

**NAHVERKEHRSPLAN
FÜR DEN HOHENLOHEKREIS
2017**



Karlsruhe, Oktober 2017

NAHVERKEHRSP

FÜR DEN HOHENLOHEKREIS

2017

Auftraggeber:

Landkreis Hohenlohekreis
Allee 17
74653 Künzelsau

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, Oktober 2017

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan für den Hohenlohekreis 2017
Auftraggeber:	Landkreis Hohenlohekreis
Auftrags-Nr.:	850 176
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Rimbert Schürmann, Simon Oelschläger, Irene Burger
Erstellungsdatum:	29.08.2017 von PTV
zuletzt gespeichert:	05.102017 von PTV
Speicherort:	Nahverkehrsplan_Hohenlohekreis_nach Anhörung_V01.docx

Inhalt

1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	8
1.1	Aufgabenstellung und Aufstellung des Nahverkehrsplans	8
1.2	Gesetzliche Grundlagen des Nahverkehrsplans	10
1.2.1	Europäischer Rechtsrahmen	10
1.2.2	Bundesrecht	10
1.2.3	ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg	12
1.3	Abgrenzung der in die Aufgabenträgerschaft des Hohenlohekreises fallenden Verkehre	14
1.3.1	Linien in Aufgabenträgerschaft des Hohenlohekreises	14
1.3.2	Von kreisangehörigen Städten sichergestellte Linien	15
1.3.3	Linien in Aufgabenträgerschaft des Landes	16
1.3.4	Organisation des ÖPNV	17
1.4	Berücksichtigung übergeordneter Planungen	19
1.5	Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur und Entwicklungsachsen (RROP)	19
2	Bestandsaufnahme und Analyse	22
2.1	Datengrundlage	22
2.2	Strukturdaten	23
2.2.1	Siedlungs- und Infrastruktur	23
2.2.2	Schulstandorte	26
2.3	ÖPNV-Angebot	28
2.3.1	Liniennetz	28
2.3.2	Fahrtenangebot und Bedienungszeiten	31
2.3.3	Verknüpfung der Verkehrssysteme	38
2.4	Analyse der Verkehrsnachfrage	39
2.5	Überprüfung des Angebotes aus betrieblicher Sicht	41
2.6	Zukünftige Rahmenbedingungen	42
2.7	Überprüfung quantitativer Standards	43
2.7.1	Erschließung	43
2.7.2	Umsteigehäufigkeit	50
2.7.3	Beförderungszeit / Erreichbarkeit der Mittelzentren	52
2.7.4	Bedienungshäufigkeit	53

3	Maßnahmendefinition – Leistungsbeschreibung des ÖPNV	54
3.1	Maßnahmen aus Analysen.....	54
3.2	Maßnahmen aus ÖPNV-Konzept.....	54
4	Definition von Qualitätsstandards (Anforderungsprofil).....	57
4.1	Definition quantitativer Qualitätsstandards.....	57
4.1.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	57
4.1.2	Umsteigehäufigkeit	58
4.1.3	Erreichbarkeit des Mittelzentrums	58
4.1.4	Bedienungshäufigkeiten	58
4.1.5	Schülerverkehr	61
4.1.6	Verknüpfungspunkte	62
4.1.7	Weitere Vorgaben	62
4.2	Definition qualitativer Qualitätsstandards	62
4.2.1	Barrierefreiheit	62
4.2.2	Fahrzeugqualität und Ausstattung	64
4.2.3	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	65
4.2.4	Sicherheit (objektive und subjektive)	65
4.2.5	Haltestelleninfrastruktur	65
4.2.6	Fahrgastinformation und -kommunikation	68
4.2.7	Anforderungen an das Personal	69
4.2.8	Umweltschutz	69
4.2.9	Maßnahmen zum Controlling	69
4.2.10	Vertrieb	69
4.2.11	Tarif Zonenplan, Wohnortverzeichnis, Übergangstarife ergänzen	71
4.2.12	Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV	72
5	Linienbündelung / Bildung von Netzen	74
5.1	Grundlagen der Netzdefinition.....	74
5.2	Bedingungen im Hohenlohekreis	75
5.3	Netzdefinition.....	75
5.4	Linien außerhalb des Gesamtnetzes.....	77
6	Anhang.....	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche im Hohenlohekreis	20
Tabelle 2:	Schulstandorte im Hohenlohekreis, Stand 06/2017	27
Tabelle 3:	Gemeldete ÖPNV-relevante Neubaugebiete / Erweiterungen mit Wohnnutzung	45
Tabelle 4:	Gemeldete ÖPNV-relevante Neubaugebiete / Erweiterungen mit Gewerbenutzung	45
Tabelle 5:	Strategie E: Ermittlung der Kosten in Abhängigkeit vom Abrufungsgrad des Rufbus-Angebots	56
Tabelle 6:	Definition Richtwert der Anzahl Fahrtenangebot je Zeitscheibe und Verkehrsrelation	61
Tabelle 7:	Klassifizierung der Bushaltestellen	66
Tabelle 8:	Ausstattungs-elemente der Haltestellenkategorien (X = Mindestausstattung, O = Bei Bedarf)	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	ÖPNV-Organisation im Hohenlohekreis (2017)	18
Abbildung 2:	Zentrale Orte im Hohenlohekreis und in den benachbarten Landkreisen gemäß der Strukturkarte des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020	21
Abbildung 3:	Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Hohenlohekreis	24
Abbildung 4:	Einwohnerprognose je Gemeinde / Stadt auf Grundlage der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Basis Zensus 2011.	25
Abbildung 5:	Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Schultag	28
Abbildung 6:	Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Ferientag	29
Abbildung 7:	Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Samstag	30
Abbildung 8:	Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Sonntag	31
Abbildung 9:	Jährliche Betriebsleistung je Linie im Jahr, sortiert nach Anzahl der Fahrten	32
Abbildung 10:	Anzahl Abfahrten je Linie, Tagart und Stunde	34
Abbildung 11:	Betriebsleistung aller Linien im Hohenlohekreis an repräsentativen Tagarten	35
Abbildung 12:	Vergleich der Betriebsleistung je Linie und Tagart, bezogen auf einen repräsentativen Dienstag an einem Schultag	37
Abbildung 13:	Darstellung der Berufspendler in und aus den Gemeinden im Landkreis Hohenlohe 2013 nach Wohn- und Arbeitsort, Berechnungsstand 2015.	39

Abbildung 14:	Schülerströme mit Quelle und / oder Ziel im Hohenlohekreis	40
Abbildung 15:	Prognostizierte Entwicklung der unter 20-Jährigen je Gemeinde im Hohenlohekreis.	42
Abbildung 16:	Modellrechnung zur Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen in Baden-Württemberg bis zum Schuljahr 2025/26 Quelle: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 10/2015: Zuwanderung bremst den Rückgang der Schülerzahlen	43
Abbildung 17:	Lage der gemeldeten ÖPNV-relevanten Neubaugebiete / Erweiterungen mit Wohn- oder Gewerbenutzung	44
Abbildung 18:	Einzugsbereiche 300 Meter Kernstadt Künzelsau	46
Abbildung 19:	Einzugsbereiche 300 Meter Kernstadt Öhringen	46
Abbildung 20:	Überprüfung Erschließung Raum Forchtenberg	47
Abbildung 21:	Überprüfung Erschließung Raum Bieringen / Westernhausen	47
Abbildung 22:	Überprüfung Erschließung Raum Ernsbach	48
Abbildung 23:	Überprüfung Erschließung Raum Füßbach / Ulrichsberg	48
Abbildung 24:	Überprüfung Erschließung Raum Neuenstein	49
Abbildung 25:	Überprüfung Erschließung Raum Scheppach	49
Abbildung 26:	Analyse Umsteigehäufigkeit nach Öhringen Hauptbahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr	50
Abbildung 27:	Analyse Umsteigehäufigkeit nach Künzelsau Bahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr	51
Abbildung 28:	Analyse Beförderungszeit nach Öhringen Hauptbahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr	52
Abbildung 29:	Analyse Beförderungszeit nach Künzelsau Bahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr	53
Abbildung 30:	Strategie E: Einteilung des Hohenlohekreises in elf Rufbusgebiete	55
Abbildung 31:	Achsenstruktur zur Definition der Mindestbedienung im Hohenlohekreis	60
Abbildung 32:	Kategorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau	68
Abbildung 33:	Tarifzonenplan des HNV (Stand 1. Januar 2017)	71
Abbildung 34:	Wohnortsverzeichnis zum Tarifzonenplan des HNV (Stand 1. Januar 2017)	72

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Aufgabenstellung und Aufstellung des Nahverkehrsplans

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

Hierfür erstellte der Hohenlohekreis 1999 einen ersten NVP und beschloss 2012 dessen Fortschreibung („Nahverkehrsplan 2011 für den ÖPNV im Hohenlohekreis“).

Nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG) ist der Hohenlohekreis als Aufgabenträger zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Es besteht aber die Möglichkeit, dass kreisangehörige Gemeinden für ihre Stadtverkehre selbst für die Finanzierung des ÖPNV und für die Definition seiner Qualität sorgen. Dies wird im Hohenlohekreis von den Städten Öhringen (*StadtBus* Linie 54 und 55) und Künzelsau (*CityBus* und *Bergbahn*) in Anspruch genommen.

Der Nahverkehrsplan 2017 verfolgt neue Ziele und es gelten inzwischen geänderte rechtliche Grundlagen nach der Novellierung des PBefG 2013.

Hierfür wurde 2015 die PTV Transport Consult GmbH mit der inhaltlichen Bearbeitung und der vorgeschalteten Prüfung von Netzoptimierungen beauftragt.

Der NVP ist ein Rahmenplan, in dem die Ziele und Anforderungen an den Nahverkehr festgelegt werden. Er bleibt damit auf einer Rahmenebene, die inhaltlich vom Aufgabenträger weiter ausgestaltet ist (insbesondere auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften), sowie von den Verkehrsunternehmen zu füllen ist, die letztlich die Fahrpläne erstellen und die Anforderungen an die Bedienung umsetzen.

Wichtige Ziele des Landkreises sind insbesondere

- ▶ eine an die Nachfrage angepasste, wirtschaftliche Bedienung sowohl in den verdichteten Gebieten als auch in den schwächer besiedelten Räumen
- ▶ die Barrierefreiheit des ÖPNV
- ▶ eine Erstellung des ÖPNV-Konzeptes als erster Schritt zur Erarbeitung des NVP unter Beteiligung der Gemeinden, politischen Vertreter und Bürger.

Vor Erarbeitung des NVP wurde ein *Zukunftsweisendes ÖPNV-Konzept für den Hohenlohekreis* in enger Abstimmung mit der Verwaltung des Hohenlohekreises und des NVH erstellt. Die Zwischenergebnisse wurden an folgenden Terminen vorgestellt und diskutiert:

- ▶ 25.06.2015: Bürgermeister-Dienstbesprechung
- ▶ 12.04.2016: Arbeitsgruppe ÖPNV
- ▶ 03.11.2016: Arbeitsgruppe ÖPNV
- ▶ 13.02.2017: Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss

Die Gemeinden im Hohenlohekreis wurden nach Strukturdaten sowie nach Wünschen und Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr befragt. Die Antworten gingen im Laufe des Jahres 2015 ein und wurden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Im Laufe der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes wurden bereits in iterativen Schritten das Anforderungsprofil erarbeitet und eine eingehende Analyse des aktuellen ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung der Raumstruktur und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen durchgeführt.

Ausgehend von den Analysen und im Zuge der Erstellung des ÖPNV-Konzeptes wurden Maßnahmen diskutiert.

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

Die Planungen und Ergebnisse wurden in Beteiligungsverfahren mit Bürgern diskutiert:

- ▶ Alle Bürgerinnen und Bürger sowie vorhandene Verkehrsunternehmen, Behinderten- und Interessensverbände, die kommunale Behindertenbeauftragte sowie Interessierte wurden eingeladen, am 06.03.2017 an der Bürgerveranstaltung teilzunehmen.
- ▶ Parallel zur Bürgerveranstaltung wurde die Möglichkeit eingerichtet Anregungen über eine Online-Plattform an das Landratsamt und den NVH einzugeben.

Die Ergebnisse des *ÖPNV-Konzept für den Hohenlohekreis* stellen die Grundlage für die Prüfaufträge im NVP dar (siehe Kapitel 3.2).

Für den NVP wurde folgendes Beschlussverfahren vorgesehen:

- ▶ 03.07.2017: Vorstellung des Anhörungsentwurfs im Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss
- ▶ 17.07.2017: Beschluss des Anhörungsentwurfs im Kreistag
- ▶ Anschließend formelles Anhörungsverfahren: Vorlage des Entwurfs den benachbarten Kreisen, Kommunen und Institutionen
- ▶ 06.11.2017: Beschluss im Kreistag

1.2 Gesetzliche Grundlagen des Nahverkehrsplans

1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen

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

Zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 ist der Hohenlohekreis als Aufgabenträger des ÖPNV gemäß § 6 Abs. 3 ÖPNVG BW. Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Hohenlohekreises bildet für die künftige Sicherstellung der Verkehre eine wichtige Grundlage. Er legt hierfür die politischen Ziele und öffentlichen Interessen fest (vgl. 1.1.2).

Neben dem Hohenlohekreis sind die kreisangehörigen Städte Öhringen und Künzelsau zuständige Behörden im Sinne der VO 1370/2007 gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG BW. Auch für die von ihnen bestellten Stadtverkehre bildet der Nahverkehrsplan insoweit die Grundlage.

1.2.2 Bundesrecht

Bereits 1994 ist das Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG) in Kraft getreten. Nach § 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Für den ÖPNV im Hohenlohekreis ist der Landkreis der hierfür zuständige Aufgabenträger.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um es an die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 anzupassen.

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

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

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

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

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Dies wurde bei der Erarbeitung des NVP dahingehend berücksichtigt, dass der NVH in seiner Funktion als Verkehrsunternehmen (Eigenbetrieb) des Hohenlohekreises und zuständig für den ÖPNV im Hohenlohekreis, in der Arbeitsgruppe ÖPNV in Trefen zum Nahverkehrsplan eingebunden wurde.

Darüber hinaus sind nach § 8 Abs. 3 PBefG „soweit vorhanden (...) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Zentrale Funktion des Nahverkehrsplans ist hiernach, den Bedarf an Verkehrsdiensten des öffentlichen Personennahverkehrs im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers zu beschreiben und so den Begriff der ausreichenden Verkehrsbedienung zu konkretisieren. Mit dem Nahverkehrsplan legt der Hohenlohekreis dabei die politischen Ziele und die relevanten öffentlichen Verkehrsinteressen im ÖPNV fest.

Die rechtliche Umsetzung des Nahverkehrsplans erfolgt zum einen gemäß § 8 Abs. 3a PBefG, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses

an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“. Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienungsleistung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Zum anderen bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für Maßnahmen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienungsleistung durch den Hohenlohekreis als Aufgabenträger und zuständige Behörde sowie ergänzend durch die Städte Künzelsau und Öhringen als zuständige Behörden für ihre Stadtverkehre. Soweit eine dem Nahverkehrsplan entsprechende Verkehrsbedienungsleistung nicht vom Markt bereitgestellt wird, kann die zuständige Behörde die erforderlichen Verkehrsdienste insbesondere durch öffentliche Dienstleistungsaufträge sicherstellen (oben 1.2.1). Einer solche Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, muss eine Vorinformation vorausgehen (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen für eigenwirtschaftliche Verkehre zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln. Ein diesen Anforderungen nicht entsprechender eigenwirtschaftlicher Antrag ist nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. zu versagen. Die wesentlichen Anforderungen an Linienweg, Haltestellen, Bedienungsintensität, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten im Nahverkehrsplan enthalten sein.

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

1.2.3 **ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg**

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

Die dafür zuständigen Aufgabenträger werden in § 6 festgelegt. Für den SPNV ist dies das Land, für den übrigen Verkehr die Stadt- und Landkreise.

Die Sicherstellung der Stadtverkehre in Öhringen und Künzelsau nehmen diese kreisangehörigen Städte nach § 6 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 selbst wahr. Damit sind die Städte auch für die Finanzierung des ÖPNV (*StadtBus* Öhringen Linien 54 und 55 und *CityBus* Künzelsau) zuständige Behörden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 11 ÖPNVG definiert die Inhalte:

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

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

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

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

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

1.3 Abgrenzung der in die Aufgabenträgerschaft des Hohenlohekreises fallenden Verkehre

1.3.1 Linien in Aufgabenträgerschaft des Hohenlohekreises

FrankenExpress

Die Buslinien FE1, FE17, FE25, FE28 und FE49 verkehren auf den wichtigen Achsen im Hohenlohekreis und stellen Verbindungen zu den außerhalb des Kreises gelegenen ÖPNV-Knotenpunkten.

Die Linie FE49 soll ab voraussichtlich Januar 2020 in das Linienbündel „Kochertal“ des Landkreises Heilbronn überführt werden.

RegioBus

Folgende *RegioBus*-Linien verbinden die Gemeinden untereinander über Hauptlinien und auf Nebenachsen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 47, 48, 50, 51, 72, 81, 89,

Die Linien 29 und 32 sollen ab voraussichtlich 15. Dezember 2019 vollständig in die Zuständigkeit des Landkreises Schwäbisch Hall überführt werden.

