	Zuständigkeit beim RPI/Straßenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung*):			
Aischlachrückle	Alpirsbach	Aischfeld (Alpirsb.)			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Sonne	Alpirsbach	Aischfeld (Alpirsb.)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Bahnhof	Alpirsbach	Alpirsbach	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Farmühle	Alpirsbach	Alpirsbach	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Hetal	Alpirsbach	Alpirsbach	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Vordere Aischlach	Alpirsbach	Alpirsbach	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Klosterkräu	Alpirsbach	Alpirsbach	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Lindenbuch (Alpirsbach)	Alpirsbach	Alpirsbach			Gehört zu Lößburg	X	X	
Kloster (Alpirsbach)	Alpirsbach	Alpirsbach			Gibt es nicht mehr			
Metzgerbauer	Alpirsbach	Ehlenkogen			nur innerhalb der Ortshinweistafel, somit nicht zuständig	X	X	
Rathaus (Ehlenkogen)	Alpirsbach	Ehlenkogen			nur innerhalb der Ortshinweistafel, somit nicht zuständig	X	X	
Aaler	Alpirsbach	Ehlenkogen			nur innerhalb der Ortshinweistafel, somit nicht zuständig	X	X	
Unterehlenkogen	Alpirsbach	Ehlenkogen			nur innerhalb der Ortshinweistafel, somit nicht zuständig	X	X	
Gräben	Alpirsbach	Gräben (Württ)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Tropfwiese	Alpirsbach	Gräben (Württ)			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Hörnweiler	Alpirsbach	Hörnweiler			nur innerhalb der Ortshinweistafel, somit nicht zuständig	X	X	
Volksbank	Alpirsbach	Peterzell (Württ)	ja (Neubau)					
Schule (Peterzell (Württ))	Alpirsbach	Peterzell (Württ)	ja (Neubau)					
Fa. Saier	Alpirsbach	Peterzell (Württ)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Neue Straße	Alpirsbach	Peterzell (Württ)			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Breitenwies	Alpirsbach	Peterzell (Württ)			Gibt es nicht mehr			
Bühlsäge	Alpirsbach	Reinerzau			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Oberes Dörfle	Alpirsbach	Reinerzau			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Auerhahn	Alpirsbach	Reinerzau			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Unterdickenhof	Alpirsbach	Reinerzau			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Rötenköchle	Alpirsbach	Reinerzau			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Rauher Felsen	Alpirsbach	Reinerzau			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Unteres Dörfle	Alpirsbach	Reinerzau	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Kindergarten	Alpirsbach	Reutin (Württ)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Langestraße	Alpirsbach	Reutin (Württ)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Ortenbach	Alpirsbach	Römlinsdorf	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Kindergarten (Römlinsdorf)	Alpirsbach	Römlinsdorf	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Römlinsdorf	Alpirsbach	Römlinsdorf			Gibt es nicht mehr			
Bauernfeind	Alpirsbach	Römlinsdorf			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)	X	X	
Lochmühle	Alpirsbach	Rötenbach (Alpirsb.)			Außerorts (Ortsschild kommt erst im Anschluss)			
Bäckerei Kilgus Abzw. Rötenerger Str	Alpirsbach	Rötenbach (Alpirsb.)			Gibt es nicht mehr			
Abzw. Rötenerger	Alpirsbach	Rötenbach (Alpirsb.)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Sielbergweg	Alpirsbach	Rötenbach (Alpirsb.)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Freibad	Alpirsbach	Rötenbach (Alpirsb.)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Kindergarten (Rötenbach (Alpirsb.))	Alpirsbach	Rötenbach (Alpirsb.)	nein	Keine Einschätzung	Fehlendes Personal und fehlende finanzielle Mittel			
Kirche (Bad Rippoldsau)	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RPI/Straßenbauamt	
Post (Bad Rippoldsau)	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RPI/Straßenbauamt	
Klinik	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RPI/Straßenbauamt	
Schmiebauerbrücke	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RPI/Straßenbauamt	
Bäckerei	Bad Rippoldsau-Schapbach	Holzwald				x	RPI/Straßenbauamt	

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barriere-frei?	Umbau geplant?		Keine Zuständig-keit	Zuständigkeit beim RP/Straßenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung):			
Reichenbach	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RP/Straßenbauamt	
Holzweiler Höhe	Bad Rippoldsau-Schapbach	Holzweiler	nein					
Stemlnuch	Bad Rippoldsau-Schapbach	Holzweiler	nein					
Vor Seelach	Bad Rippoldsau-Schapbach	Vor Seelach				x	RP/Straßenbauamt	
Skliff	Bad Rippoldsau-Schapbach	Holzweiler	nein					
TOS	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RP/Straßenbauamt	
Letztes Ostlehr	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RP/Straßenbauamt	
Dollenbach	Bad Rippoldsau-Schapbach	Bad Rippoldsau				x	RP/Straßenbauamt	
Fabrik	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Post (Schapbach)	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Ochsen (Schapbach)	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Tanne	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Schwimmbad (Schapbach)	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Rössle (Schapbach)	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Schmiedsberg	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Saldannen	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Am Zierle 2/Fabrik	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Bärenpark	Bad Rippoldsau-Schapbach	Schapbach				x	RP/Straßenbauamt	
Bahnhof (Baierskronn)	Baierskronn	Baierskronn	Nein	2024				
Kirche (Baierskronn)	Baierskronn	Baierskronn	Nein	Nein	Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Schulzentrum (Baierskronn)	Baierskronn	Baierskronn	Nein	Nein	Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Sarnbach	Baierskronn	Baierskronn	Nein	Nein	Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn			
Betriebshof (Freudenstädter Straß	Baierskronn	Baierskronn	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Falken	Baierskronn	Baierskronn	Nein	Nein	Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Münsterschule	Baierskronn	Baierskronn	Nein	Nein	Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Wih. Münster-Platz	Baierskronn	Baierskronn	Ja					
Schindele	Baierskronn	Baierskronn	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Bahnübergang (Friedrichstal) (b FD	Baierskronn	Friedrichstal (b FDS)	Nein	2023				
Bären	Baierskronn	Friedrichstal (b FDS)	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Stemen	Baierskronn	Baierskronn	Nein	2023				
Einbracht	Baierskronn	Friedrichstal (b FDS)	Nein	2023				
Rechen	Baierskronn	Baierskronn	ja					
Härfesteg	Baierskronn	Mitteltal	Nein	2023				
Ruhkuchgasse	Baierskronn	Mitteltal	Nein					
Lamm	Baierskronn	Mitteltal	Nein	2024				
Naturbad	Baierskronn	Mitteltal	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Tannenfels	Baierskronn	Oberthal (Kr FDS)	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Adler (Oberthal (Kr FDS))	Baierskronn	Oberthal (Kr FDS)	Nein		Bei weiterer Sanierung L 401, Termin steht noch nicht fest			
Engel (Oberthal (Kr FDS))	Baierskronn	Oberthal (Kr FDS)	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Bühlachsau	Baierskronn	Oberthal (Kr FDS)	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barrierefrei?	Umbau geplant?		Keine Zuständigkeit	Zuständigkeit beim RP/Straßenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung):			
Glashütte	Baierskronn	Buhlbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Waltheim	Baierskronn	Buhlbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Waltheim (Tonbach)	Baierskronn	Tonbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Blume	Baierskronn	Buhlbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Reichenkacher Höfe	Baierskronn	Reichenkacher Höfe	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Walldust	Baierskronn	Tonbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Traube/Tanne	Baierskronn	Tonbach	Nein	Nein	Barrierefreiheit aufgrund Platzverhältnisse nicht möglich; Bordsteinhöhe in Altst. Straßenkaumit mit 14 cm Höhe ausgef.			
Pflug (Tonbach)	Baierskronn	Tonbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Kirche (Klosterreichenbach)	Baierskronn	Klosterreichenbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Auto Schlieh	Baierskronn	Röt	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
B462	Baierskronn	Schönegründ	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Rathaus (Klosterreichenbach)	Baierskronn	Klosterreichenbach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Besenfelder Steige	Baierskronn	Schönegründ	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Schule (Schönmünz)	Baierskronn	Schönmünz	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Bahnhof (Schönmünz)	Baierskronn	Schönmünz	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Schönmünz	Baierskronn	Schönmünz	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Kirche (Schönmünz)	Baierskronn	Schönmünz	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Hotel Post	Baierskronn	Schönmünz	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Leimß Aklw.	Baierskronn	Baierskronn	Nein			x	Zuständigkeit Landkreis	
Tauchert	Baierskronn	Schönmünz	Nein			x	Zuständigkeit Landkreis	
Zwickgabel	Baierskronn	Zwickgabel	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barriere- frei?	Umbau geplant?		Keine Zuständig- keit	Zuständigkeit beim RP/Straßenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung):			
Hinterlangenkach	Baierskronn	Hinterlangenkach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Vorderlangenkach	Baierskronn	Vorderlangenkach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Mittellangenkach	Baierskronn	Mittellangenkach	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme. Wenn Straße saniert wird, dann im gleichen Zug Sanierung Haltestelle			
Schiffkopf	Baierskronn	Schiffkopf	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Alexanderschanze	Baierskronn	Alexanderschanze	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Lotharplatz	Baierskronn	Baierskronn	Nein			x	Zuständigkeit RP	
Ruhestein	Baierskronn	Ruhestein	Ja					
Lial	Baierskronn	Baierskronn	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Alal DM Norma	Baierskronn	Baierskronn	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Kohlackweg	Baierskronn	Baierskronn	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Hotel Bareiss	Baierskronn	Mitteltal	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Wanderhütte Sattelrei	Baierskronn	Mitteltal	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Hirschauenwald	Baierskronn	Obertal (fr FDS)	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Glasamännlehütte	Baierskronn	Baierskronn	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Plauderstüble	Baierskronn	Tonkach	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Panoramahütte	Baierskronn	Schwarzenberg (Murg)	Nein		Hält nur E-Bus-Linie, kein täglicher Halt			
Kirchstraße	Baierskronn	Schwarzenberg (Murg)	Nein		Keine aktuelle Straßenkaumaßnahme, wenn Straße saniert wird, dann auch Sanierung Haltestelle			
Wiesenstetten	Empfingen	Wiesenstetten	Nein			x	Landkreis	
Vereinsheim	Empfingen	Empfingen	Nein			x	Landkreis	
Dommlersberg	Empfingen	Dommlersberg	Nein			x	Landkreis	
Seiten	Empfingen	Empfingen	Nein			x	Landkreis	
Bergstraße	Empfingen	Empfingen	Nein			x	Landkreis	
Robert-Bosch-Str	Empfingen	Empfingen	Nein			x	Landkreis	
Schule (Empfingen)	Empfingen	Empfingen	Nein		aktuell keine Priorisierung, ggf. mit Umbau Schule		Gemeinde	
Häigerlöcher Straße	Empfingen	Empfingen	Nein			x	Regierungspräsidium	
Hof Weitenau	Eutingen im Gäu	Weitingen	nein		Außenbereich		Straßenbauamt	
Baisinger Straße	Eutingen im Gäu	Göttingen & Horb	nein	2024				
Alzlw. Neuer BfH	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2024			Außenbereich	Straßenbauamt
Schule (Eutingen im Gäu)	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2024				
Ortsmitte (Eutingen im Gäu)	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2025				Bei Straßensanierung
Brunnenstraße	Eutingen im Gäu	Göttingen & Horb	nein	2024				
Kaiserstraße	Eutingen im Gäu	Göttingen & Horb	nein	2024				Bei Straßensanierung
Blume (Weitingen)	Eutingen im Gäu	Weitingen	nein	2025				
Rathaus (Rohrdorf (Eutingen))	Eutingen im Gäu	Rohrdorf (Eutingen)	nein	2024				im Zuge der Ortsmittengestaltung
Friedhof (Rohrdorf (Eutingen))	Eutingen im Gäu	Rohrdorf (Eutingen)	nein			x		
Eutingenstraße	Eutingen im Gäu	Rohrdorf (Eutingen)	nein	2024				
Bahnhof (Eutingen im Gäu)	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2023				Multimodaler kontenpunkt
Bahnhofstraße	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2024				
Damlerstraße, nicht Alter Bahnhof	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2025				Bei Straßensanierung
Göttinger Straße	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein	2025				
Eckenweiler Straße	Eutingen im Gäu	Weitingen	nein	2024				
Sommerhalde	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein			x		
Nord (Eutingen im Gäu)	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	ja					
Alzlw. Eyach	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein		Außenbereich		RP, Straßenbauamt	
Siedlung (Eyach im Gäu)	Eutingen im Gäu	Eutingen im Gäu	nein				RP, Straßenbauamt	
Buchenweg	Eutingen im Gäu	Weitingen	nein	2024				
Buckel	Glatten	Glatten	Nein	2026				
Brücke (Glatten)	Glatten	Glatten	Nein	2027				
Schule (Glatten)	Glatten	Glatten	Nein	2027				
Niederhofen	Glatten	Glatten	Nein	2030				
Ortsmitte (Glatten)	Glatten	Glatten	Nein	2030				
Schwimmbad	Glatten	Glatten	Nein	2030				
Rathaus (Böffingen)	Glatten	Böffingen	Nein	2030				
Ochsen (Schapbach)	Glatten	Neunack	Nein	2030				
Trankstelle	Glatten	Glatten	Nein	2025				
Ahornhof	Glatten	Böffingen	Nein	2035				
Alzlw. (Böffingen)	Glatten	Böffingen	Nein	2035				
Kirche	Grömbach	Grömbach	Nein	Nach der nächsten Verkehrsschau, möchte ich eine Planung erstellen. Verkehrsschau und Planung in 2023	Bisher kein Umbau geplant			