Zwischen Künzelsau – Waldenburg (Bahnhof) und Künzelsau – Bad Mergentheim wurde seit Februar 2016 schrittweise jeweils eine Regiobuslinie des Landes Baden-Württemberg auf Basis des bestehenden Angebotes eingerichtet (Linie 7 und 19). Das Angebot ist vertaktet (Studentakt Werktag und Wochenende) und auf den Schienenverkehr als Zu- und Abbringer ausgerichtet. Die Betriebszeiten entsprechen dem Angebot auf der Schiene. Die Realisierung der Linie 19 setzte enge Abstimmungen mit dem Main-Tauber-Kreis als weiterem beteiligtem Aufgabenträger voraus. Trotz Förderung des Landes sind hohe Mehrkosten zu erwarten. Der Betrieb findet zunächst befristet bis Dezember 2019 statt.

StadtBus

Die Stadtbuslinien verdichten das Angebot innerhalb der Städte Öhringen und Künzelsau (siehe 1.3.2). Darüber hinaus ergänzen sie auch das *RegioBus*-Angebot bis in die umliegenden Ortschaften (SB 52, SB53, SB58). Nicht als reine Stadtbuslinie ist jedoch die Linie SB53 zu betrachten, die betrieblich eng mit den Regionalverkehren verknüpft ist. Sie dient vorwiegend als Zubringer zu den Schulen für die Schüler der Region und wird durch Standardlinienbusse bedient.

Weitere Stadtbuslinien existieren in der Gemeinde Weißbach (SB67), sowie in den Städten Ingelfingen (SB14), Krautheim (SB 66) und Waldenburg (SB33).

Alternative und flexible Bedienungsformen

Das Angebot wird ergänzt durch die *TaxiBus*-Linien 8, 71, 73, 74, 75 und 77, die ein Angebot bei sehr geringer Nachfrage bereitstellen.

Linienverkehr nach §42 PBefG als Berufsverkehr

Diese Linienverkehre bieten Fahrtenangebote für Mitarbeiter großer Unternehmen (beispielsweise Würth-Elektronik, ebm-papst, ZIEHL-ABEGG) an, die speziell auf die benötigten Quell-Ziel-Relationen und Schichtzeiten abgestimmt sind. Es handelt sich dabei um Linien mit der Nummer 91, 92 und 97.

Durchgeführte Planungen im Busliniennetz

Einsparungen und weitere Faktoren haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass die grundlegende Systematik der Linien- und Bustypisierung heute nicht mehr gänzlich eingehalten werden kann. Beispielsweise verkehren entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge nicht mehr ausschließlich als *FrankenExpress*.

1.3.2 Von kreisangehörigen Städten sichergestellte Linien

Citybus und Bergbahn Künzelsau

Für den **Citybus** Künzelsau und die Bergbahn in Künzelsau ist die Stadt Künzelsau zuständige Behörde.

Die Citybus-Linie 30 wird als Ringlinie betrieben und ist durch folgendes Angebot gekennzeichnet:

- ▶ Einsatz eines Citybusfahrzeuges (eigenes Design, Midibus)
- ▶ Fahrten Montag – Freitag:
 - ▶ zwischen ca. 6:45 Uhr und 18:00 Uhr
 - ▶ 14 Fahrten im Ring
 - ▶ Taktabstände wechselnd zwischen 35-, 40-, und 50-Minuten-Takt
- ▶ Fahrten Samstag:
 - ▶ 6 Fahrten im Ring

Die **Bergbahn** stellt als Standseilbahn ein eigenes Verkehrssystem dar. Sie ist seit 1999 in Betrieb.

Stadtbuslinien Öhringen SB54 und SB55

Für die Stadtbuslinien SB54 und SB55 ist die Stadt Öhringen zuständige Behörde. Die Linien werden vom NVH als Auftragsunternehmen bedient.

Die beiden Linien sind eng aufeinander abgestimmt und bedienen mit zwei alternierenden Ringen den Norden und den Süden der Stadt jeweils im Stundentakt mit Midibussen. Ihre Umläufe sind eng aufeinander abgestimmt und nicht mit anderen Linien verbunden. Die beiden Linien dienen vorwiegend der Erschließung von Wohngebieten. Für Herbst 2017 ist eine Umstellung auf Elektrofahrzeuge vorgesehen.

Beide Stadtverkehre stehen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises, dennoch sind die jeweiligen Städte zuständige Behörden.

1.3.3 Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 des PBefG

Bei den Linien 18, 94 und 98 handelt es sich um Fahrtenangebote, die nach §43 konzessioniert sind. So sind die beiden Linien 18 und 98 als Berufsverkehre definiert. Bei der Linie 98 handelt es sich um eine Linie für den Schulbusverkehr im Raum Waldenburg.

1.3.4 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landes

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Folgende Bahnlinien sind für den Hohenlohekreis von direkter Bedeutung:

- ▶ S4: Öhringen – Heilbronn – Karlsruhe
- ▶ 780: Würzburg – Heilbronn – Stuttgart
- ▶ 782: Wertheim – Lauda – Bad Mergentheim – Crailsheim
- ▶ 783: Heilbronn – Öhringen – Schwäbisch Hall – Crailsheim
- ▶ 785: Stuttgart – Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental – Crailsheim

An diese Schienenstrecken bestehen über Buslinien in / aus dem Landkreis Verbindungen, die betriebliche Anschlüsse von / auf die Bahn ermöglichen. Zuständiger Aufgabenträger ist das Land Baden-Württemberg.

1.3.5 Organisation des ÖPNV

Der ÖPNV im Hohenlohekreis wird von folgenden Einrichtungen organisiert und betrieben:

- ▶ Der Landkreis als Aufgabenträger, zuständige Behörde und Eigentümer des Eigenbetriebs Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH)
- ▶ Der Eigenbetrieb Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH)
- ▶ Die privaten Verkehrsunternehmen (überwiegend Subunternehmer des NVH)
- ▶ Den kreisangehörigen Städten Öhrigen und Künzelsaus als ergänzend zuständigen Behörden für die von ihnen bestellten Stadtverkehre
- ▶ Der Tarifverbund Heilbronner - Hohenloher - Haller - Nahverkehr (HNV).

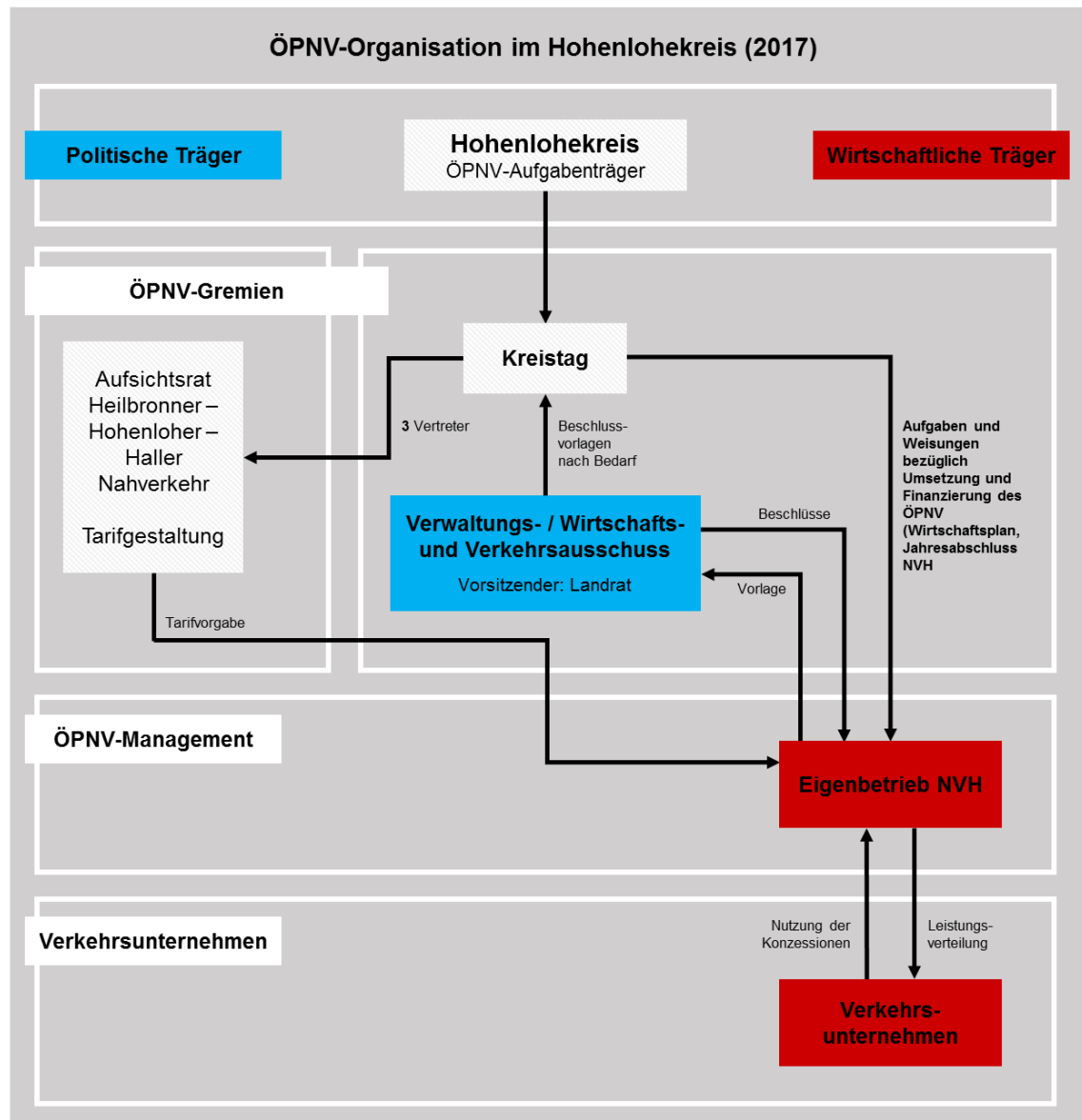


Abbildung 1: ÖPNV-Organisation im Hohenlohekreis (2017)

Busunternehmen:

Der NVH erbringt die Fahrleistung (65 Linien, Schultage, Mo-Fr, 2017) mit den 19 Busunternehmen, davon sind 16 mittels Grundvertrag am NVH beteiligt. 6 Unternehmen haben die Betriebsführung ihrer Liniengenehmigungen auf den NVH übertragen: Omnibus Binder, Müller-Megerle Busreisen, RBS, Röhler Touristik, Rüdinger Verkehrsbetriebe, SWEG. Der NVH selbst ist Konzessionär für die seit seiner Gründung erfolgten Netzergänzungen.

Der CityBus der Stadt Künzelsau gehört aufgrund der Planungszuständigkeit nicht zum NVH. Er wird von der Stadt Künzelsau organisiert und der Firma Metzger mit einem Fahrzeug betrieben. Der *StadtBus* Öhringen mit den Linien SB 54 und SB 55

wird von der Stadt Öhringen betrieben. Im Auftragsverhältnis setzt der NVH dafür 2 Busse ein.

Die vom NVH erbrachte Gesamtleistung beträgt im Jahr 2016 rund 7 Millionen Kilometer im Jahr.

Tarifverbund Heilbronner - Hohenloher - Haller Nahverkehr

Ausgelöst durch den aufgenommenen Betrieb der Stadtbahn Heilbronn – Öhringen-Cappel ist der Hohenlohekreis dem Tarifverbund HNV zum 01.04.2005 beigetreten.

Es gelten folgende Verträge:

- ▶ Gesellschaftsvertrag HNV vom 17.03.2005 / Änderungsvertrag vom 20.02.2006
- ▶ Finanzierungsvertrag vom 22.03.2005, aktualisiert 2011.
- ▶ Verbundfördervereinbarung vom Oktober 2005, ersetzt durch Folgevereinbarung vom 09.12.2011.
- ▶ Vereinbarung zwischen dem Hohenlohekreis und dem HNV über die Pauschalierung von Schülerbeförderungskosten bei Einführung der Schülermonatsnetzkarte im erweiterten Verbundgebiet vom März 2005, ergänzt durch die Fassung vom 01.12.2011.
- ▶ Kooperationsvertrag zwischen HNV, NVH und Hohenlohekreis vom 06.12.2010.

1.4 Berücksichtigung übergeordneter Planungen

Im Zuge der Bearbeitung des *Zukunftsweisenden ÖPNV-Konzeptes für den Hohenlohekreis* durch das Unternehmen PTV Transport Consult GmbH wurden bereits umfangreiche Grundlagen erarbeitet. Auf diese konnte für die Erarbeitung des vorliegenden NVP zurückgegriffen werden. Hierzu zählen auch die Informationen zur städtebaulichen Planungen (Wohnen, Industrie und Gewerbe) in den kommenden Jahren, die bei den Gemeinden erfragt wurden.

Der *Regionalplan des Regionalverbands Heilbronn-Franken 2020, Satzungsbeschluss 24. März 2006* wurde als Planungsgrundlage berücksichtigt.

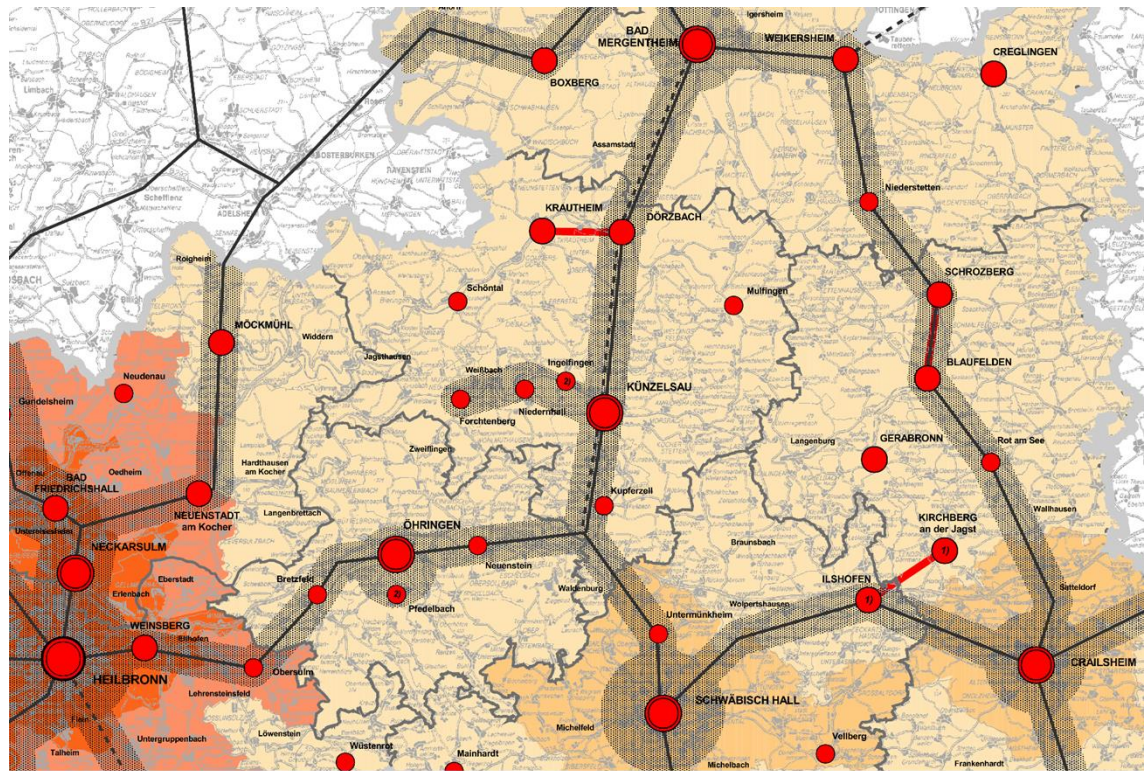
1.5 Raumordnungspolitische Vorgaben, Raumstruktur und Entwicklungssachsen (RROP)

Der Regionalverband Heilbronn-Franken weißt in seinem Regionalplan 2020 folgende Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche für den Hohenlohekreis aus:

Gemeinde, Verwaltungsraum	Zentraler Ort	Raumkategorien
VR Öhringen Öhringen Zweiflingen Pfedelbach	Mittelzentrum	Ländlicher Raum im engeren Sinne Ländlicher Raum im engeren Sinne
	Kleinzentrum	Ländlicher Raum im engeren Sinne
	Bretzfeld	Kleinzentrum
VR Neuenstein Neuenstein Waldenburg Kupferzell	Kleinzentrum	Ländlicher Raum im engeren Sinne Ländlicher Raum im engeren Sinne
	Kleinzentrum	Ländlicher Raum im engeren Sinne
	VR Künzelsau Künzelsau Ingelfingen	Mittelzentrum
Kleinzentrum		Ländlicher Raum im engeren Sinne
VR Krautheim Krautheim Dörzbach Muldingen	Gemeinsames Unterzentrum	Ländlicher Raum im engeren Sinne
	Kleinzentrum	Ländlicher Raum im engeren Sinne
	VR Niedernhall-Forchtenberg Niedernhall Weißbach Forchtenberg	Kleinzentrum
Kleinzentrum		Ländlicher Raum im engeren Sinne
Schöntal		Kleinzentrum

Tabelle 1: Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche im Hohenlohekreis

Nachstehende Abbildung 2 stellt die Lage der zentralen Orte im Hohenlohekreis und in den benachbarten Landkreisen gemäß der Strukturkarte des Regionalplan 2020 dar. Deutlich ist die Zweiteilung des Hohenlohekreises gemäß den Mittelbereichen Künzelsaus und Öhringen zu erkennen, ebenso wie das Doppelzentrum Krautheim – Dörzbach. Die Ausweisung des Kleinzentrums Ingelfingen und Pfedelbach sind von der Verbindlichkeit ausgenommen. Die dargestellten Verbindungsachsen im Hohenlohekreis entsprechen den wichtigen verkehrlichen Achsen, siehe hierzu auch Kapitel 2.2.1. An den Knotenpunkten der wichtigen verkehrlichen Achsen in den Nachbarländern liegen die Mittelzentren Bad Mergentheim und Schwäbisch Hall, die zum Teil ebenfalls wichtige Funktionen für den Hohenlohekreis erbringen. Die Funktion des zugehörigen Oberzentrums übernimmt für den Hohenlohekreis die Stadt Heilbronn.



Raumkategorien gemäß LEP 2002 (N)

	Verdichtungsraum	(PS 2.1.1)
	Randzone um den Verdichtungsraum	(PS 2.1.2)
Ländlicher Raum		
	Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum	(PS 2.1.3.1)
	Ländlicher Raum im engeren Sinne (i.e.S.)	(PS 2.1.3.2)

Entwicklungsachsen

	Landesentwicklungsachse gemäß LEP 2002 (N)/(Z), ausgeformt	(PS 2.2.1)
	Regionale Entwicklungsachse (Z)	(PS 2.2.2)
	Regionale Entwicklungsachse, vorgeschlagen als Landesentwicklungsachse (V)	(PS 2.2.1)

Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche

	Oberzentrum gemäß LEP 2002 (N)	(PS 2.3.1)
	Mittelzentrum gemäß LEP 2002 (N)	(PS 2.3.2)
	Unterkzentrum, vorgeschlagen als Mittelzentrum (V)	(PS 2.3.2)
	Unterkzentrum (Z)	(PS 2.3.3)
	Doppelunterzentrum (Z)	(PS 2.3.3)
	Kleinzentrum (Z)	(PS 2.3.4)
	Mittelbereichsgrenze gemäß LEP 2002 (N)	(PS 2.3.2)
	Mittelbereichsgrenze, Neuabgrenzung (V)	(PS 2.3.2)

Verwaltungsgrenzen

Regionsgrenze

- 1) Die Ausweisung des Doppelunterzentrums Ilshofen/Kirchberg a. d. J. ist von der Verbindlichkeit ausgenommen. Der Status von Ilshofen und Kirchberg a. d. J. jeweils als Kleinzentrum bleibt erhalten.
- 2) Die Ausweisungen der Kleinzentren Ingelfingen und Pfedelbach sind von der Verbindlichkeit ausgenommen.

PS = Plansatz des Regionalplans LEP = Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, 2002
 N = Nachrichtliche Übernahme aus dem Landesentwicklungsplan gemäß § 11 Abs. 6 LplG
 Z = Ziel
 V = Vorschlag

Kartographie Regionalverband Heilbronn-Franken 6/2006
 Grundlage: Verwaltungs- und Verkehrskarte Baden-Württemberg 1 : 200 000; Landesvermessungsamt Baden-Württemberg Az.: 5.12/5.18

Abbildung 2: Zentrale Orte im Hohenlohekreis und in den benachbarten Landkreisen gemäß der Strukturkarte des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020

2 Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Datengrundlage

Als Arbeitsgrundlage wurde zunächst ein Verkehrsmodell mit der Software PTV Visum aufgebaut. Auf der Basis eines routingfähigen, kategorisierten Straßennetzes (Quelle: openstreetmap.org) wurden Bahn- und Busangebote des ÖPNV entsprechend ihrer tatsächlichen Führung aufgenommen und um weitere Struktur- und Nachfragedaten ergänzt. Das Verkehrsmodell ist die Grundlage für die Analysen des derzeitigen und der geplanten ÖPNV-Strategien. Neben rechnerischer Auswertung wurde das Verkehrsmodell zur Erstellung von grafischen Abbildungen und für Analysen mit räumlichen Bezügen genutzt.

Die Firma AL-Engineering berät und unterstützt den Landkreis in technischen Fragen. Sie ist unter anderem für die Weiterentwicklung und Integration der Software DAMON in das RBL-System zuständig. Die derzeit eingesetzte Software ermöglichte es, folgende detaillierte Daten zum ÖPNV-Betrieb und Nutzerverhalten der Fahrgäste in das Verkehrsmodell zu integrieren:

- Fahrplandaten des ÖPNV im Hohenlohekreis für jeweils eine repräsentative Schul- und Ferienwoche einschließlich Wochenende (26.10.2015 bis 06.11.2015).
- Angaben zur mittleren prozentualen Türöffnung je Fahrt und Haltestelle. Diese Werte wurden aus langjährigen Zählungen gemittelt (ab 2010/11 zur Berücksichtigung der Betriebsruhe im Fahrplanangebot) und liegen nahezu flächendeckend vor. Lediglich für einzelne Abschnitte, auf denen Fahrten mit Bussen ohne entsprechendes Druckersystem stattfinden, sind diese Daten nicht verfügbar (beispielsweise Linie 26, die überwiegend durch Busse von Unternehmen bedient wird, die nicht die vom NVH zur Verfügung gestellten Bordrechner einsetzen).
- Nachfragedaten als Quell- / Zielmatrix auf Haltestellenebene je Fahrkartenart (Schülerticket, Einzelfahrschein, eTicket, Zeitkarte Erwachsene, Tages- und Monatskarte, Jobticket, Metropolticket) für einen repräsentativen Monat.

Es wurden weitere Daten in das Verkehrsmodell übernommen, beziehungsweise zur Bearbeitung herangezogen. Diese wurden überwiegend vom Hohenlohekreis zur Verfügung gestellt. Teilweise stammen diese aus dem Geoportal HOKis:

- Schulstandorte Stand 06/2017
- Daten zu Schülern einschließlich Anteil ÖPNV-Nutzung je Gemeinde und Schulart 2010/11 und Prognose 2016/17
- Anzahl Einwohner je Teilort Stand 30.06.2014

- ▶ Einwohnerprognose je Gemeinde / Stadt nach Altersklassen: Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Basis Zensus 2011
- ▶ Berufspendler in und aus den Gemeinden im Hohenlohekreis 2013 nach Wohn- und Arbeitsort, Berechnungsstand 2015. Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistische Landesämter der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Rheinland Pfalz, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen
- ▶ Grenzen der Gemeinden im Hohenlohekreis und der umliegenden Landkreise (Quelle: © GeoBasis-DE / BKG 2013)
- ▶ Regionalplan des Regionalverbands Heilbronn-Franken 2020, Satzungsbeschluss 24. März 2006
- ▶ Weiterführende Informationen zu Angebot und Kapazität von Taxi und Mietwagen im Hohenlohekreis

Die Gemeinden wurden gebeten, zu folgenden Themen Informationen zur Verfügung zu stellen:

- ▶ Einwohnerzahlen
- ▶ Geplante Neubaugebiete mit Wohnnutzung und neue Gewerbegebiete / Arbeitsplatzschwerpunkte, die für eine Bedienung im ÖPNV in den nächsten Jahren relevant sein könnten
- ▶ Grundsätzliche Problemstellungen hinsichtlich öffentlichem Nahverkehr und Mobilität
- ▶ Zentrale Einrichtungen beziehungsweise wichtige ÖPNV-Ziele und Arbeitgeber, die von regionaler oder überregionaler Bedeutung sind und durch den ÖPNV nicht angebunden sind

Weitere Quellen:

- ▶ Ergebnisse der SVB-Daten (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)
- ▶ Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 10/2015: Zuwanderung bremst den Rückgang der Schülerzahlen

2.2 Strukturdaten

2.2.1 Siedlungs- und Infrastruktur

Mit rund 110.000 Einwohnern im Landkreis und einer Größe von rund 780 km² weist der Hohenlohekreis eine Einwohnerdichte von etwa 140 Einwohner/km² auf. Damit liegt der Hohenlohekreis weit unter dem Durchschnitt Baden-Württembergs. Für die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellt dies eine große Herausforderung dar, da sich die Möglichkeiten für eine Bündelung von Verkehrsströmen weitgehend auf die Schülerverkehre beschränken.

Die größten Städte sind die große Kreisstadt Öhringen, die Kreisstadt Künzelsau und die Gemeinde Bretzfeld. Auf diese ist ein Großteil der Buslinien ausgerichtet. Charakteristisch für den Hohenlohekreis ist die Vielzahl an, zum Teil sehr kleinen, Ortschaften, verteilt auf 16 Gemeinden. Diese weisen eine disperse Verteilung in der Fläche auf und sind zudem häufig auf den erhöhten Ebenen oberhalb der in den Tälern verlaufenden Straßen anzutreffen. Daneben existieren stärkere Siedlungs- und Gewerbekonzentrationen entlang von Kocher- und Jagsttal. Es wurden 360 Städte, Dörfer, Weiler, Höfe und Wohnplätze im Verkehrsmodell aufgenommen und verortet.

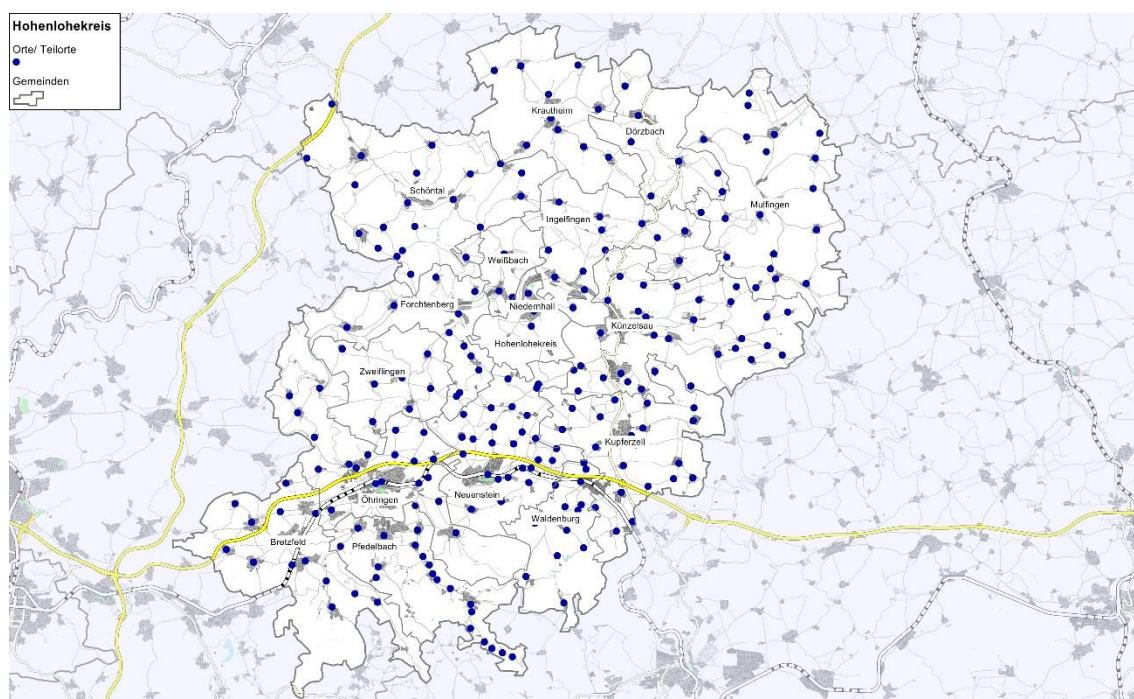


Abbildung 3: Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Hohenlohekreis

Nachstehende Abbildung stellt die absoluten und prognostizierten Werte der Einwohner je Gemeinde im Hohenlohekreis dar. Deutlich zu erkennen sind die Einwohnerstärksten Städte Öhringen (2015: ~ 23.300) und Künzelsau (2015: ~ 15.200), gefolgt von der Gemeinde Bretzfeld (2015: ~ 12.400). Die prognostizierte Entwicklung für den Hohenlohekreis sieht eine Zunahme zwischen 2015 bis 2020 von rund 2,6% und zwischen 2020 bis 2025 von rund 0,8% vor. Bezogen auf die Städte und Gemeinden im Hohenlohekreis wird ein Süd-Nord-Gefälle prognostiziert. So wird im Süden des Hohenlohekreises überwiegend eine Zunahme und im Norden eine Abnahme der Einwohner in den Städten und Gemeinden angenommen. Lediglich für die Stadt Künzelsau wird trotz ihrer mittleren bis nördlichen Lage eine Zunahme vorausgerechnet. Die prognostizierte Bevölkerungszunahme in den südlichen Bereichen des Hohenlohekreises findet damit überwiegend in Einwohnerstarken Räumen mit guter bestehender Infrastruktur statt.

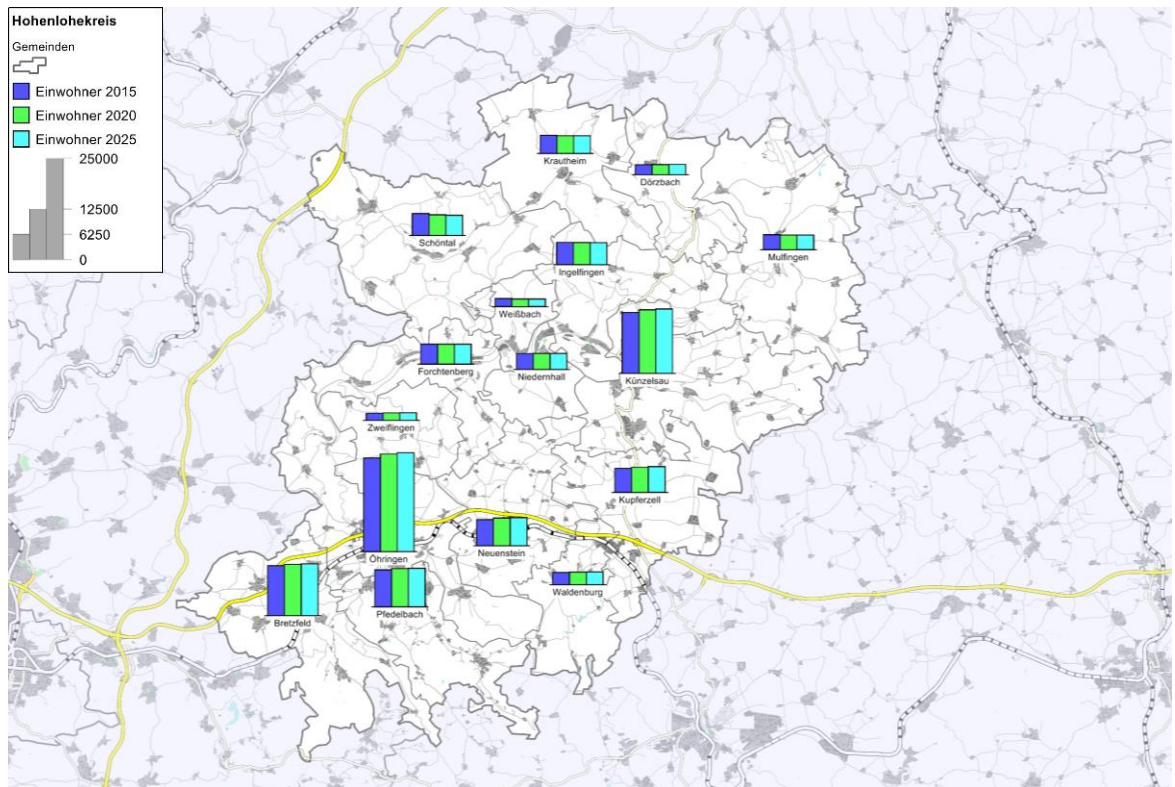


Abbildung 4: Einwohnerprognose je Gemeinde / Stadt auf Grundlage der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Basis Zensus 2011.

Der Hohenlohekreis wird lediglich im Süden durch die von Heilbronn über Bretzfeld – Öhringen – Neuenstein – Waldenburg nach Crailsheim verlaufende Schienenstrecke mit S4, Regionalbahn (RB) und Regionalexpress (RE) erschlossen. Das übrige Kreisgebiet wird durch den Busverkehr bedient und an die benachbarten Kreise angebunden. Dem Busverkehr kommt demnach eine hohe Bedeutung sowohl in der Erschließung der Fläche als auch in der Sicherstellung notwendiger Verbindungsfunktionen zu. Folgende Schienenstrecken besitzen eine wichtige Funktion für den Hohenlohekreis:

- ▶ (Stuttgart-) Heilbronn – Neckarsulm – Möckmühl – Osterburken – Lauda (- Würzburg) (RB und RE)
- ▶ Crailsheim – Blaufelden – Schrozberg – Niederstetten – Bad Mergentheim – Lauda (-Wertheim) (RB und RE)
- ▶ Crailsheim – Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen – Heilbronn (RB und RE)
- ▶ (Nürnberg-) Crailsheim – Schwäbisch Hall-Hessental – Backnang – Stuttgart (RB und RE)

Für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist insbesondere die Autobahn 6 von Bedeutung, die in Ost-West-Richtung durch den Hohenlohekreis verläuft. Diese wird innerhalb des Hohenlohekreises durch die Bundesstraße 19 und weitgehend außerhalb durch die nord-westlich verlaufende Autobahn 81 ergänzt.

2.2.2 Schulstandorte

Anhand der verkauften Schülerfahrkarten wurden die Ströme der Schüler und die Schulstandorte analysiert. Besonderes Ausgenmerk wurde auf die Daten der Berufsschulen (Öhringen und Künzelsau), Gymnasien und Realschulen gelegt, da das Einzugsgebiet der Werkrealschulen recht standortnah ist. Die derzeitige Schullandschaft ist gekennzeichnet durch zunehmend spezialisierte Schulformen, Ganztageschulen, einem verkleinerten morgendlichem Zeitfenster und durch die Wahlfreiheit, welche Schule besucht wird. Auf diese Anforderungen musste der ÖPNV im Hohenlohekreis bereits kontinuierlich reagieren. Eine Definition der Vorgaben erfolgt in Kapitel 4.1.5.