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barrierefrei?	Umbau geplant?		Keine Zuständigkeit	Zuständigkeit beim RP/Strassenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung):			
Untere Straße	Grömbach	Grömbach	Nein	Nach der nächsten Verkehrsschau, möchte ich eine Planung erstellen. Verkehrsschau und Planung in 2023	Bisher kein Umbau geplant			
Pfaffenstube	Grömbach	Grömbach	Nein	Die Bushaltestelle liegt außerhalb des Ortes an der L362. Wir werden diese Bushaltestelle bei der nächsten Verkehrsschau ebenfalls anschauen	Bisher meines Wissens kein Umbau geplant			
Bahnhof (Horb a Neckar)	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Ja				Stadt	
Altersheim	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein	2023/2024	Umbau im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Horb möglich		Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Grundschule	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein		Umbau im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Horb möglich	x	Bund	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Kaseme	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Rathaus (Blädechingen)	Horb am Neckar	Blädechingen	Nein	2023/2024		x	Bund	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Dörf	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein		Umbau im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Horb möglich	x	Bund	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Robert-Bosch-Straße	Horb am Neckar	Blädechingen		2023	Umbau geplant und versetzt um ca. 10 m aufgrund Baumaßnahme im direkten Bereich der derzeitigen Haltestelle		Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Real-Markt	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein	2023/2024		x	Land	
Nordring	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Kasino	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein		wird nicht aufrecht erhalten. Ersatzhaltestelle kommt ins Kasemengelände, sobald Wohnbau fertig ist		Stadt	
Blädechinger Steige	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein	2023/2024	Umbau im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Horb möglich		Stadt	
Kindergarten (Horb a Neckar)	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Südring Forstheim	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Rollbergerschule	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				keine Haltestelle	
Steigle	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Liststraße	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Südring Kuglenweg	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Heiligenfeld Industriestr.	Horb am Neckar	Horb a Neckar	stufenfrei				Stadt	
Haugenstein Siedlung	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein			x	PRIVAT	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Hallenbad	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein			x	Land	
Haugenstein B 14	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein			x	Bund	
Schulzentrum (Horb a Neckar)	Horb am Neckar	Horb a Neckar	ja				Stadt	
Wilhelmstraße	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein		Umbau im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Horb möglich		Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Hudson	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein				Stadt	
Rössle	Horb am Neckar	Sittelbronn (Horb)	Nein				Stadt	
Bahnübergang	Horb am Neckar	Sittelbronn (Horb)	Nein				Stadt	
Sägewerk	Horb am Neckar	Dießen (Höhenz)	Nein			x	Land	
Rathaus (Dießen (Höhenz))	Horb am Neckar	Dießen (Höhenz)	Nein	2023/2024		x	Land	
Brandhaldenweg	Horb am Neckar	Dießen (Höhenz)	Nein			x	Land	
Bühnhof	Horb am Neckar	Ahladorf	Nein			x	Kreis	
Rathaus (Ahladorf)	Horb am Neckar	Ahladorf	Nein			x	Kreis	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Nordstetter Straße	Horb am Neckar	Ahladorf	Nein			x	Kreis	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Waaghaus	Horb am Neckar	Betra	Nein	2023/2024			Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Ortseingang (Dettensee)	Horb am Neckar	Dettensee	Nein			x	Kreis	

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barrierefrei?	Umbau geplant?		Keine Zuständigkeit	Zuständigkeit beim RP/Strassenbaumt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung			
Neckarhauser Straße	Horb am Neckar	Betra	Nein	2023/2024			Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Hirsch (Detfensee)	Horb am Neckar	Detfensee	Nein				Stadt?	
Schule (Mühlen (b Horb))	Horb am Neckar	Mühlen (b Horb)	Nein				Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Rathaus (Mühlen (b Horb))	Horb am Neckar	Mühlen (b Horb)	Nein			x	Land	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Neckarhausen	Horb am Neckar	Neckarhausen(Horb)	Nein			x	Land	
Alzlw. Betra	Horb am Neckar	Neckarhausen(Horb)	Nein			x	Kreis	
Rathaus (Nordstetten (Württ))	Horb am Neckar	Nordstetten (Württ)	Nein	2023/2024			Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Bruckstraße	Horb am Neckar	Nordstetten (Württ)	Nein			x	Land	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Schule Nordstetten	Horb am Neckar	Nordstetten (Württ)	Nein				Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Hirschhof	Horb am Neckar	Nordstetten (Württ)	Nein			x	Land	
Talerosen	Horb am Neckar	Nordstetten (Württ)	Nein			x	Kreis	
Oberndorf (Rexingen (Horb))	Horb am Neckar	Rexingen (Horb)	Nein			x	Kreis	
Kapelle	Horb am Neckar	Rexingen (Horb)	Nein			x	Bund	
Sonne (Rexingen (Horb))	Horb am Neckar	Rexingen (Horb)	Nein	2023/2024		x	Kreis	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Augstbaum	Horb am Neckar	Rexingen (Horb)	Nein			x	Kreis	
Röteberghöfe	Horb am Neckar	Rexingen (Horb)	Nein			x	Bund	
Barbelstraße	Horb am Neckar	Talheim (Horb)	Nein		Im Rahmen der Baugelbieterweiterung (Barbel-West-Erweiterung) ausbauen		Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Ulrichstraße	Horb am Neckar	Talheim (Horb)	Nein				Stadt	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Schule (Altheim (Horb))	Horb am Neckar	Altheim (Horb)	Nein				Stadt	
Säge	Horb am Neckar	Altheim (Horb)	Nein			x	Kreis	
Hochberg	Horb am Neckar	Grünmetzstetten	Nein			x	Kreis	
Schule (Dettingen)	Horb am Neckar	Dettingen	Nein			x	?	
Gymnasium	Horb am Neckar	Horb a Neckar	Nein	2023/2024			Stadt	
Aißler (Dettingen (Hohenz))	Horb am Neckar	Dettingen (Hohenz)	stufenfrei	2023/2024			Stadt	
Vorstadt	Horb am Neckar	Dettingen (Hohenz)	Nein				Stadt	
Lamm (Dettingen (Hohenz))	Horb am Neckar	Dettingen (Hohenz)	Nein	2023/2024		x	Kreis	
Schule (Dettingen (Hohenz))	Horb am Neckar	Dettingen (Hohenz)	Nein				Stadt	
Rathaus (Dettingen)	Horb am Neckar	Dettingen	Nein			x	Land	
Haugenstein Mühle	Horb am Neckar	Dettingen	Nein			x	Land	
Alzlw. Bittelbronn	Horb am Neckar	Dettingen	Nein			x	Land oder Kreis	
Lamm (Mühlingen)	Horb am Neckar	Mühlingen	Nein	2023/2024		x	Land	
Feuerwehr (Mühlingen)	Horb am Neckar	Mühlingen	Nein			x	Land	
Industriegebiet (Mühlingen)	Horb am Neckar	Mühlingen	Nein			x	Land	
Rathaus (Isenburg (Württ))	Horb am Neckar	Isenburg (Württ)	Nein			x	Kreis	
Waldeck (Isenburg (Württ))	Horb am Neckar	Isenburg (Württ)	Nein			x	Kreis	
Höfe	Horb am Neckar	Isenburg (Württ)	Nein				Stadt	
Friedenstraße	Horb am Neckar	Obertalheim	Nein			x	Kreis	
Am Dorfbrunnen	Horb am Neckar	Obertalheim	Nein			x	Land	
Ziegelhof	Horb am Neckar	Obertalheim	Nein			x	Land	
Talk. Zentrum	Horb am Neckar	Untertalheim	Nein			x	Kreis	
Laurentiusbrunnen	Horb am Neckar	Untertalheim	Nein		Im Rahmen der Baumaßnahmen "Flair" umbauen; evtl. etwas versetzen	x	Kreis	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Schule (Untertalheim)	Horb am Neckar	Untertalheim	Nein			x	Kreis	
Schützenhaus	Horb am Neckar	Untertalheim	Nein				Stadt	
Kreuzplatz	Horb am Neckar	Untertalheim	Nein		Im Rahmen der Baumaßnahmen "Flair" umbauen; evtl. etwas versetzen	x	Kreis	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Ortsmitte (Grünmetzstetten)	Horb am Neckar	Grünmetzstetten	Nein			x	Kreis	
Seewald	Horb am Neckar	Grünmetzstetten	Nein			x	Bund	
Kapellenstraße	Horb am Neckar	Grünmetzstetten	Nein				Stadt	
Halde	Horb am Neckar	Grünmetzstetten	Nein			x	Land	

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barriere-frei?	Umbau geplant?		Keine Zuständig-keit	Zuständigkeit beim RP/Straßenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung):			
Rathaus (Altheim (Horb))	Horb am Neckar	Altheim (Horb)	Nein	2023/2024		x	Kreis	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Siedlung	Horb am Neckar	Altheim (Horb)	Nein	2023/2024		x	Kreis	
Bahnhof (Altheim (Horb))	Horb am Neckar	Altheim (Horb)	Nein			x	Kreis	
Stenachfeld	Horb am Neckar	Altheim (Horb)	Nein			x	Kreis	
Grüner Baum	Horb am Neckar	Illingen	Nein			x	Land	
Ort	Horb am Neckar	Illingen	Nein			x	Kreis	
Josef-Hezel-Straße	Horb am Neckar	Nordstetten (Württ)					Staat	Im Bereich der Nahwärmenetze, wenn dort gebaut wird, werden Haltestellen mitsaniert
Akzw.	Loßburg	Odenwald	ja					
Akzw. Büchenberg	Loßburg	Odenwald	ja					
Vordersteinwald	Loßburg	Vordersteinwald	nein			X	Straßenbauamt	
Rathaus (Schömberg/Kr FDS)	Loßburg	Schömberg/Kr FDS	nein	2028				
Solhof	Loßburg	Schömberg/Kr FDS	nein	2028				
Obermörfer Straße	Loßburg	Loßburg	nein	2023				
Altenburgstraße	Loßburg	Schömberg/Kr FDS	nein	nein	Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde Loßburg			
Arlburg	Loßburg	Loßburg-Roßl	nein	2023				
Akzw. Lomkach	Loßburg	Loßburg-Roßl	ja					
ZOB	Loßburg	Loßburg-Roßl	nein	2025				
Rathaus (Wittendorf)	Loßburg	Wittendorf	nein	2028				
Roßl Dorfplatz	Loßburg	Loßburg-Roßl	ja					
Lalberghalle	Loßburg	Wittendorf	nein	2030				
Hauptstraße	Loßburg	Wittendorf	nein	2028				
Oberdorf	Loßburg	Lomkach	nein		Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde Loßburg			
Sulzbach	Loßburg	Sulzbach (Kr FDS)	nein			X	Straßenbauamt	
Schnaitertal	Loßburg	Wittendorf	nein		Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde Loßburg			
Linde	Loßburg	Lomkach	nein	2028				
Ursental	Loßburg	Lomkach	nein		Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde Loßburg			
Ortsmitte (Obertränäl)	Loßburg	Obertränäl	nein				Straßenbauamt	
Dotenweiler	Loßburg	Dotenweiler	ja					
Bürgerstube	Loßburg	Obertränäl	nein				Straßenbauamt	
Wäldelinde	Loßburg	Loßburg-Roßl	nein	2030				
Untertränäl	Loßburg	Untertränäl	nein		Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde Loßburg			
Sternack	Loßburg	Sternack (Kr FDS)	ja					
Brettenau Hirsch	Loßburg	Loßburg	nein	2030				
Wäldel Jägerhäusle	Loßburg	Loßburg	nein				Straßenbauamt	
Betzw. Peterzeller Str.	Loßburg	Loßburg	nein	2030				
Betzw. Volkshank	Loßburg	Loßburg	nein	2030				
Inn. Vogelsberg	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein		Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde Loßburg			
Weiler	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein	2030				
Auß. Vogelsberg	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein	2030				
Trollenberg	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein	2030				
Lindenkuch	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein	2030				
Bühl	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein	2030				
Romshorn	Loßburg	Vienudzwanzighöfe	nein	2030				
Rathaus (Kilberkronn)	Pfalzgrafeneiwei	Kilberkronn	Nein			X	Straßenbauamt	
Waldsägemei	Pfalzgrafeneiwei	Kilberkronn	Nein			X	Straßenbauamt	
Rathaus (Pfalzgrafeneiwei)	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein			X	Straßenbauamt	
Porschestraße	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
ZOB Burgst.	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein		Nein, Umbau wurde erst ausgeführt, Planungsrate 2023 eingestellt			
Karlstraße	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
Kath. Kirche	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein			X	Straßenbauamt	
Sportanlagen	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
Rathaus (Herzogsweiler)	Pfalzgrafeneiwei	Herzogsweiler	Nein			X	Straßenbauamt	
Neu Naufa	Pfalzgrafeneiwei	Pfalzgrafeneiwei	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
Hirsch	Pfalzgrafeneiwei	Herzogsweiler	Nein			X	Straßenbauamt	
Dumweiler	Pfalzgrafeneiwei	Dumweiler	Nein			X	RP	
Ortsausgang	Pfalzgrafeneiwei	Bösingen (b Nagold)	Nein			X	Straßenbauamt	
Rathaus (Bösingen (b Nagold))	Pfalzgrafeneiwei	Bösingen (b Nagold)	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
Höhsten	Pfalzgrafeneiwei	Bösingen (b Nagold)	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
Ortsausgang	Pfalzgrafeneiwei	Bösingen (b Nagold)	Nein			X	Straßenbauamt	

Haltestelle	Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Barrierefrei?	Umbau geplant?		Keine Zuständigkeit	Zuständigkeit beim RP/Strassenbauamt	Hinweis
				ja, bis wann? (Jahr angeben)	nein, Begründung*):			
Backhaus	Pfalzgrafeneiweiher	Bösingen (b Nagold)	Nein			X	Strassenbauamt	
Heide	Pfalzgrafeneiweiher	Pfalzgrafeneiweiher	Nein		Nein, Planungsrate 2023 eingestellt			
Edelweiler	Pfalzgrafeneiweiher	Edelweiler	Nein			X		
Unterdorf	Pfalzgrafeneiweiher	Käikerbronn	Nein			X	Strassenbauamt	
Nagoldstraße	Seewald	Besenfeld	nein	2028				
Forelle	Seewald	Schornental	nein	2028				
Kniekisstraße	Seewald	Besenfeld	nein	2028				
Schule (Besenfeld)	Seewald	Besenfeld	nein	2028				
Hochdorfer Säge	Seewald	Seewald	nein	2028				
Wasserwirtschaftsamt	Seewald	Erzgrube	nein	2028				
Oberwiesenhof	Seewald	Besenfeld	nein	2028				
B 294 (Umagold)	Seewald	Umagold	nein	2028				
Völmesmühle	Seewald	Seewald	nein	2028				
Altes Rathaus	Seewald	Besenfeld	nein	2025				
Allmandle	Seewald	Allmandle	nein	2028				
Eisenkach	Seewald	Eisenkach (Kr FDS)	nein	2028				
Alzweigung Schemkach	Seewald	Schemkach	nein	2028				
Ort (Erzgrube)	Seewald	Erzgrube	nein	2028				
Rathaus (Götterfingen b FDS)	Seewald	Götterfingen b FDS	nein	2028				
Ort (Schemkach)	Seewald	Schemkach	nein	2028				
Hochdorf	Seewald	Seewald	nein	2028				
Schemkacher Straße	Seewald	Erzgrube	nein	2028				
Sägewerk Pfeile	Seewald	Schornental	nein	2028				
Omerskach	Seewald	Omerskach (Kr FDS)	nein	2028				
Hirsch	Seewald	Besenfeld	nein	2028				
Friedhof	Seewald	Besenfeld	nein	2028				
Alzvw. Bergstraße	Schopfloo	Untenfingen	Ja				X	Kreisstraße
Domstetter Str.	Schopfloo	Schopfloo (b Freut)	Nein	Nein		X		Landstraße
Rathaus (Schopfloo (b Freut))	Schopfloo	Schopfloo (b Freut)	Nein	Nein		X		Landstraße
Fa. Homag	Schopfloo	Schopfloo (b Freut)	Nein	Nein		X		Landstraße
Glattener Straße	Schopfloo	Schopfloo (b Freut)	Nein	Nein		X		Kreisstraße
Schule (Schopfloo (b Freut))	Schopfloo	Schopfloo (b Freut)	Ja					
Sonne (Oberfingen)	Schopfloo	Oberfingen	Nein	Nein		X		Kreisstraße
Sonne (Schopfloo (b Freut))	Schopfloo	Schopfloo (b Freut)	Nein	Nein		X		Kreisstraße
Kirche (Oberfingen)	Schopfloo	Oberfingen	Nein	Nein				
Weingässle	Schopfloo	Untenfingen	Ja			X		Kreisstraße
ZOB (Lützenhardt (Kr FDS))	Waldbachtal	Lützenhardt (Kr FDS)	Nein	2025	bisher nicht geplant			
Kreissparkasse	Waldbachtal	Lützenhardt (Kr FDS)	Nein			x	#4723	
Rathaus (Hörschweiler)	Waldbachtal	Hörschweiler	Nein			x	L398	
Sportplatz	Waldbachtal	Lützenhardt (Kr FDS)	Nein			x	#4723	
Himmelreich	Waldbachtal	Tumlingen	Nein			x	L398	
Rathaus (Tumlingen)	Waldbachtal	Tumlingen	Nein			x	#4702	
Fa. Frank	Waldbachtal	Salzstetten	Nein			x	L354	
Heiligenbronn	Waldbachtal	Heiligenbronn (FDS)	Nein			x	L354	
Engel	Waldbachtal	Salzstetten	Nein			x	L354	
Creskach	Waldbachtal	Creskach	Nein			x	#4723	
Hotter Straße	Waldbachtal	Salzstetten	Nein			x	L354	
Waldesruhe	Waldbachtal	Vespenweiler	Nein			x	L398	
Oberwaldsch	Waldbachtal	Oberwaldsch	Nein			x	#4721	
Linde (Vespenweiler)	Waldbachtal	Vespenweiler	Nein			x	L398	
Unterwaldsch	Waldbachtal	Unterwaldsch	Nein			x	#4721	
Schule Waldbachtal	Waldbachtal	Tumlingen	Nein	2025	bisher nicht geplant			
Fischerwerke	Waldbachtal	Tumlingen	Nein			x	#4702	
Wömersberg	Wömersberg	Wömersberg	Ja					