Name	Schulart	Ort
Bildungszentrum Bretzfeld	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule, Realschule	Bretzfeld
Grundschule Bitzfeld	Grundschule	Bretzfeld
Grundschule Unterheimbach	Grundschule	Bretzfeld
Grundschule Dörzbach	Grundschule	Dörzbach
Grundschule Ernsbach	Grundschule	Forchtenberg
Geschwister-Scholl-Schule Forchtenberg	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule	Forchtenberg
Georg-Fahrbach-Schule Ingelfingen	Gemeinschaftsschule	Ingelfingen
Bildungszentr. Hohenl.-Franken	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule	Krautheim
Bildungszentr. Hohenl.-Franken	Sonderschule (FöS)	Krautheim
Andreas-Fröhlich-Schule	Sonderschule f. Körperbehinderte, Schulkindergarten f. Geistig- und Körperbehinderte	Krautheim
Bildungszentr. Hohenl.-Franken	Realschule	Krautheim
Georg-Wagner-Realschule Künzelsau	Realschule	Künzelsau
Grundschule Taläcker	Grundschule	Künzelsau
Geschw.-Scholl-Schulkindergarten Künzelsau	Schulkindergarten f. Geistig- und Körperbehinderte	Künzelsau
Grund- und Werkrealschule Künzelsau	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule	Künzelsau
Karoline-Breitinger-Schule Künzelsau	BfS	Künzelsau

Name	Schulart	Ort
Ganerben-Gymnasium Künzelsau	Gymnasium	Künzelsau
Brüder-Grimm-Schule Künzelsau	Sonderschule (FöS)	Künzelsau
Schlossgymnasium Künzelsau	Gymnasium (Aufbau)	Künzelsau
Gewerbliche Schule Künzelsau	BfS	Künzelsau
Grundschule Amrichshausen	Grundschule	Künzelsau
Grundschule Kocherstetten	Grundschule	Künzelsau
Kaufmännische Schule Künzelsau	BfS	Künzelsau
Freie Schule Anne-Sophie Künzelsau	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule, Realschule, Gymnasium, Gymnasium (Aufbau)	Künzelsau
Erich Kästner-Schule Künzelsau	Sonderschule f. Sprachbehinderte	Künzelsau
Reinhold-Würth-Schule Gaisbach	Grundschule	Künzelsau
Reinhold-Würth-Hochschule Campus Künzelsau	Hochschule	Künzelsau
Grundschule Amrichshausen Außenstelle Belsenberg	Grundschule	Künzelsau
Grundschule Kocherstetten Außenstelle Morsbach	Grundschule	Künzelsau
Johann-Friedrich-Mayer-Schule Kupferzell	GMSP, GMSSI, Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule	Kupferzell
Grundschule Mulfingen	Grundschule	Mulfingen
Bischof-von-Lipp-Schule Mulfingen	Werkrealschule, Realschule, Sonderschule f. Erz.-Hilfe	Mulfingen
Gemeinschaftsschule Neuenstein	GMSP, GMSSI, Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule	Neuenstein
Bildungszentrum Niedernhall	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule, Realschule	Niedernhall
Kaufmännische Schule Öhringen	BfS, Berufliches Gymnasium	Öhringen
Albert-Schweitzer-Schule	Sonderschule (FöS)	Öhringen
Hungerfeldschule Öhringen	Grundschule	Öhringen
Richard-von-Weizsäcker-Schule Öhringen	BfS, Berufliches Gymnasium	Öhringen
Tiele-Winckler-Schule Öhringen	Sonderschule f. Erz.-Hilfe, SKG	Öhringen
Schillerschule Öhringen	Grundschule	Öhringen
Realschule Öhringen	Realschule	Öhringen
Christliche Grund- und Hauptschule Windischenbach	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule	Öhringen
Gewerbliche Schule Öhringen	BfS, Berufliches Gymnasium	Öhringen
Hohenlohe-Gymnasium Öhringen	Gymnasium	Öhringen
Weygangschule Öhringen	Werkrealschule	Öhringen
Grundschule Cappel	Grundschule	Öhringen
Grundschule Michelbach am Wald	Grundschule	Öhringen
Pestalozzi-Schule Pfedelbach	Grund u. Werkrealschule, Realschule	Pfedelbach
Grundschule Untersteinbach	Grundschule	Pfedelbach
Grundschule Sindelbachtal	Grundschule (bis einschl. Schuljahr 2017/18)	Schöntal
Grundschule Westernhausen	Grundschule (bis einschl. Schuljahr 2017/18)	Schöntal
Grundschule Oberkessach	Grundschule (bis einschl. Schuljahr 2017/18)	Schöntal
Max-Eyth-Schule Bieringen	Grundschule	Schöntal
Josef-Helmer-Schule Waldenburg	Grund u. Werkrealschule, Werkrealschule, Grundschule (zum Sommer 2017 aufgegeben)	Waldenburg
Sport- und Gymnastikschule Waldenburg	BfS	Waldenburg
Grundschule Weißbach	Grundschule	Weißbach
Grundschule Zweiflingen	Grundschule	Zweiflingen

Tabelle 2: Schulstandorte im Hohenlohekreis, Stand 06/2017

2.3 ÖPNV-Angebot

2.3.1 Liniennetz

Der Analyse wurden jeweils die Fahrpläne für einen repräsentativen Schul- und Ferientag, sowie für ein Wochenende zu Grunde gelegt. Diese sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Neben den Linienvläufen ist dort auch die Anzahl an Fahrplanfahrten je Linie im Verhältnis zu entnehmen.

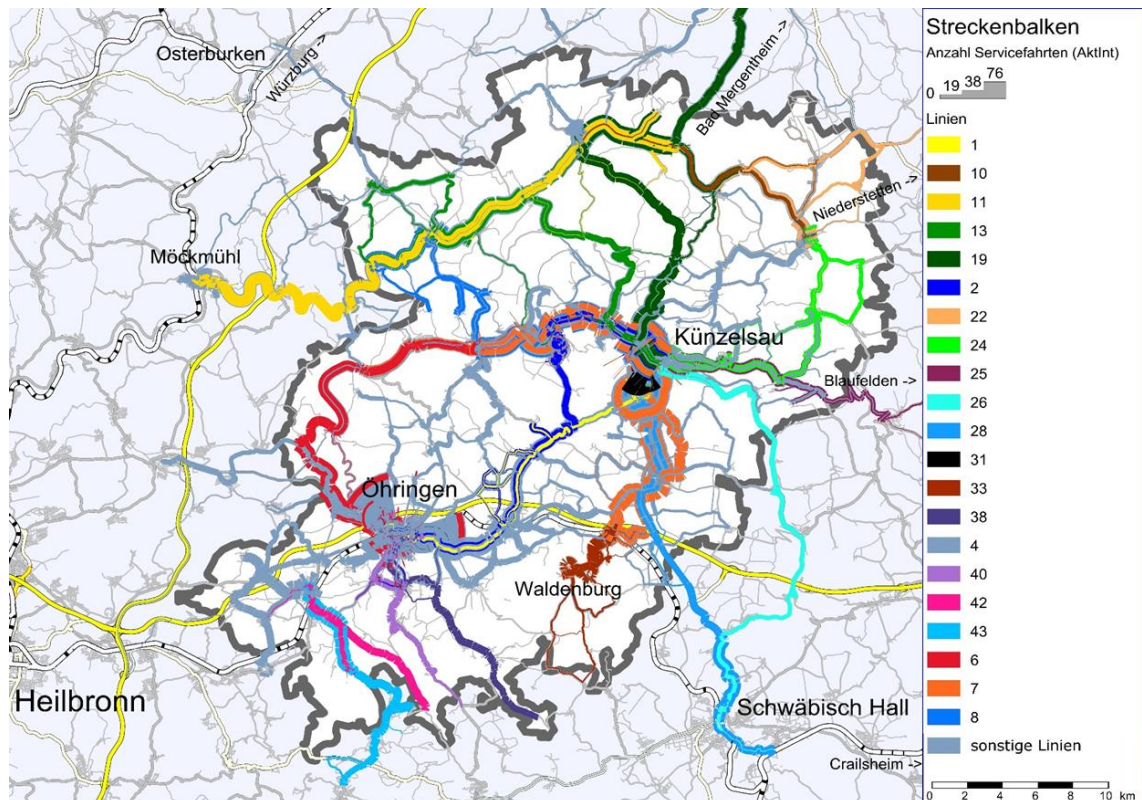


Abbildung 5: Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Schultag

Das Fahrtenangebot an einem repräsentativen Schultag (Abbildung 5) zeigt, dass im Hohenlohekreis die Linien stark auf die größeren Städte mit wichtigen Funktionen wie Künzelsau und Öhringen ausgerichtet sind. Daneben sind viele Linien auf Orte mit einem Schienenangebot ausgerichtet, wie beispielsweise Waldenburg, Neuenstein oder Bretzfeld. Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem Schienenangebot existieren auch außerhalb des Hohenlohekreises, insbesondere in Schwäbisch Hall (-Hessental), Möckmühl, Osterburken, Bad Mergentheim, Niederstetten und Blaufelden. Diese Struktur wird im Hohenlohekreis um wichtige Achsen entlang des Kocher- und Jagsttals sowie zwischen Künzelsau – Krautheim – Dörzbach ergänzt. Als Relationen mit einem dichten Angebot an einem Schultag sind zu nennen:

- Dörzbach – Krautheim – Berlichingen (– Möckmühl)
- Forchtenberg – Niedernhall – Künzelsau

- Künzelsau – Kupferzell – Waldenburg
- Möglingen – Öhringen
- Öhringen – Künzelsau, mit der Besonderheit, dass ein tagesdurchgängiges Fahrtenangebot auf dieser Relation besteht, wenn die Fahrten über Forchtenberg oder über Waldenburg (Hohenlohebahn) berücksichtigt werden.

Die Angebotsdichte abseits der genannten Achsen ist oft sehr inhomogen und vom Schülerverkehr abhängig. Es ist ein eher geringes und unregelmäßiges Angebot, das in den Abendstunden ab 19:00 Uhr nur noch sehr wenige Verbindungen aufweist.

Eine starke Reduzierung des Angebotes wurde im Jahr 2010/11 vorgenommen. Dies betraf vor allem:

- Angebotsreduzierung Montag bis Freitag zwischen den Hauptverkehrszeiten
- Starke Ausdünnung der Fahrten an Samstagen und Sonntagen
- Einrichtung einer Betriebsruhe zwischen 09:00 Uhr und 11:00 Uhr Montag bis Freitag (außer auf den Hauptachsen: Linien 6, 7, 11, 19, 28)

Das Ferienangebot spiegelt die grundlegende Netzstruktur wieder, da nur auf den wichtigen Achsen ein Angebot besteht. Auf vielen anderen Relationen und Räumen im Landkreis ist das Angebot an einem Ferientag stark reduziert (siehe nachstehende Abbildung 6).

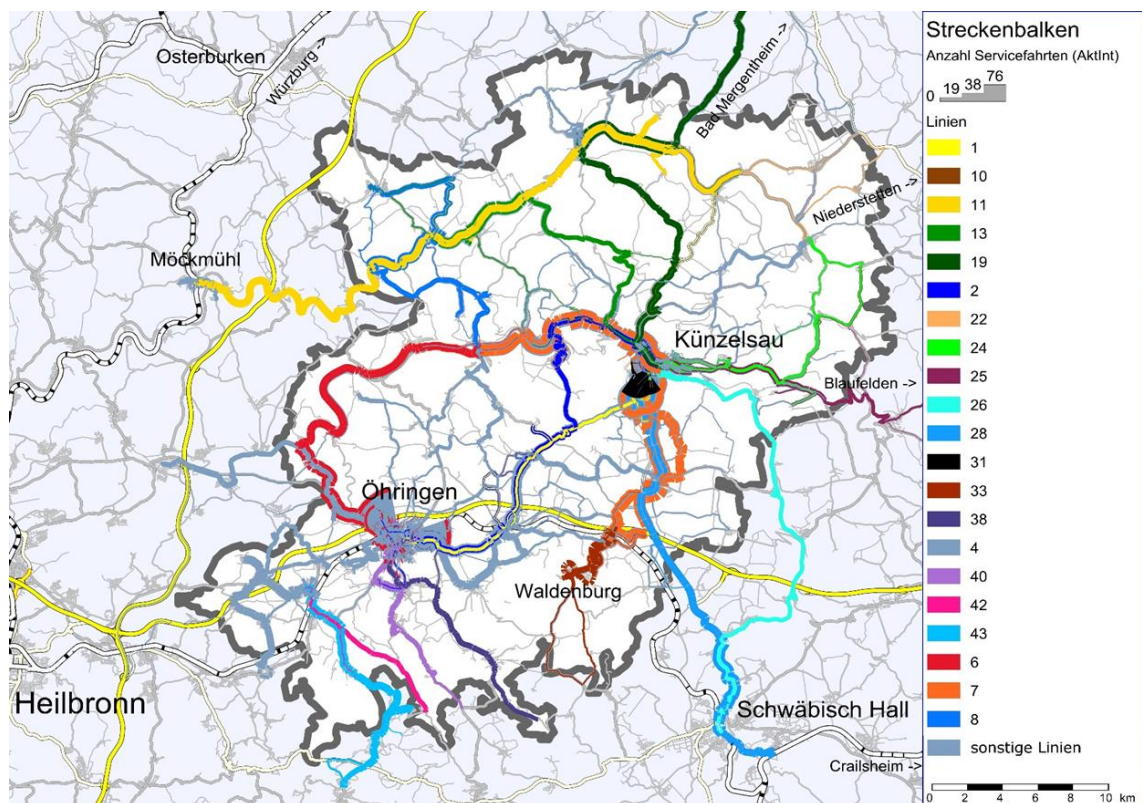


Abbildung 6: Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Ferientag

Das Fahrtenangebot an Samstagen ist im Vergleich mit dem eines Ferientages nochmals deutlich auf die wesentlichen Verbindungen reduziert (siehe Abbildung 7). Am Sonntag werden nur noch einzelne Relationen bedient, das Angebot ist auf ein Minimum reduziert (siehe Abbildung 8).