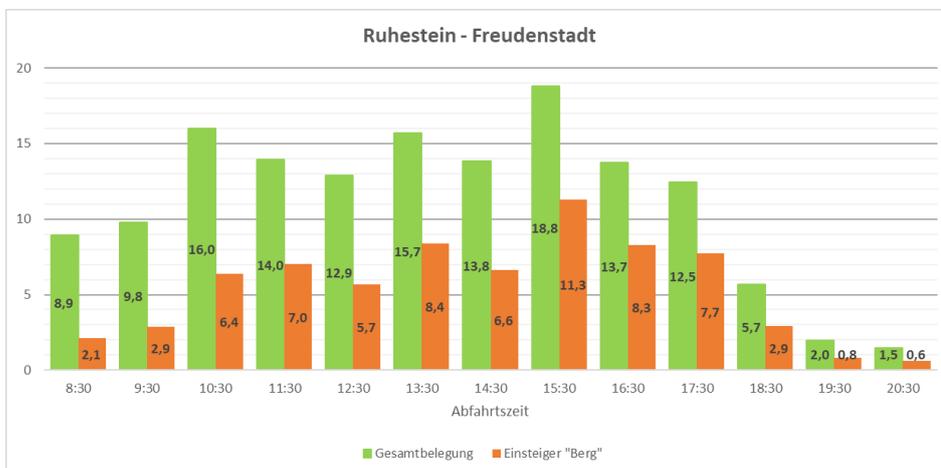
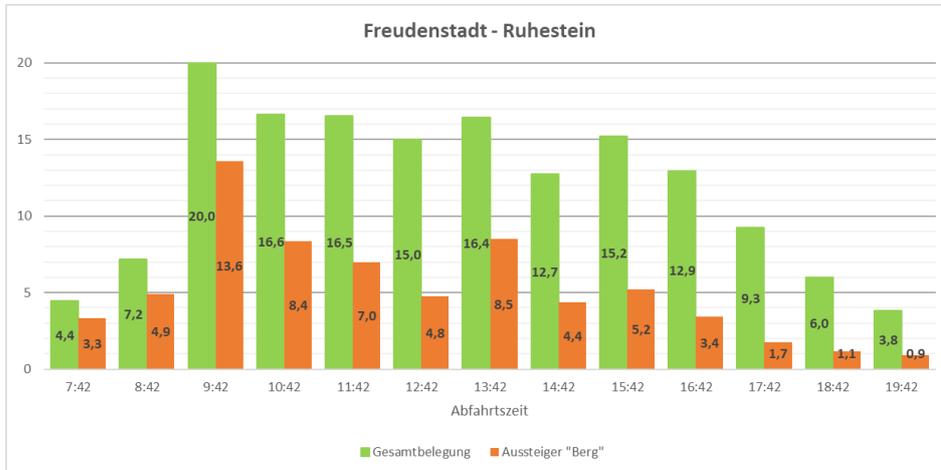
*)Begründungen können im Rahmen des NVP nochmal diskutiert werden.

Anlage 18: Außerörtliche Haltestellen an Kreisstraßen im Landkreis Freudenstadt – Stand 2023

Außerörtliche Haltestellen an Kreisstraßen im Landkreis Freudenstadt				Haltestelle 1 Bordstein Taktile Elemente	Haltestelle 2 Bordstein Taktile Elemente	Haltestelle 3 Bordstein Taktile Elemente	Haltestelle 4 Bordstein Taktile Elemente					
Straße	Von	Nach	abgest.									
K 4703	Dettlingen (L 398)	Altheim (K 4779)		Hochberg (Abzw. K4705)	? ?	Säge	n n	Siedlung (Alth)	n n			
K 4705	Grünmettsetten (K 4703)	Bhf. Altheim (K 4779)		Altheim Bahnhof	n n							
K 4706	Altheim (K 4779)	Horb (B 28)		Altheim Steinachblick	n n							
K 4710	Eutingen (K 4709)	Rohrdorf (L 360)		Alter Bahnhof	n n							
K 4715	Eutingen (B 28)	Göttelfingen (K 4716)		Nord	j n							
K 4729	Kälberbronnen (K 4728)	Durrweiler (L 404)		Waldsäge- mühle	n n	beide Richtunge						
K 4732	Eisenbach (K 4773)	Omersbach (L 362)		Abzwei- gung Schernbac	wo ?	Omersbac h	n n					
K 4734	Langenbach (Zwickgabel)	Schönmünz- zach (B 462)		Vorderlang- enbach	n n	Leimiß Abzw.	? ?	Zwick- gabel	n n	Tauchert	n n	
K 4740	Freuden- stadt (Hbf)	Freuden- stadt (B 28)	ja/2019									
K 4741	Freuden- stadt (B 28) Bacherkreu- zung	Grüntal (L 409)		Industrie- gebiet/TÜ V	n n	Industrie- gebiet	n n					
K 4746	Kreisgrenze Rötenberg (K 5525)	Peterzell (L 415)		Hönweiler (Wendepl)	n n							
K 4747	Peterzell (L 415)	Kreisgrenze Römlinsdor		Bauern- feind	n n							
K 4748	Peterzell (L 415)	Aischfeld (L 415)		Neue Straße	n n	Tropfwies- le	n n					
K 4753	Dottenweil- er (L 412)	Leinstetten (K 5554), (K 5515)		Oberbrän- di Bürger- stühle	n n							
K 4756	Loßburg (L 408)	Neuneck (L 409)		Schnaiter- tal	n n							
K 4757	Böffingen (L 409)	Oberflinge n (K 4760)		Ahornhof	n n							
K 4758	Neuneck (L 409)	Oberflinge n (K 4760)		Abzw. Bergstraße	n n							
K 4764	Horb (B 32)	Isenburg, Buchhof		Isenburg Waldeck	n n							
K 4768	Empfingen (K 4767)	Mühringen (L 395)		Robert- Bosch-Str	n n							
K 4769	Mühlen (L 370)	Ahldorf (L 395)		Ahldorf Norstetter	n n							
K 4770	Dettensee (K 4766)	Dettensee (L 395)		Taber- wasen	n n							
K 4774	Besenfeld (B 294)	Erzgrube (L 362)		Schorren- tal Forelle	n n	Sägewerk Pfeifle	n n					
K 4776	Glatten (L 409)	Hallwangen (L 404)		Dornstet- ten Indus- triegeb.	n n							
K 4777	Ödenwald (L 405)	Loßburg (B 294)		Adrionshof (noch)	? ?	Abzw. Büchenbe	j n					
K 4778	Sterneck (L 412)	Kreisgrenze Fürnsal (K 5515)		Sterneck (Baulast?)	n n							
K 4779	Salzstetten (L 354)	Ihlingen (L 398)		Altheim Siedlung	n n							
K 4781	Weitingen (L 360)	Kreisgrenze Eckenweil- er (K 6945)		Weitingen Hof Weitenau	n n							
K 4783	Kreisgrenze Glatt (K 5508)	Neckarhau- sen (L 410)		Neckarhau- sen Glatt- straße	n n							
K 4785	Nordstette n (B 32), (L 459)	Mühlen (K 4769)		Ahldorf Bühlhof	j n							