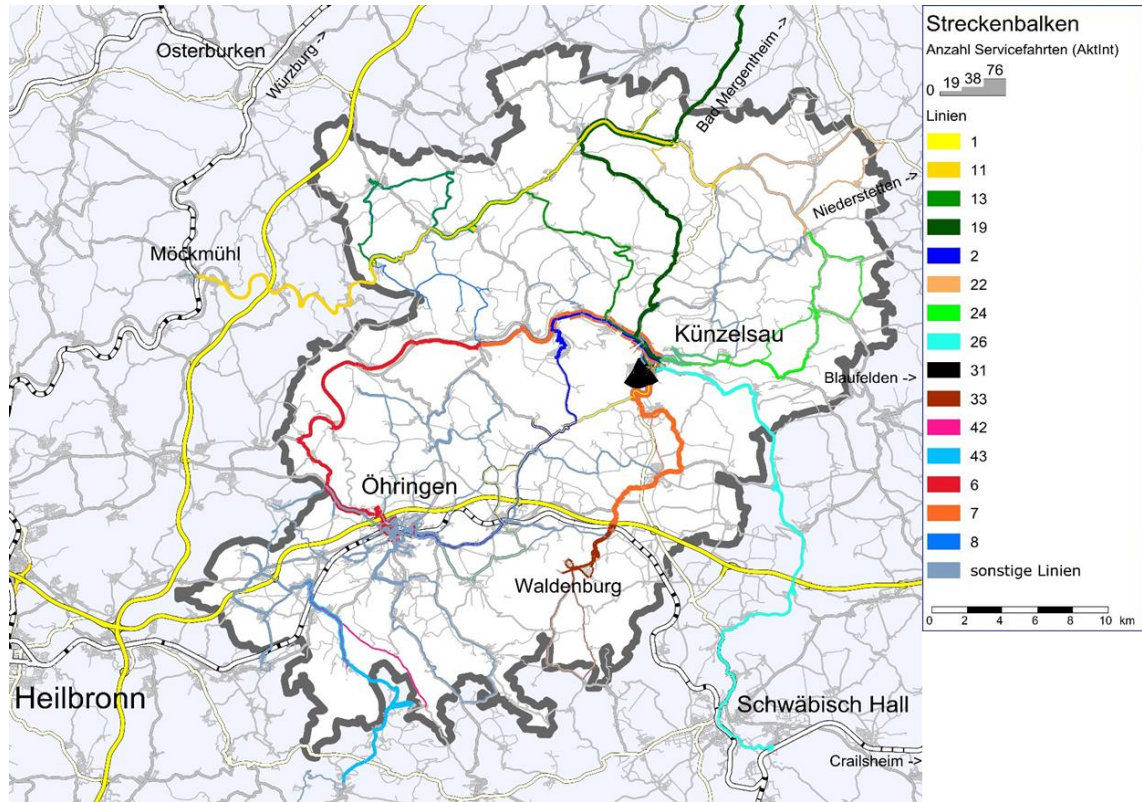


Abbildung 7: Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Samstag

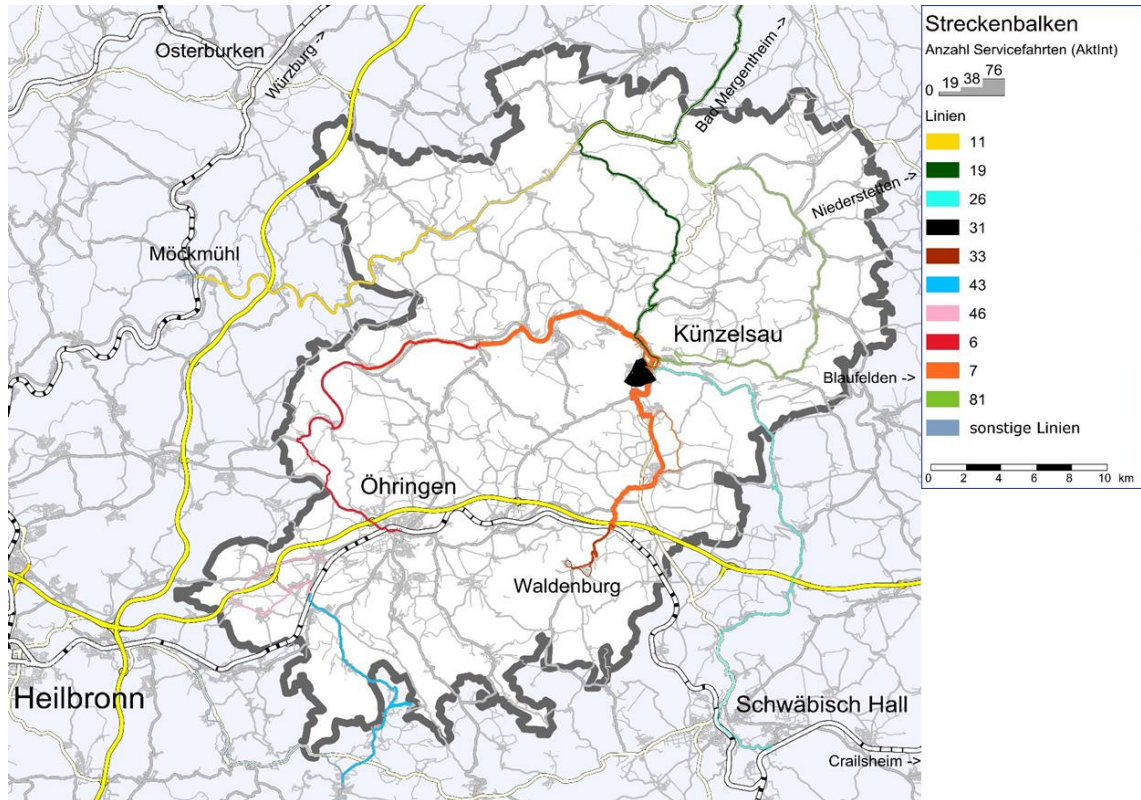


Abbildung 8: Fahrtenangebot im Hohenlohekreis an einem repräsentativen Sonntag

2.3.2 Fahrtenangebot und Bedienzeiten

Zur Analyse und zum besseren Verständnis des bestehenden ÖPNV-Angebotes wurden zunächst linienbezogene Auswertungen vorgenommen. Nachfolgende Abbildung 9 stellt an einen Schultag je Linie die Betriebsleistung in Kilometern der Anzahl an Fahrten gegenüber.

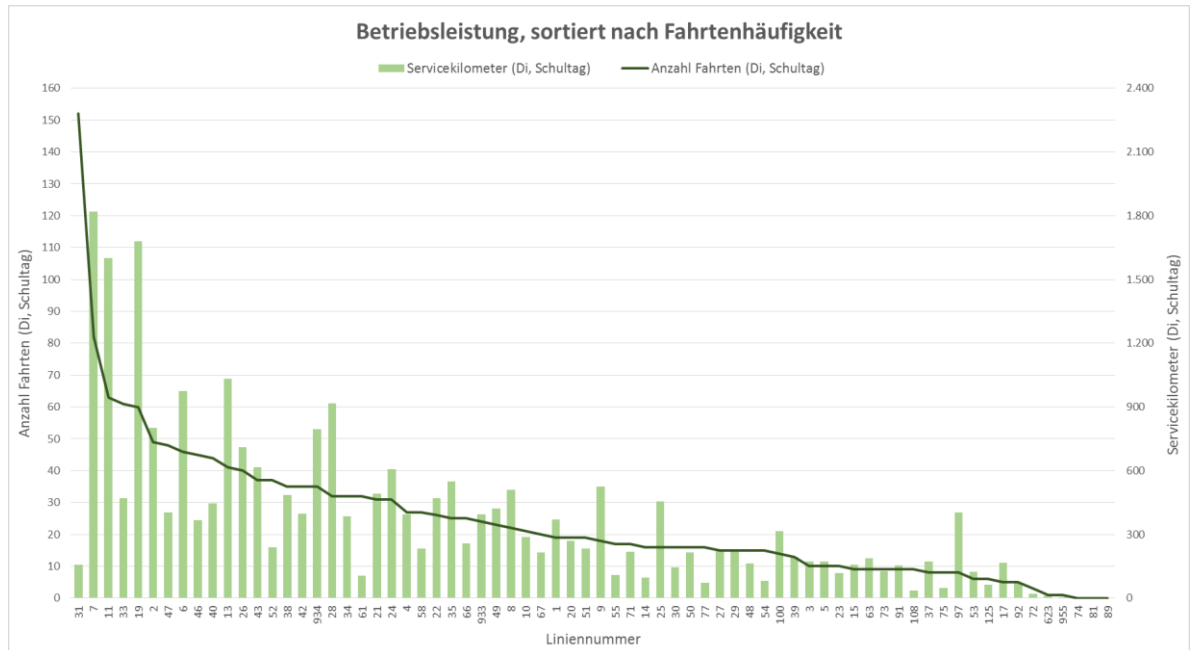


Abbildung 9: Jährliche Betriebsleistung je Linie im Jahr, sortiert nach Anzahl der Fahrten

Es ist ersichtlich, dass die Bergbahn in Künzelsau (Linie 31), als Linie mit den meisten Fahrten je Tag, das Ranking anführt. Demgegenüber steht eine geringe Summe an Kilometern. Diese resultiert aus dem kurzen Weg der Bergbahn zwischen Künzelsau und Taläcker. Linien mit sowohl hoher Anzahl an Fahrten, als auch einer hohen Betriebsleistung verbinden insbesondere die größeren Orte und besitzen damit eine hohe Bedeutung im Busnetz:

- Linie 7: im Kochertal: Waldenburg – Künzelsau – Forchtenberg (Anmerkung: Linie 7 verläuft seit 28.2.2016 nur noch bis Künzelsau, Richtung Forchtenberg als Linie 6)
- Linie 11: im Jagsttal: Dörzbach – Schöntal – Möckmühl
- Linie 13: zwischen Kocher- und Jagsttal: Künzelsau – Ingelfingen – Biringen – Berlichingen – Aschhausen
- Linie 19: als Nord-Süd-Verbindung: Künzelsau – Dörzbach – Bad Mergentheim
- Linie 28: Künzelsau – Kupferzell – Schwäbisch Hall – Schwäbisch Hall-Hessental

Linien mit einer hohen Anzahl an Fahrten und einer geringen Kilometerleistung aufgrund kürzerer Linienwege sind unter anderem:

- Linie 33: Überwiegend in Waldenburg
- Linie 47 und 46: Zubringer zur S4 in Scheppach und Bretzfeld
- Linie 40: Öhringen – Pfedelbach (-Neuwirtshaus)

Linien mit geringer Fahrtenanzahl und geringer Kilometerleistung bedienen überwiegend ländliche Gebiete und sind stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Sie haben lokal eine hohe Bedeutung, spielen aber im regionalen Busnetz eine untergeordnete Rolle.

In nachfolgender Abbildung 10 sind die Anzahl Abfahrten je Linie, Tagart und Stunde dargestellt. Die Richtung wird nicht berücksichtigt, so dass beispielsweise zwei Abfahrten je Stunde als eine Fahrt je Stunde und Richtung zu interpretieren sind. Allgemein ist die Tendenz zu weniger Fahrten abseits der Schultage deutlich zu erkennen. Auch die Betriebsruhe zwischen 09:00 und 11:00 Uhr ist bei den meisten Buslinien nachvollziehbar dargestellt. Regelmäßig sich wiederholende Abfahrtszahlen deuten auf eine Taktung der Linie hin. Dies trifft auf folgende Linien zu:

- ▶ Linie 6 (Öhringen – Künzelsau): mindestens zwei Abfahrten je Stunde Montag – Freitag zwischen 05:00 – 20:00 Uhr und zusätzliche Verdichtung
- ▶ Linie 7 Waldenburg – Künzelsau): mindestens zwei Abfahrten je Stunde Montag – Freitag zwischen 05:00 – 23:00 Uhr und zusätzliche Verdichtung, samstags eine Fahrt je Stunde, sonntags mindestens 2 Fahrten je Stunde.
- ▶ Linie 11
- ▶ Linie 19
- ▶ Linie 28 (Künzelsau – Schwäbisch Hall): regelmäßige Abfahrtszahlen zwischen 05:00 -18:00 Uhr mit einzelnen Lücken
- ▶ Linie 31 (Bergbahn Künzelsau): regelmäßige Abfahrtszahlen mit Verdichtung zwischen 06:00 – 08:00 Uhr und 12:00 – 14:00 Uhr
- ▶ Linie 54 und 55 (Stadtbus Öhringen): regelmäßige eine Abfahrt je Stunde Montag – Freitag zwischen 06:00 – 19:00 Uhr

Insgesamt ist das Angebot kaum vertaktet. Eine Vielzahl an Linien mit stark variierenden Fahrzeiten und Linienwegen aufgrund der starken Ausrichtung auf die Schulanfangs- und –endzeiten machen das Angebot auf den ersten Blick nur schwer begreifbar.

Liniennummer	Anzahl Fahrten																																															
	Montag (Schultag)						Dienstag (Schultag)						Mittwoch (Schultag)						Donnerstag (Schultag)						Freitag (Schultag)						Samstag						Sonntag											
	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30
1 Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 10: Anzahl Abfahrten je Linie, Tagart und Stunde

In Abbildung 11 ist die Summe der Betriebsleistungen über alle Linien in Kilometer je repräsentativer Tagart dargestellt. Diese errechnen sich aus dem Fahrplanangebot und der Linienwege im Verkehrsmodell. Im Laufe einer Schulwoche sind nur geringe Leistungsunterschiede zwischen den Tagen zu erkennen. Typischerweise weist der Dienstag einer Schulwoche den höchsten Wert auf. Die Kilometerleistung an einem Dienstag in der Ferienzeit entspricht rund $\frac{2}{3}$ der Leistung an einem Dienstag in der Schulzeit. Die Kilometerleistung reduziert sich an Samstagen auf rund 24% und an Sonntagen auf rund 8% des Angebots an Schultagen.

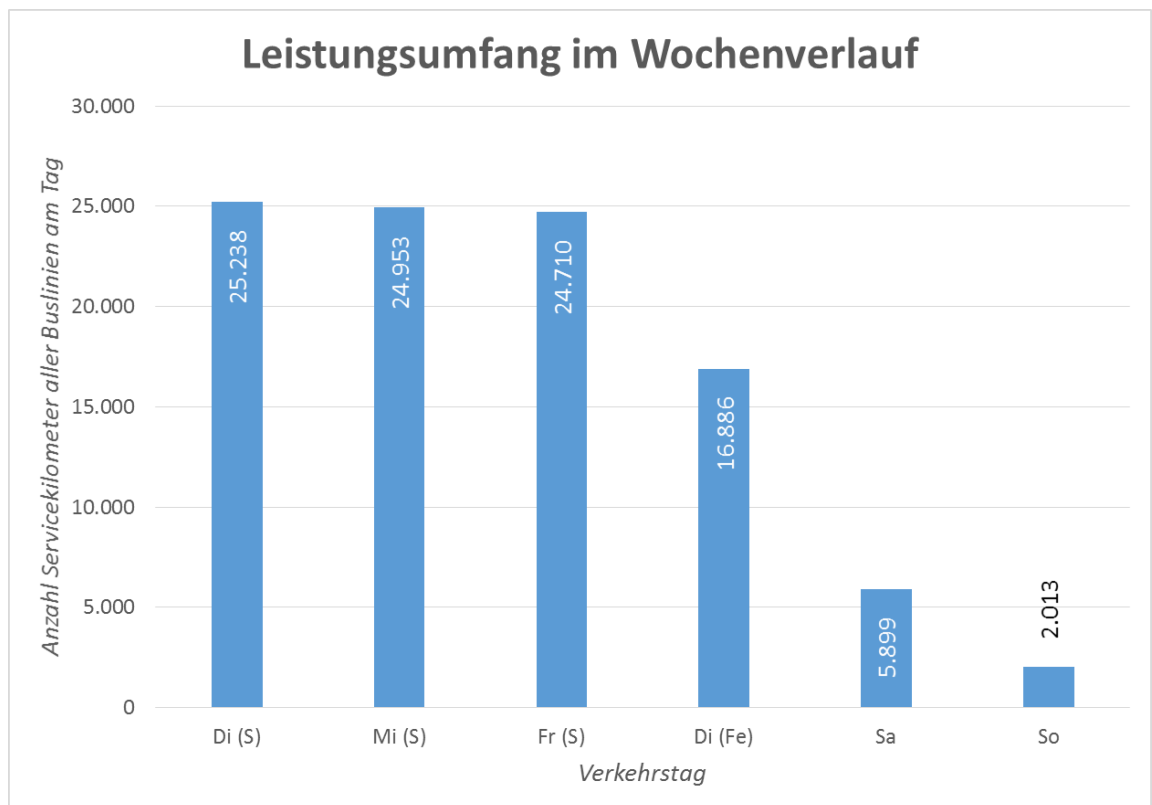


Abbildung 11: Betriebsleistung aller Linien im Hohenlohekreis an repräsentativen Tagarten

Die Verteilung der Leistung auf die unterschiedlichen Tagarten lässt sich ebenfalls bei der Betrachtung der Kilometerleistung je Linie in Abbildung 12 erkennen. Zu den auffälligsten Besonderheiten an den Schultagen zählen:

- ▶ Entfall einzelner Fahrten mittwochs und freitags
- ▶ Der Großteil der Linien weist über die Schultage Montag bis Freitag ein unverändertes Angebot auf.

Bei diesen Abweichungen handelt es sich insbesondere um ein auf die Schülernachfrage angepasstes Angebot. Im Vergleich mit einem Schultag besitzen nahezu alle Linien an einem Ferientag ein reduziertes Angebot, einzelne Linien werden an Ferientagen ganz eingestellt.

Das Angebot am Wochenende ist gekennzeichnet durch ein Grundangebot:

- ▶ Die meisten Linien sind eingestellt (sonntags nahezu alle).
- ▶ Die verbleibenden Linien haben einen vergleichsweise geringen Leistungsumfang.

Linienname	Verkehrssystem	Servicekilometer						Leistungsumfang					
		Tageswerte						im Vergleich zu Di (S)					
		Di (S)	Mi (S)	Fr (S)	Di (Fe)	Sa	So	Di (S)	Mi (S)	Fr (S)	Di (Fe)	Sa	So
1 BUS		369	369	369	294	71		100%	100%	100%	80%	19%	0%
2 BUS		800	779	767	560	235		100%	97%	96%	70%	29%	0%
3 BUS		173	162	177	157	71		100%	94%	102%	91%	41%	0%
4 BUS		394	369	374	271	76		100%	94%	95%	69%	19%	0%
5 BUS		172	189	172	126			100%	110%	100%	73%	0%	0%
6 BUS		976	975	974	828	397	196	100%	100%	100%	85%	41%	20%
7 BUS		1.819	1.819	1.808	1.427	592	641	100%	100%	99%	78%	33%	35%
8 BUS		509	509	509	530	101		100%	100%	100%	104%	20%	0%
9 BUS		524	544	527	130			100%	104%	101%	25%	0%	0%
10 BUS		287	220	214				100%	77%	75%	0%	0%	0%
11 BUS		1.601	1.583	1.578	1.398	514	252	100%	99%	99%	87%	32%	16%
13 BUS		1.031	978	1.000	461	317		100%	95%	97%	45%	31%	0%
14 BUS		98	89	81				100%	91%	83%	0%	0%	0%
15 BUS		158	153	113				100%	97%	72%	0%	0%	0%
17 BUS		168	168	168				100%	100%	100%	0%	0%	0%
19 BUS		1.678	1.658	1.656	1.026	631	322	100%	99%	99%	61%	38%	19%
20 BUS		270	210	237	51			100%	78%	88%	19%	0%	0%
21 BUS		493	494	505	308	174		100%	100%	102%	62%	35%	0%
22 BUS		469	417	409	156	93		100%	89%	87%	33%	20%	0%
23 BUS		118	118	118				100%	100%	100%	0%	0%	0%
24 BUS		608	580	579	315	213		100%	95%	95%	52%	35%	0%
25 BUS		455	453	453	460			100%	100%	100%	101%	0%	0%
26 BUS		710	716	694	598	445	99	100%	101%	98%	84%	63%	14%
27 BUS		228	228	218	56			100%	100%	96%	25%	0%	0%
28 BUS		918	918	918	911			100%	100%	100%	99%	0%	0%
29 BUS		227	216	208	102			100%	95%	92%	45%	0%	0%
30 BUS		146	146	146	146	59		100%	100%	100%	100%	40%	0%
31 BUS		156	182	156	156	118	106	100%	117%	100%	100%	76%	68%
33 BUS		470	466	465	390	114	33	100%	99%	99%	83%	24%	7%
34 BUS		386	386	386	294	182		100%	100%	100%	76%	47%	0%
35 BUS		550	550	550	454	167		100%	100%	100%	83%	30%	0%
37 BUS		173	173	173	168			100%	100%	100%	97%	0%	0%
38 BUS		487	487	487	356			100%	100%	100%	73%	0%	0%
39 BUS		194	121	107				100%	62%	55%	0%	0%	0%
40 BUS		446	446	446	330			100%	100%	100%	74%	0%	0%
42 BUS		396	396	396	182	68		100%	100%	100%	46%	17%	0%
43 BUS		617	617	617	550	237	130	100%	100%	100%	89%	38%	21%
46 BUS		367	355	355	307	94	94	100%	97%	97%	84%	26%	26%
47 BUS		404	404	404	333	143		100%	100%	100%	82%	35%	0%
48 BUS		162	162	162	36	94		100%	100%	100%	22%	58%	0%
49 BUS		423	423	423	437			100%	100%	100%	103%	0%	0%
50 BUS		214	214	214	167	100		100%	100%	100%	78%	47%	0%
51 BUS		233	233	233	142	94		100%	100%	100%	61%	40%	0%
52 BUS		240	240	240	211			100%	100%	100%	88%	0%	0%
53 BUS		125	83	83				100%	66%	66%	0%	0%	0%
54 BUS		82	82	82	78	36		100%	100%	100%	95%	44%	0%
55 BUS		108	108	108	94	42		100%	100%	100%	87%	39%	0%
58 BUS		233	234	232	202	74		100%	100%	100%	87%	32%	0%
61 BUS		105	105	105	69	13	12	100%	100%	100%	66%	12%	11%
63 BUS		187	187	187				100%	100%	100%	0%	0%	0%
66 BUS		257	276	237	125			100%	107%	92%	49%	0%	0%
67 BUS		216	214	214	44			100%	99%	99%	20%	0%	0%
71 BUS		217	176	162	63			100%	81%	75%	29%	0%	0%
72 BUS		21	22	22				100%	105%	105%	0%	0%	0%
73 BUS		127	111	87	95			100%	87%	69%	75%	0%	0%
74 BUS			22	22	10								
75 BUS		49	52	28				100%	106%	57%	0%	0%	0%
77 BUS		71	52	43				100%	73%	61%	0%	0%	0%
81 BUS							128						
89 BUS						249							
91 BUS		154	154	154	139			100%	100%	100%	90%	0%	0%
92 BUS		75	75	75	75			100%	100%	100%	100%	0%	0%
97 BUS		403	403	403	403			100%	100%	100%	100%	0%	0%
100 BUS		316	316	316	118			100%	100%	100%	37%	0%	0%
108 BUS		35	31	29				100%	89%	83%	0%	0%	0%
125 BUS		63	63	63				100%	100%	100%	0%	0%	0%
623 BUS		11	11	11	11			100%	100%	100%	100%	0%	0%
933 BUS		394	392	392	226	33		100%	99%	99%	57%	8%	0%
934 BUS		794	793	793	241	52		100%	100%	100%	30%	7%	0%
955 BUS		7	7	7				100%	100%	100%	0%	0%	0%

Abbildung 12: Vergleich der Betriebsleistung je Linie und Tagart, bezogen auf einen repräsentativen Dienstag an einem Schultag

2.3.3 Verknüpfung der Verkehrssysteme

Neben den Verknüpfungen der Buslinien untereinander haben die Verbindungen mit dem benachbarten ÖPNV-Angebot und dem regionalen Schienenangebot eine hohe Bedeutung. Grundsätzlich sind im Verkehrsgebiet folgende Verknüpfungspunkte zu differenzieren:

- ▶ Bus – Bus, wichtige Umsteighaltestellen anhand modellhafter Berechnung der Nachfrageströme im Verkehrsmodell sind:
 - ▶ Mulfingen, Post
 - ▶ Amrichshausen, Mitte
 - ▶ Künzelsau, Bahnhof
 - ▶ Öhringen, Hauptbahnhof
 - ▶ Krautheim, Bahnhof
 - ▶ Dörzbach, Bahnhof
 - ▶ Niedernhall, Kochermühle
 - ▶ Bieringen, Sonne
 - ▶ Neuenstein, Schloss
 - ▶ Forchtenberg, Brücke
- ▶ Bus – Schiene
 - ▶ Bad Mergentheim
 - ▶ Bretzfeld
 - ▶ Eschenau
 - ▶ Möckmühl
 - ▶ Öhringen
 - ▶ Schwäbisch Hall-Hessental
 - ▶ Waldenburg
- ▶ Bus – Auto
 - ▶ Kein nennenswertes Carsharing-Angebot im Landkreis vorhanden. P+R an Bahnhöfen vorhanden.
- ▶ Bus – Fahrrad
 - ▶ Kaum Fahrradverleih-Angebote im Landkreis vorhanden (B+R nur am Bahnhof Öhringen)
- ▶ Bus – Taxi

- Es existieren 11 Taxi- und Mietwagenunternehmen im Landkreis, deren Verteilung der Siedlungsstruktur entspricht.

Für einen attraktiven ÖPNV sind baulich und betrieblich optimiert Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen eine Grundvoraussetzung.

2.4 Analyse der Verkehrsnachfrage

Zur Analyse der potenziellen ÖV-Nachfrage wurden die Angaben zu den Berufspendlern auf Gemeindeebene aufbereitet. Diese sind in nachstehender Abbildung 13 relationsbezogen dargestellt. Angaben zu überregionalen Wohn- oder Arbeitsorten wurden für die Darstellung entsprechenden Korridoren zugeordnet, beispielsweise Richtung Bad Mergentheim, Schwäbisch Hall oder Heilbronn.

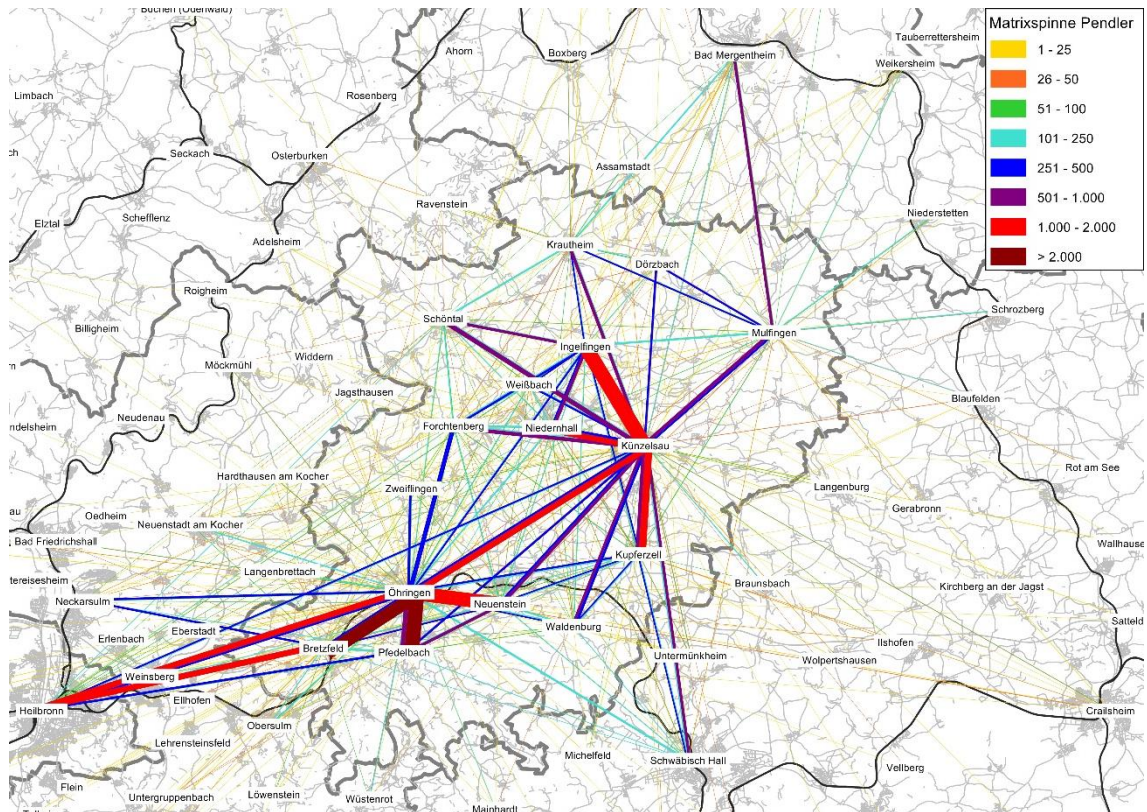


Abbildung 13: Darstellung der Berufspendler in und aus den Gemeinden im Landkreis Hohenlohe 2013 nach Wohn- und Arbeitsort, Berechnungsstand 2015.

Die stärksten Pendlerströme im Hohenlohekreis sind auf die Städte Öhringen und Künzelsau ausgerichtet, beziehungsweise bestehen zwischen diesen. Aus dem südwestlichen Raum sind größere Ströme auf das Oberzentrum Heilbronn ausgerichtet. Trotz der weiten Entfernung ist der Strom zwischen Künzelsau und Heilbronn noch der Klasse 251 bis 500 Pendlern zuzuordnen. Die übrigen größeren Kreisgrenzen-überschreitende Ströme orientieren sich insbesondere auf die größeren Städte entlang der Schienenverbindungen Bad Mergentheim und Schwäbisch Hall.

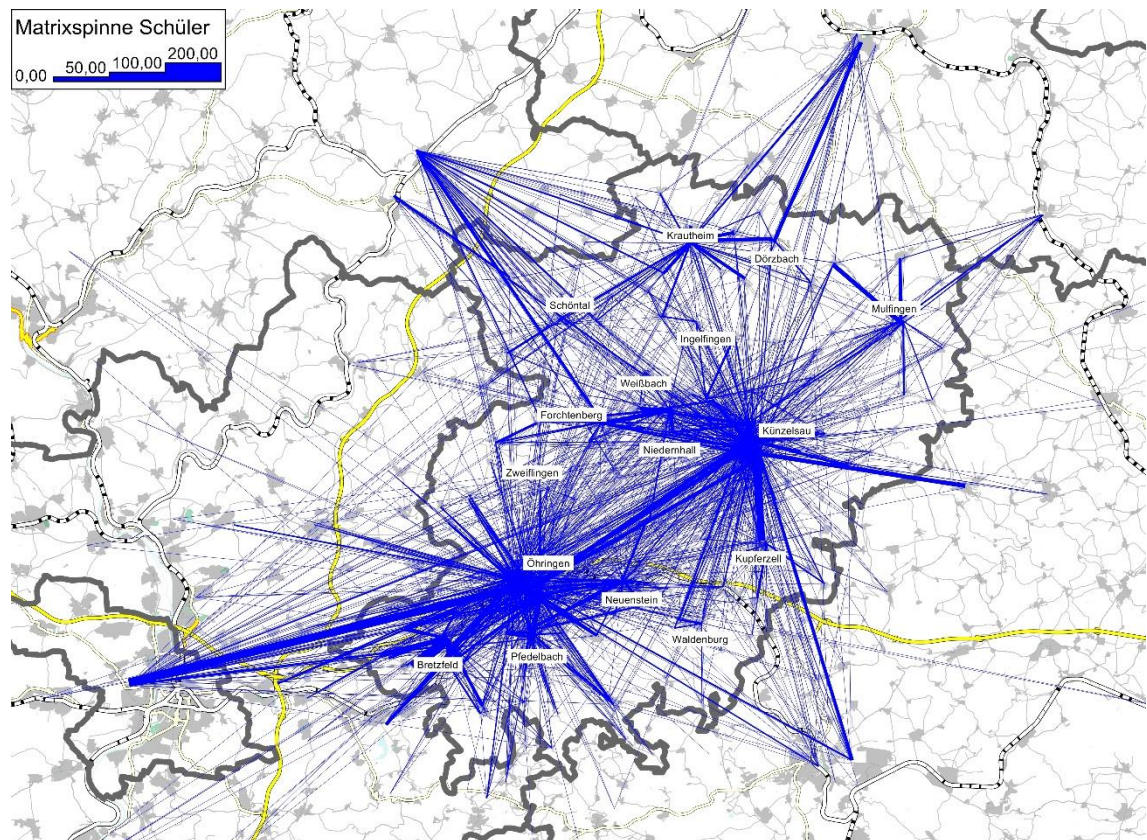


Abbildung 14: Schülerströme mit Quelle und / oder Ziel im Hohenlohekreis

Anhand von Nutzungshäufigkeiten je Fahrscheintyp wurden die Angaben der verkauften Fahrscheine hochgerechnet und eine repräsentative Nachfrage für einen Werktag berechnet. Diese setzt sich aus rund 21.000 Schülerwegen und rund 4.000 sonstigen Wegen zusammen.

Obenstehende Abbildung 14 zeigt die Quell-Zielrelationen der Schüler im Hohenlohekreis auf Basis der verkauften Schülertickets. Aufgrund der räumlichen Nähe einiger Schulen ist eine eindeutige Zuordnung der Schüler zu Schulen nur bedingt möglich. Es wird ersichtlich, dass keine klare Struktur zu erkennen ist, die eine räumliche und zeitliche Bündelung der Ströme zulassen würde. Eine Vielzahl an weichen Faktoren, die sich in der Wahlfreiheit der Schule widerspiegeln, macht eine Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerströme unmöglich.

Die Nachfrage der Erwachsenen konzentriert sich stark auf folgende Achsen:

- Forchtenberg – Künzelsau (Kochertal)
- Künzelsau – Öhringen (direkt oder über Kupferzell)

Weitere Achsen mit geringerer Bedeutung sind:

- Künzelsau – Dörzbach / Bad Mergentheim
- Öhringen – Ohrnberg

Die stärksten Ströme der Schülernachfrage entsprechen in ihren Relationen der Nachfrage der Erwachsenen. Die Anzahl der Schüler ist dabei um ein Vielfaches höher als die der Erwachsenen. Zudem existieren bei der Nachfrage der Schüler weitere stark nachgefragte Relationen. Dabei handelt es sich vor allem um:

- ▶ Dörzbach – Möckmühl (Jagsttal)
- ▶ Niedernhall – Forchtenberg – Osterburken/Adelsheim
- ▶ Marlach – Ingelfingen (Verbindung Jagst- und Kochertal)
- ▶ Einzugsbereich um Bretzfeld

Darüber hinaus bestehen im Schülerverkehr stark nachgefragte Relationen über die Landkreisgrenzen hinaus. Hierzu zählen die Richtungen nach Neuenstadt am Kocher, Möckmühl, Osterburken, Bad Mergentheim, und Schwäbisch Hall.

Tendenziell haben Schulen mit höherwertigem Abschluss und berufliche Schulen einen größeren Einzugsbereich. Die Standorte konzentrieren sich insbesondere auf größere Orte.

Allgemein ist der Erwachsenenanteil gering und in vielen Bereichen unter 20%. Der Anteil Erwachsener konzentriert sich auf den Bereich zwischen Öhringen, Forchtenberg, Künzelsau und Kupferzell. Daneben bestehen einzelne Abschnitte, die eine wichtige Rolle bei der Erwachsenennachfrage spielen. Hierzu zählen beispielsweise Verbindungen zu Orten außerhalb des Hohenlohekreises wie nach Bad Mergentheim oder zu dezentralen Orten wie das Gewerbegebiet Waldzimmern. Ansonsten spielt der Schülerverkehr die zentrale Rolle.

2.5 Überprüfung des Angebotes aus betrieblicher Sicht

Derzeit sind in Spitzenzeiten rund 120 Busse für den NVH im Einsatz. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 17 Millionen Euro im Jahr. Die derzeitige Leistung des Hohenlohekreises als Aufgabenträger beträgt rund fünf Millionen Euro jährlich.

Die Erträge werden vom Verbund anhand bestehender Alteinnahmeverträge verteilt. Daher können mögliche Mehraufwände nicht komplett refinanziert werden.

Mit der Einführung der Betriebsruhe konnten rund acht Prozent der Kosten eingespart werden.

Bei 80 Prozent der Fahrgäste handelt es sich um Schüler. Bei den übrigen Fahrgästen sind Abokarten weit verbreitet, so dass im Vergleich mit anderen Kreisen ein überdurchschnittlich hoher Abokartenanteil besteht. So wird bisher das neue erweiterte Regiobusangebot insbesondere von Abokarteninhabern genutzt.

Fahrten gemäß §43 PBefG (Behinderte, Schulinterne Fahrten) finden nur in begrenztem Umfang statt.

2.6 Zukünftige Rahmenbedingungen

Der Schülerverkehr stellt das Rückgrat des ÖPNV im Hohenlohekreis dar. Im Zusammenhang mit dem Demografischen Wandel wird ein Rückgang der Schülerzahlen erwartet. Neben dem damit verbundenen Rückgang der verfügbaren Mittel wird die Organisation des ÖPNV durch die Einführung neuer Schulformen und der Wahlfreiheit, welche Schule besucht wird, erschwert.

Bei der Betrachtung der prognostizierten Einwohnerzahlen nach Altersklassen ist festzustellen, dass der Anteil der unter 20-jährigen in allen Städten und Gemeinden im Hohenlohekreis zwischen 2015 und 2025 mit rund 20% nahezu gleich bleibt. Der Verlauf der Entwicklung der absoluten Schülerzahlen wird für die Städte und Gemeinden im Hohenlohekreis in den meisten Fällen entsprechend der Entwicklung der Einwohner prognostiziert (siehe nachstehende Abbildung 15). Insgesamt wird ein Rückgang von rund 300 unter 20-jährigen im Hohenlohekreis zwischen 2015 und 2025 prognostiziert.