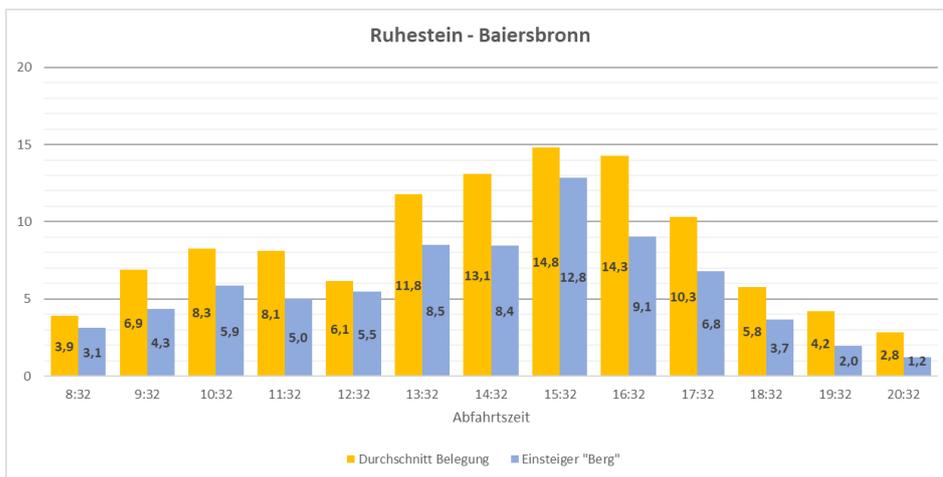
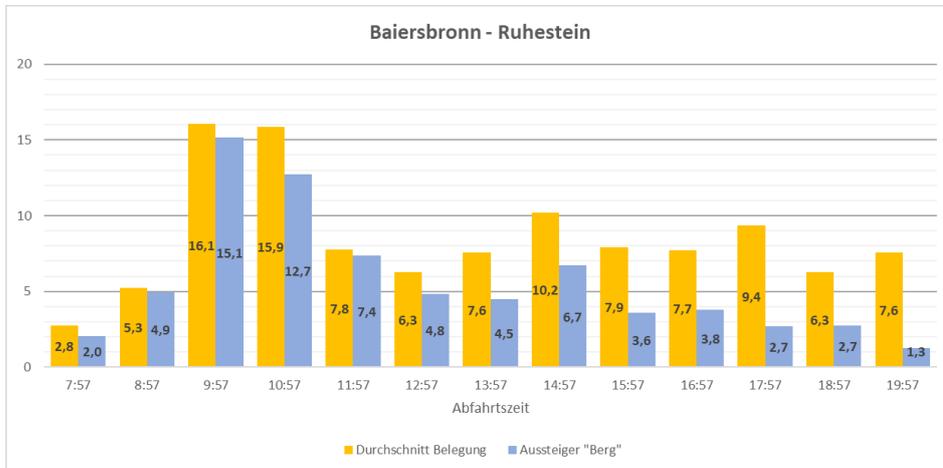
j= ja; n= nein

Anlage 19: Durchschnittliche Auslastung der Nationalparkbusse (Linie 100)



„Berg“ = alle auf der Höhe gelegenen Haltestellen, die rein touristisch sind

Anlage 20: Durchschnittliche Auslastung der Nationalparkbusse (Linie 200)



„Berg“ = alle auf der Höhe gelegenen Haltestellen, die rein touristisch sind

Anlage 21: Flyer mit Informationen zum ÖPNV-Taxi

Die MOBILITÄTS-APP für den Landkreis Freudenstadt

Im Zuge der Einführung des ÖPNV-Taxis wurde für den ÖPNV im Landkreis Freudenstadt eine Mobilitäts-App entwickelt. Die Anwendung ist denkbar einfach:

Einfach Fahrtwunsch eingeben und die App zeigt Ihnen die passenden Bus- und Bahnverbindungen. Falls der Fahrtwunsch nicht innerhalb einer Stunde durch reguläre Bus- und/oder Bahnverbindungen bedient werden kann, können Sie **direkt ein ÖPNV-Taxi zu sehr günstigen Fahrpreisen bestellen**. Bitte beachten Sie, dass für die Koordination eine Vorbestellfrist von mind. 45 Minuten nötig ist. Auch der **Fahrpreis wird in der App angezeigt**, bevor Sie das ÖPNV-Taxi verbindlich bestellen.

Sie sind mit Smartphone und Apps noch nicht vertraut? Die VHS Freudenstadt bietet gebührenfreie Kurse zur Mobilitäts-App im Landkreis Freudenstadt an.



Die Mobilitäts-App „MobilErleben FDS“ jetzt kostenlos aufs Smartphone laden.



Einfache ÖPNV-Nutzung mit der Mobilitäts-App

MOBILITÄTSGARANTIE im Landkreis Freudenstadt

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Freudenstadt soll eine **nutzer- und umweltfreundliche Mobilität für Einwohner/innen und Gäste** sicherstellen. Allerdings gibt es noch „weiße Flecken“, die (fast) keinen ÖPNV-Anschluss haben. Mit dem ÖPNV-Taxi sollen auch hier Fahrtwünsche innerhalb einer Stunde erfüllt werden.

Um das ÖPNV-Taxi auf die Räder zu stellen, verfolgt der Landkreis einen **innovativen und bundesweit einmaligen Ansatz** – im Unterschied zu anderen Regionen wird auf die Dienste von Fremdanbietern verzichtet. Stattdessen wurden mit der zusätzlich benötigten Verkehrsleistung hiesige Taxi-Unternehmen beauftragt, die bereits vorhandenes Personal und ihren Fuhrpark einsetzen können.

Mit den – im Vergleich zum regulären Taxi – sehr günstigen Fahrpreisen können die Unternehmen das ÖPNV-Taxi natürlich nicht annähernd kostendeckend betreiben. Der Landkreis bezuschusst deshalb die Fahrten im ÖPNV-Taxi – und wird dabei vom Land Baden-Württemberg großzügig unterstützt.







Komfortabel und schnell ans Ziel kommen

ÖPNVTAXI

- ▶ ÖPNV-Verbindung innerhalb einer Stunde
- ▶ Mo. bis Do. 5 – 24 Uhr, Fr. 5 – 1 Uhr, Sa. 7 – 1 Uhr, So. 7 – 24 Uhr
- ▶ sehr attraktive Fahrpreise
- ▶ einfache Buchung per App

www.vgf-info.de/oeprv-taxi



ÖPNVTAXI mobiler leben – mobil erleben!

Die ÖPNV-Taxis ergänzen das Fahrtangebot von Bus und Bahn. Dabei gilt: **Fahrtste, deren Fahrtwunsch nicht innerhalb einer Stunde durch reguläre Bus- und/oder Bahnverbindungen bedient wird, können ein ÖPNV-Taxi zu sehr günstigen Fahrpreisen bestellen.**

Dadurch soll verschiedensten Nutzergruppen auch in dünn besiedelten Gebieten mit unzureichenden Bus- und Bahnverbindungen eine attraktive Alternative zum privaten Pkw geboten werden.

Wo und wann können Sie das ÖPNVTAXI nutzen?

Die ÖPNV-Taxis verkehren in **Freudenstadt, Balersbronn, Dornstetten, Grönbach, Loßburg, Pfalzgrafenweiler** (jeweils mit allen Ortsteilen, siehe Kartendarstellungen rechts). Nach und nach kommen weitere Teile des Landkreises hinzu.

Das Angebot gilt **Mo. bis Do. von 5 bis 24 Uhr, Fr. von 5 bis 1 Uhr, Sa. von 7 bis 1 Uhr und So. von 7 bis 24 Uhr.**

Das ÖPNV-Taxi bedient die regulären Bus- und Bahnhaltstellen. Auf Wunsch werden Sie gegen einen Aufpreis direkt bis vor die Haustüre gebracht.

Was kostet die Fahrt im ÖPNVTAXI?

Die Fahrt mit dem ÖPNV-Taxi ist preislich sehr attraktiv. **Je Fahrt und Person** wird lediglich ein **Zuschlag von 2,- Euro** (unter 18 J. 1,- Euro) zum normalen vgf-Fariff (Bus/Bahn) erhoben.

Mit einer **vgf-Zeitkarte Erwachsene*** zahlen Sie je Fahrt und Person im ÖPNV-Taxi nur **2,- Euro**.

Mit einer **vgf-Zeitkarte unter 18 Jahre**** kostet die Fahrt im ÖPNV-Taxi sogar nur **1,- Euro**.

Inhaber einer **KONUS-Gästekarte** zahlen je Fahrt und Person mit dem ÖPNV-Taxi **3,- Euro** (unter 18 J. 2,- Euro)

Auch eine **Haustürbedienung** ist möglich. Für diesen Service wird ein weiterer **Zuschlag von 5,- Euro** berechnet.

Die Bezahlung ist sowohl bar, als auch online (Kreditkarte) möglich.

* Freizeittaxis, Umwelt-Jahreskarte Erwachsene, SeniorenTicket, Monatskarte, Landesweites Jugendticket, Deutschlandschild, Schwerbehinderten-Ausweis

** Schüler-Monatskarte, Umwelt-Jahreskarte Azubi, StudTicket, Anschluss-StudTicket sowie Landesweites Jugendticket, Deutschlandschild und Schwerbehinderten-Ausweis

Wie können Sie das ÖPNVTAXI bestellen?

Für die Buchung des ÖPNV-Taxis steht Ihnen eine einfach zu bedienende, kostenlose **Mobilitäts-App** zur Verfügung (siehe Extraseite).

Stehen fahrplanmäßige Bus- und/oder Bahnverbindungen zur Verfügung, werden diese angezeigt und empfohlen. Falls nicht, kann direkt ein ÖPNV-Taxi zum reduzierten Taxi-Fahrpreis bestellt werden. Ihre Fahrt im ÖPNV-Taxi können Sie bereits mehrere Tage im Voraus buchen, jedoch spätestens 45 Minuten vor dem gewünschten Fahrtbeginn.

Sie können das ÖPNV-Taxi auch telefonisch bei der **vgf-Mobilitätszentrale** bestellen unter 07443 247-888.

Sie haben noch Fragen oder Anregungen? Gerne können Sie sich hiermit an mobilErleben@kreis-fds.de wenden.





Per Smartphone-App das ÖPNV-Taxi bestellen ...



... die Mobilitätszentrale koordiniert Ihren Fahrtwunsch ...



... das ÖPNV-Taxi holt Sie an der Haltestelle ab.

Anlage 22: Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 12 Abs. 7 ÖPNVG ist ein Nahverkehrsplan bis spätestens 31.12.1998 aufzustellen und alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Freudenstadt wurde erstmalig im Jahr 2008 fortgeschrieben. Am 18.10.2019 hat sich der Kreistag des Landkreises Freudenstadt erneut intensiv mit dem Thema Mobilität im Landkreis Freudenstadt beschäftigt und am 11.11.2019 die ersten Grundsatzentscheidungen bezüglich der weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans getroffen. Seitdem wurden bereits einige Anpassungen (Umstellung Freizeitverkehr, Änderung Schülerbeförderungssatzung, Einführung Mitfahrgelegenheits-App und ÖPNV-Taxi) vorgenommen. Auf Grundlage dieser Anpassungen und Grundsatzentscheidungen hat der Landkreis Freudenstadt mit Unterstützung der nbsw nahverkehrsberatung einen Nahverkehrsplan erstellt. Die Entwurfsfassung wurde am 27.11.2023 vom Technischen Ausschuss des Landkreises zur Kenntnis genommen und die Verwaltung damit beauftragt, das förmliche Anhörungsverfahren der Träger öffentlicher Belange im Sinne des § 12 des BW-ÖPNVG einzuleiten. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens ist die Beschlussfassung in der Kreistagsitzung am 18.12.2023 vorgesehen. Vor diesem Hintergrund dürfen wir Ihnen die Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes übersenden, um Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu bieten.

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme **bis spätestens 13.12.2023** an folgende E-Mail-Adresse: valha@kreis-fds.de zu richten. Sollte bis zu diesem Termin keine Rückmeldung vorliegen, gehen wir davon aus, dass Ihrerseits keine Einwände bestehen.

Wir bitten die Kurzfristigkeit zu entschuldigen. Dies war aufgrund der Sitzungstermine leider nicht anders möglich.

Freundlich grüßt Sie

Anna-Lena Eisele

Anhörungsverfahren NVP Freudenstadt

Auflistung der Anzuhörenden	Bereich	Stellungnahme eingegangen
Kreisangehörige Gemeinden/Städte	Verwaltung	X
Nachbarlandkreise	Verwaltung	X
Regierungspräsidium Karlsruhe	Verwaltung	
Regionalverband Nordschwarzwald	Verwaltung	
Seniorenbeauftragte	Verwaltung	X
Gleichstellungsbeauftragte	Verwaltung	
Straßenbaulastträger	Verwaltung	X
Sozialamt	Verwaltung	X
Nationalparkverwaltung	Tourismus	X
Schwarzwald Touristik	Tourismus	
Interessensverbände: BUND, VCD, ADFC, VDV, Pro Bahn, Fahrgastbeirat	Verbände	
Behindertenbeauftragte/-beiräte (Stadt/Gemeinde, Kreis)	Interessensvertreter für mobilitätseinge- schränkte Personen	
Lebenshilfe Freudenstadt e.V.	Interessensvertreter für mobilitätseinge- schränkte Personen	
NVBW	Verkehr	
vgl Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt	Verkehr	X
Verkehrsunternehmen (SPNV & ÖPNV)	Verkehr	X
Taxi-/Mietwagenunternehmen	Verkehr	
Handwerkskammer Karlsruhe	Wirtschaft	
Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald	Wirtschaft	