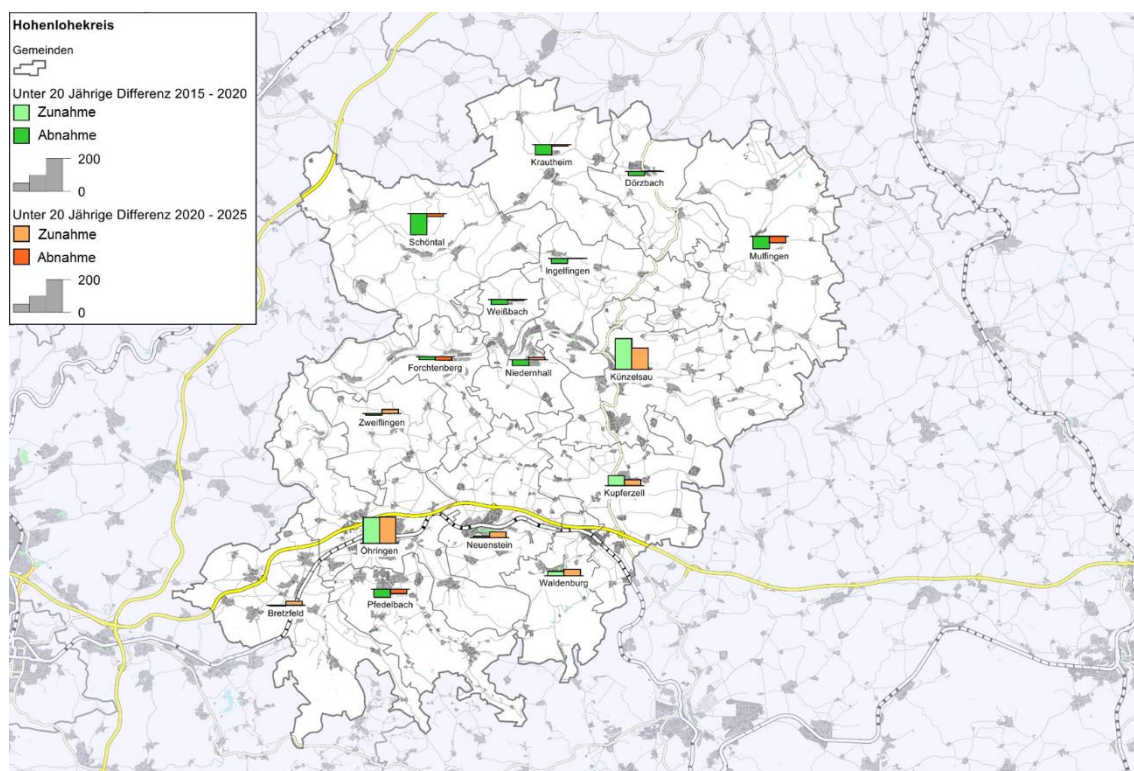


Abbildung 15: Prognostizierte Entwicklung der unter 20-Jährigen je Gemeinde im Hohenlohekreis.

Neuere Modellberechnungen der Schülerzahlen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg gehen von einer moderaten Abnahme der Schülerzahlen aus. Diese Entwicklung ist Abbildung 16 zu entnehmen. Neben einer moderaten Abnahme mit anschließender Stagnation wird davon ausgegangen, dass nicht alle Schularten gleichermaßen von dieser Entwicklung betroffen sein werden. Für Grundschulen und Gemeinschaftsschulen wird eine Zunahme der Schülerzahlen erwartet, während

für Gymnasien, Realschulen, Werkreal- und Hauptschulen eine leichte Abnahme berechnet wurde.

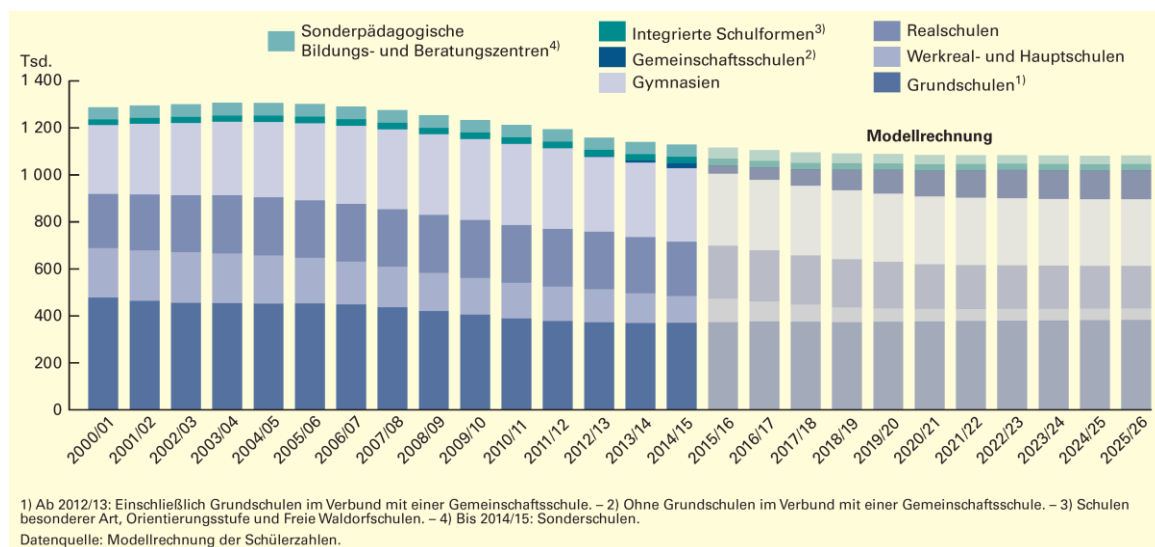


Abbildung 16: Modellrechnung zur Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen in Baden-Württemberg bis zum Schuljahr 2025/26
 Quelle: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 10/2015: Zuwanderung bremst den Rückgang der Schülerzahlen

Neben der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte wird die zukünftige Entscheidung von Form und Umfang von Ausgleichszahlungen laut § 45a PBefG in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

2.7 Überprüfung quantitativer Standards

Im Kapitel 4.1 werden im Anforderungsprofil Mindeststandards für die Bedienungs- und Erschließungsqualität (4.1.1 bis 4.1.4) definiert, deren Einhaltung im aktuellen ÖPNV-Angebot zur Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes überprüft wurden. Dies ist im Folgenden dargestellt.

2.7.1 Erschließung

Entsprechend der Definition der Standards in Kapitel 4.1.1 wurden die Analyse der Erschließung durchgeführt. Dabei wurde soweit möglich die Topographie berücksichtigt.

Die Befragung der Gemeinden ergab die in nachstehender Abbildung 17 und Tabelle 3 sowie Tabelle 4 enthaltenen geplanten Neubaugebiete beziehungsweise Erweiterungen mit Wohn- oder Gewerbenutzung, die für eine Bedienung im ÖPNV in den nächsten Jahren relevant sein werden. Diese wurden auf ihre Erschließung durch den ÖPNV überprüft. Die Ergebnisse sind in den Tabellen enthalten. Nicht oder nur teilweise erschlossene Gebiete müssen im Zuge ihrer Realisierung auf Handlungsbedarf und Möglichkeiten zur Erschließung überprüft werden.

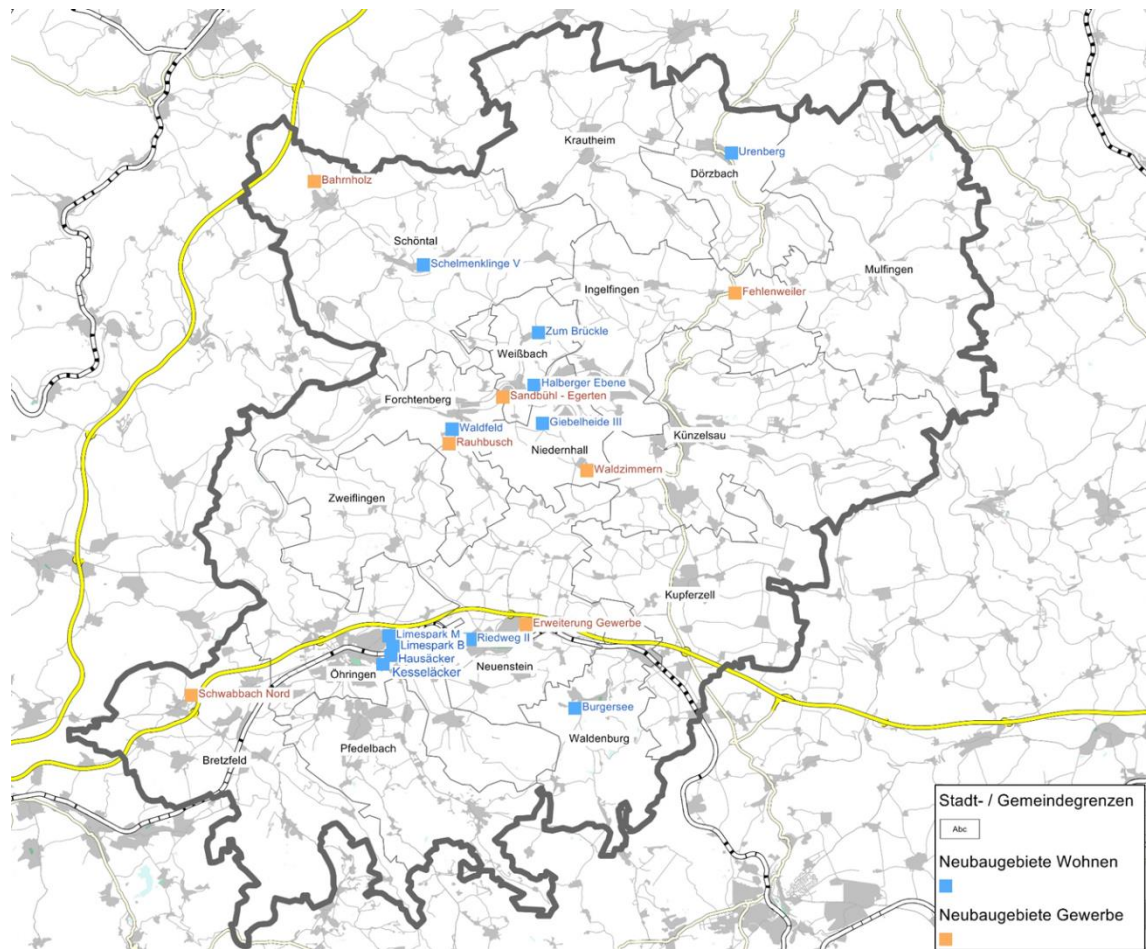


Abbildung 17: Lage der gemeldeten ÖPNV-relevanten Neubaugelbiete / Erweiterungen mit Wohn- oder Gewerbenutzung

Stadt / Gemeinde	Teilort	Name	Erschließung durch den ÖPNV
Dörzbach	Dörzbach	Urenberg	erschlossen
Forchtenberg		Erweiterung Waldfeld	überwiegend erschlossen, siehe Analyse
Neuenstein		Riedweg II	nicht erschlossen
Öhringen		Limespark B	teilweise erschlossen
		Limespark M	überwiegend erschlossen
		Hausäcker	erschlossen
		Kesseläcker	teilweise erschlossen
Schöntal	Bieringen	Schelmenklinge V	nicht erschlossen
Niedernhall		Giebelheide III	überwiegend erschlossen
Weißbach	Weißbach	Erweiterung Halberger Ebene	erschlossen (Topographie beachten)
	Crispenhofen	Zum Brückle	erschlossen
Waldenburg		Burgersee	erschlossen

Tabelle 3: Gemeldete ÖPNV-relevante Neubaugebiete / Erweiterungen mit Wohnnutzung

Stadt / Gemeinde	Teilort	Name	Erschließung
Bretzfeld		Erweiterung Schwab-bach Nord	erschlossen
Forchtenberg		Erweiterung Raubusch	erschlossen
Ingelfingen		Fehlenweiler	nicht erschlossen
Neuenstein		Erweiterung bestehendes Gewerbegebiet	nicht erschlossen
Schöntal	Oberkessach	Bahnholz	nicht erschlossen
Niedernhall		Waldzimmern	teilweise erschlossen
Weißbach	Weißbach	Erweiterung Sandbühl - Egerten	teilweise erschlossen, derzeit keine weitere Erschließung notwendig

Tabelle 4: Gemeldete ÖPNV-relevante Neubaugebiete / Erweiterungen mit Gewerbenutzung

Die Analyse der Einzugsbereiche hat eine nahezu lückenlose Erschließung der Siedlungsflächen im Hohenlohekreis ergeben. In den nachfolgenden Abbildungen 19 und 20 sind beispielhaft die Einzugsbereiche für die beiden Räume Künzelsau und Öhringen abgebildet. Die Ergebnisse wurden im Arbeitskreis besprochen.

Es bestehen aber vereinzelt Bereiche, die entsprechend den Vorgaben als nicht vollständig erschlossen anzusehen sind. Diese sind in den nachstehenden Abbildungen 21 bis 26 dargestellt. Für eine Behebung des Mangels wurde aber kein dringender Handlungsbedarf erkannt. In den meisten Fällen ist eine Befahrung der Straßen mit den Bussen zur Behebung des Mangels nicht möglich beziehungsweise nicht sinnvoll, da die nicht erschlossenen Siedlungsgebiete lediglich punktuell sind.