Behörde	Anliegen	eingearbeitet Ja/Nein	Stelle im NVP	Anmerkungen
Landratsamt Freudenstadt	Information, dass die Städte und Gemeinden für die innerörtlichen Bushaltestellen zuständig sind und für die Haltestellen außerorts der Landkreis	Ja	Seite 49	
Gemeinde Seewald	Barrierefreie Haltstellen Übersicht (siehe Excel-Tabelle "Kopie von Seewald - Excel-Tabelle für Gemeinden bezüglich Priorisierung für den Nahverkehrsplan des Landkreises")	Ja (siehe Anmerkung)	beginnend Seite 113 (Anlage 17)	Priorisierung erfolgt im ersten Halbjahr 2024
Empfingen	Auf Seite 18: Landesentwicklungssachse Horb – Sulz – Oberndorf, hier könnte man auch Empfingen einfügen	Ja	Seite 12	
	Auf Seite 18: Regionale Entwicklungssachse: Horb – Empfingen – in Richtung Haigerloch Zollernalb wird ebenfalls nicht erwähnt	Ja	Seite 12	
	Seite 22 Wohnsiedlung Reichenhalden, der zweite Satz beginnt mit, es (grammatikalisch falsch) zudem kann ich mit dem letzten Satz in diesem Absatz nichts anfangen und sollte gestrichen werden, da falsch.	Ja	Seite 16	
Ortenaukreis	1: 5.2.1 erster Spiegelstrich Linie 7266, vierter Unterspiegelstrich, Vom Ortenaukreis finanziert wurde die Linie an Wochenenden bis Hausach (Schwarzwaldbahn) verlängert. Der Zusatz an Wochenenden ist zu streichen, da diese auch werktags bis Hausach führen.	Ja	Seite 57/58	
	5.2.1 dritter Spiegelstrich: die Linienbezeichnung 118 ist durch F118 für Fahrten am Wochenende zu ergänzen.	Ja	Seite 57/58	
	Kinzigtalbahn erster Spiegelstrich: 2023 ist durch zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 zu ersetzen.	Ja	Seite 57/58	
Tübingen	1. Die in Anlage 11 aufgeführten Liniengenehmigungen umfassen vermutlich nur die Genehmigungen, die vom Landkreis Freudenstadt erteilt wurden. Kreisüberschreitende Linien, wie zB die in unseren Linienbündeln West 1 und West 2 enthaltenen Linien 7626A, 7628, 7633 oder auch die Linie 310 im LB des ZAK sind dort nicht aufgeführt. Dies sollte noch klargestellt werden; alternativ (unsere Favorit) könnten auch die kreisüberschreitenden	Ja	Seite 102/103/104	

	Linien im NVP dokumentiert werden.			
	2. Zu S. 76, geplante B-Achse Dettingen – Horb – Eutingen – Ergenzingen und S. 30 (Beschreibung Situation in Eutingen): Durch die Linie 7628 und 7633 (Bündel West 2) bestehen bereits heute etliche Verbindungen zwischen Eutingen und Ergenzingen, wobei sich unsere Planungen an den Bahnhöfen Ergenzingen, Eutingen und Eutingen Nord orientiert haben. Daher sollte die Weiterentwicklung des ÖPNV in dieser Raumschaft zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt werden um Doppelbedienungen zu vermeiden. Außerhalb der Schülerspitze sehen wir in den Linien 7628 und 7633 erhebliche Kapazitätsreserven. Wir bitten daher darum, in die anstehenden weiteren Planungsschritte eng einbezogen zu werden.	allgemeine Anmerkungen		
	3. Zu S. 58 Anbindung Eutingen – Bf Mühlen: Auch hier sehen wir die Chance, durch eine landkreisüberschreitende Zusammenarbeit Synergien in der Verkehrsbedienung zu heben.	allgemeine Anmerkungen		
Stadt Alpirsbach	Übersicht barrierefreie Haltestellen	Ja (siehe Anmerkung)	Seite 113 - 120 (Anlage 17)	Priorisierung erfolgt im ersten Halbjahr 2024
Dornstetten	Einarbeiten der Befragung;	Ja	Seite 17 (Bauvorhaben); Seite 23 (Tourismus)	
	Übersicht barrierefreie Haltestellen	nicht möglich		Daten zur barrierefreien Haltestellen zur Dornstetten liegt nbsw nicht vor
Katz Busreisen	Seite 27: Absatz Die Verkehrsleistungen im....., sowie die Verkehrsunternehmen bitte ergänzen um OVF Omnibusverkehr Freudenstadt GmbH	ja	Seite 28.	
	Seite 28: Änderungen Katz / Konzessionierte Linien 12, 19, 100, 118, 7266, F118 OVF / Konzessionierte Linien 11, 15 und Linien A-D (Stadtverkehr Freudenstadt)	ja	Seite 28.	
	POG/RVS Gemeinschafts-Konzession FRZ – Samstag/Sonntag und Feiertage ;Linie: F1, F3, F8,	ja	Seite 28	

	F9, F10, F11, F13, F14, F 16, F19, F20.				
Kreisseniorenrat Freudenstadt	Korrigieren der Einwohnerentwicklung Anlage 2	ja	Seite 86	Zahlen stimmen nun mit Berechnungen des Kreisseniorenrats überein	
	Anmerkung zur akustischen Fahrgastinformation (Schienenverkehr)	nein (siehe Anmerkung)		Landkreis ist nicht zuständig für Schienenverkehr	
	Umsteigefreie Anbindung ans Krankenhaus prüfen	ja	Seite 81		
	Umbau der Haltestellen	Ja	Seite 52/53		
Landratsamt Freudenstadt	Aufnahme aller Linien in Anlage 11 (auch kreisübergreifende)	ja (siehe Anmerkung)	Seite 102/103/104	es fehlen Angaben zu den Geltungsdauern der Buslinien 7626A, X45, 246 und 263	
Stadtverwaltung Freudenstadt	Punkt 6.1.2.1: Vorschlag zur folgender Ergänzung nach erstem Absatz : " Der Bedienungsumfang muss auch nach Grundschulen und weiterführenden Schulen unterschiedlich definiert werden : Es gilt im Grundschulbereich der Grundsatz "Kurze beine, kure Wege". Auch soll der Charakter der Grundschule berücksichtigt werden. Busverbindungen mit Umstiegen sind für Grundschul-kinder problematisch.	ja (siehe Anmerkung)	Seite 73	Bereits im Nahverkehrsplan differenziert siehe Seite 73	
	Vorschlag Weiterführung der Auflistung auf Seite 73 (siehe nachfolgende 5 Punkte)				
	ÖPNV- Erschließung für Grundschüler im Einzelfall auch bei unter 10 Schülern	nein (siehe Anmerkung)			nicht wirtschaftlich
	ÖPNV-Erschließung für Grundschüler mit Umstiegen an größeren Bahnhöfen sind zu vermeiden	Ja (siehe Anmerkung)			bereits im NVP auf Seite 73 enthalten
	Vermeidung von Transporten mit 2 Taxis für eine Schulbusstrecke, sofern eine Schulbusstrecke eingerichtet werden kann	Ja (siehe Anmerkung)			Berücksichtigung in Detailplanung
	Berücksichtigung von ökologischen und sozialen Gesichtspunkten	Ja (siehe Anmerkung)			ist generell berücksichtigt
	Stärkung der (kleinen) Grundschulen in ländlichen Stadtteilen vorrangig gegenüber der zentralen Einschulung in Kernstadtschulen	nein (siehe Anmerkung)			NVP nicht zuständig (Schulpolitik)
Regionalbusverkehr	Keine Einwände				