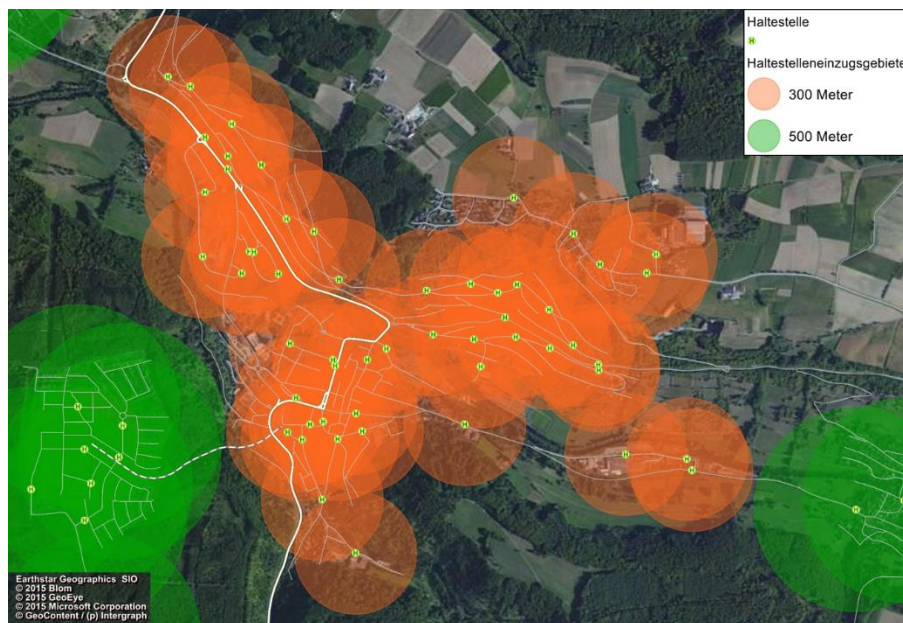


Abbildung 18: Einzugsbereiche 300 Meter Kernstadt Künzelsau

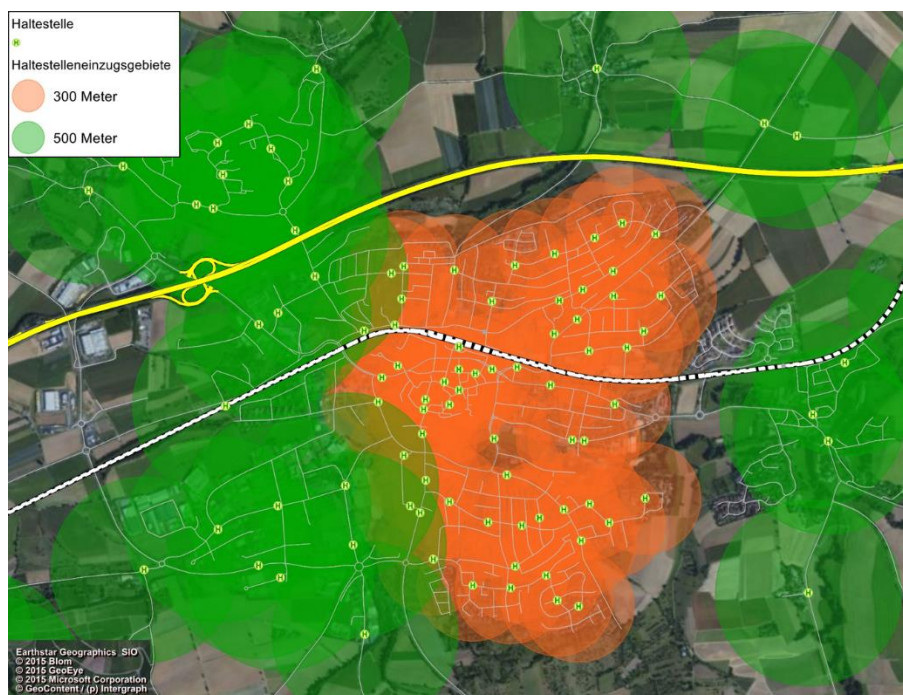


Abbildung 19: Einzugsbereiche 300 Meter Kernstadt Öhringen

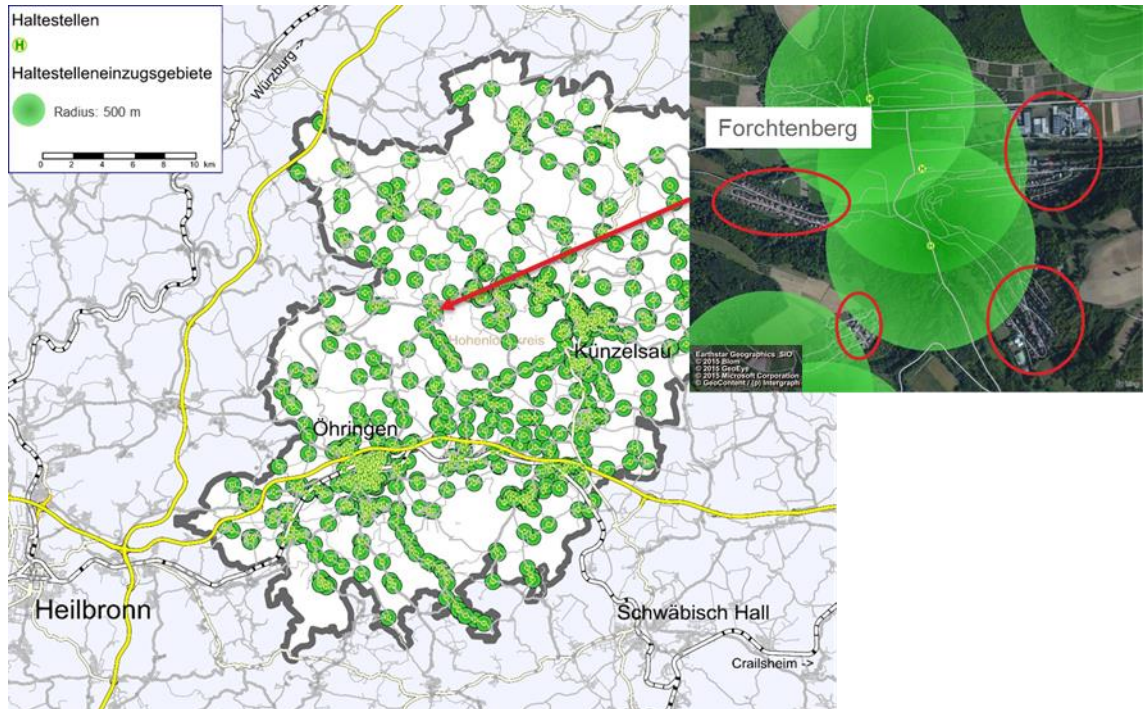


Abbildung 20: Überprüfung Erschließung Raum Forchtenberg

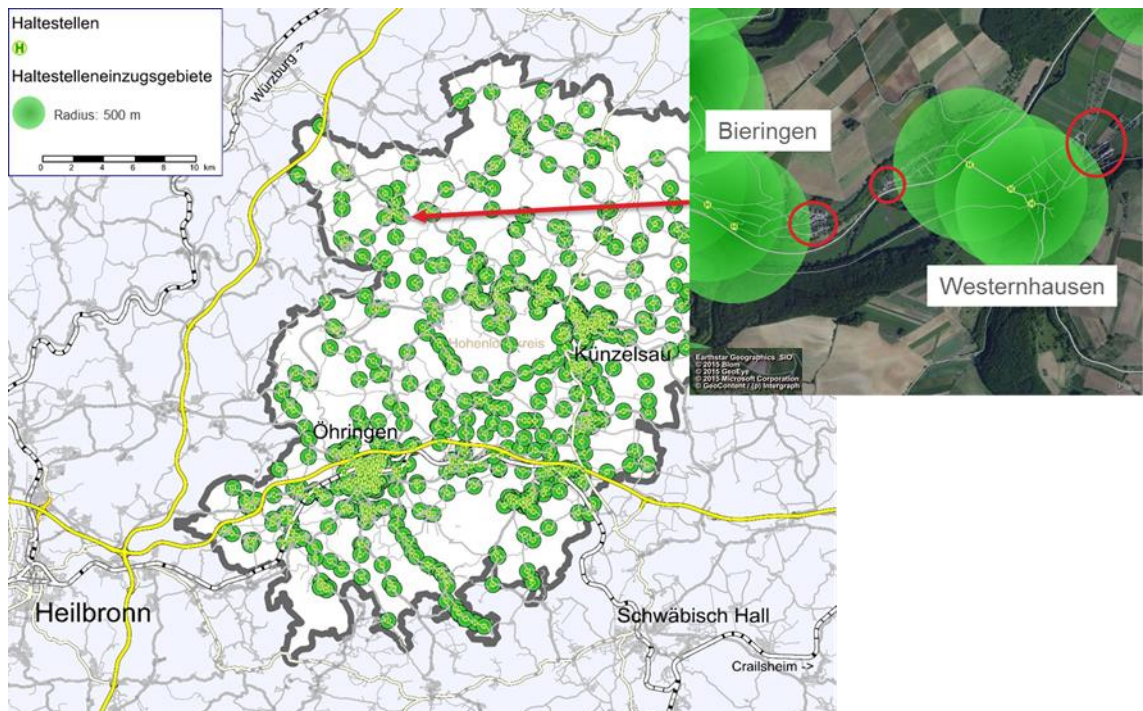


Abbildung 21: Überprüfung Erschließung Raum Bieringen / Westernhausen

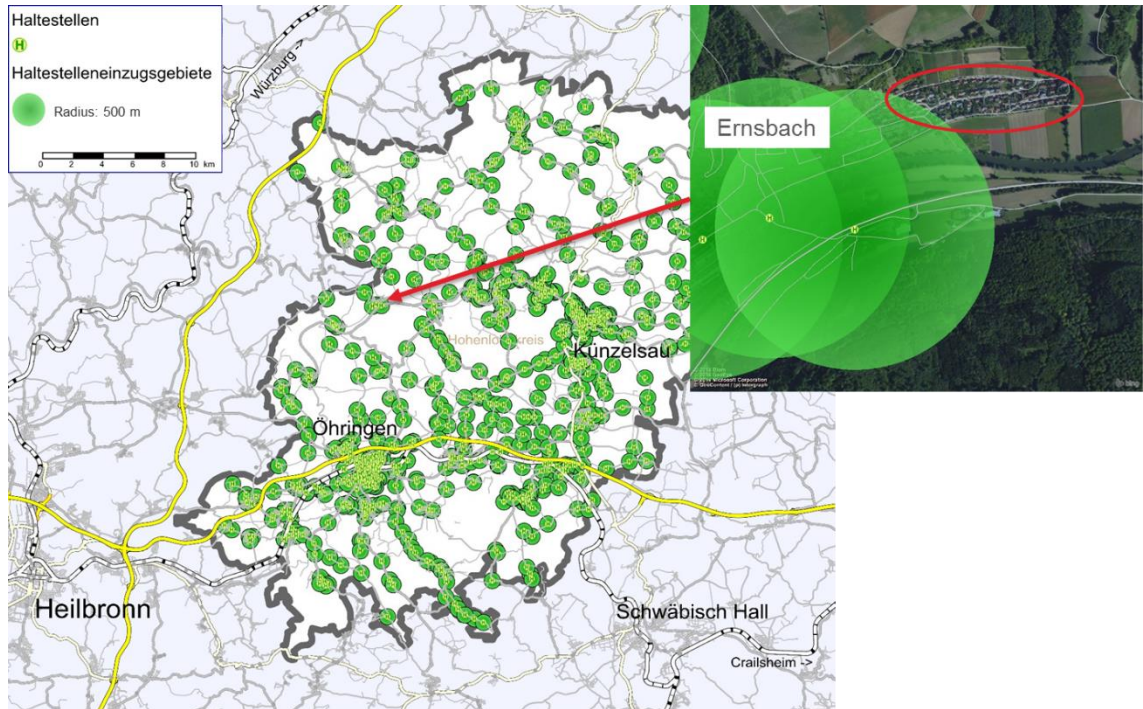


Abbildung 22: Überprüfung Erschließung Raum Ernsbach

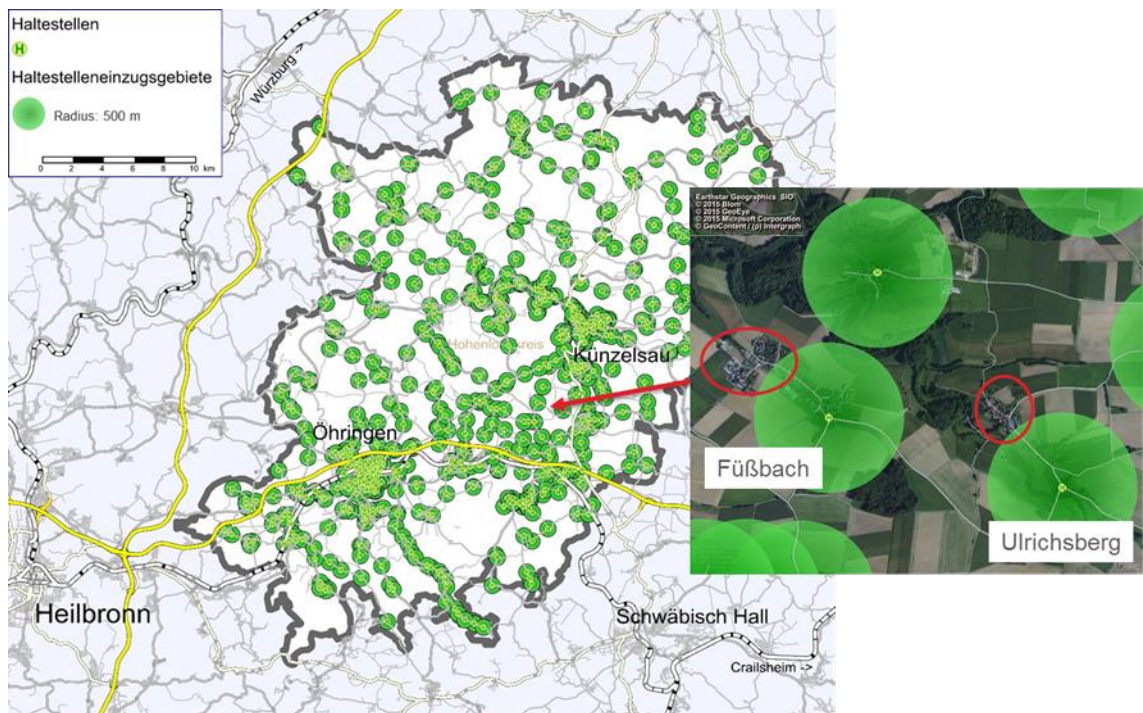


Abbildung 23: Überprüfung Erschließung Raum Füßbach / Ulrichsberg

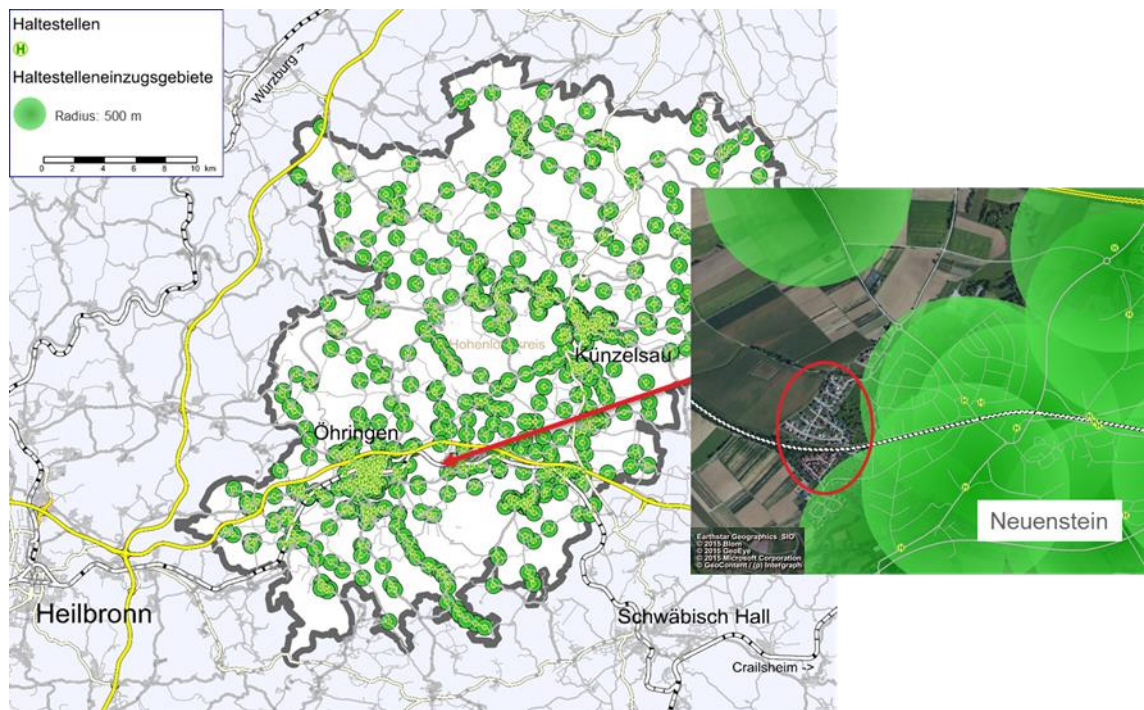


Abbildung 24: Überprüfung Erschließung Raum Neuenstein

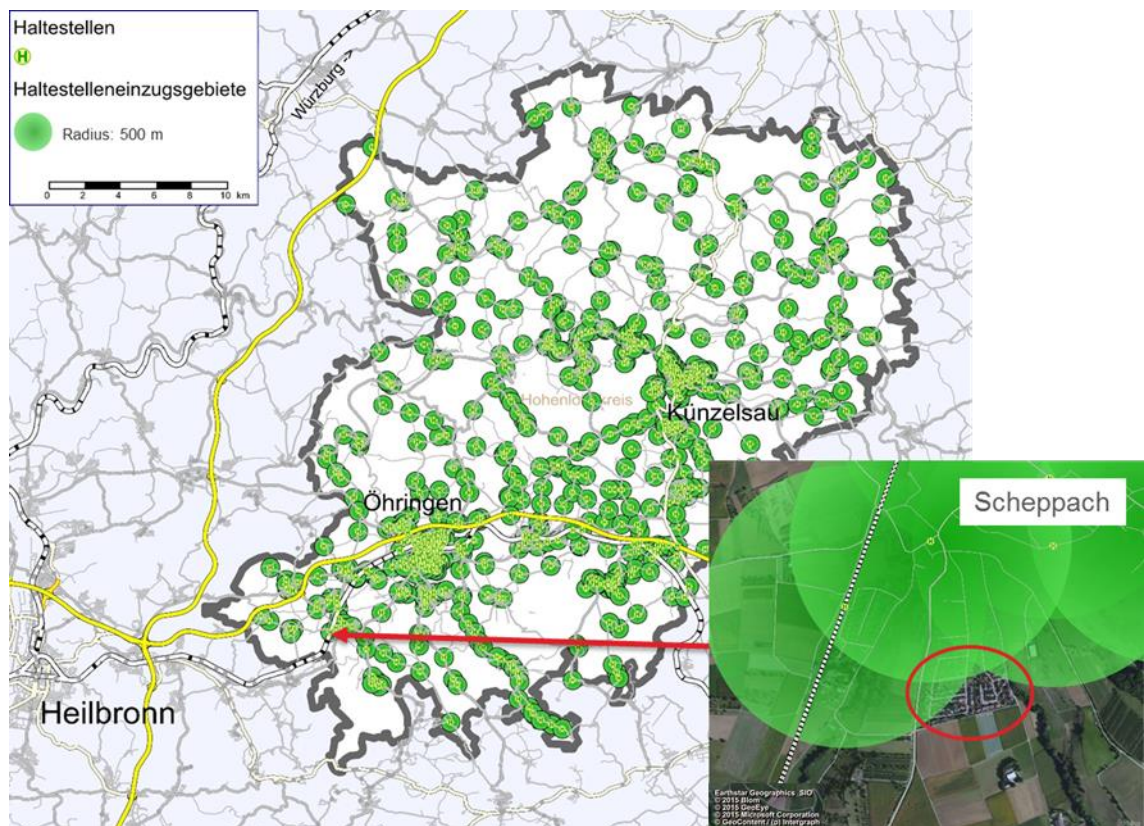


Abbildung 25: Überprüfung Erschließung Raum Scheppach

2.7.2 Umsteigehäufigkeit

Im Kapitel 4.1.2 werden Vorgaben für die Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge definiert.

Das im Verkehrsmodell vorliegende Fahrplanangebot wurde hinsichtlich der real notwendigen Umsteigevorgänge an einem Schultag bis 08:00 Uhr analysiert. Als wichtige überregionale Ziele mit Umsteigefunktion wurden die Zentren Öhringen und Künzelsau definiert. Diese sind entsprechend der nachstehenden Abbildung 26 und Abbildung 27 aus nahezu allen Ortschaften zu erreichen. In einem Umkreis von jeweils rund 10 bis 15 Kilometer ist ein direktes Erreichen der Städte ohne Umstieg möglich. Abgesehen von einzelnen Ortschaften entlang von wichtigen Achsen, wird zum Erreichen der Ziele aus weiter entfernten Ortschaften häufig ein Umstieg benötigt. Dies betrifft insbesondere die Ortschaften, die jeweils eine Verbindung über die andere Stadt hinaus benötigen. Beispielsweise beim Ziel Öhringen die Ortschaften nord-östlich von Künzelsau.

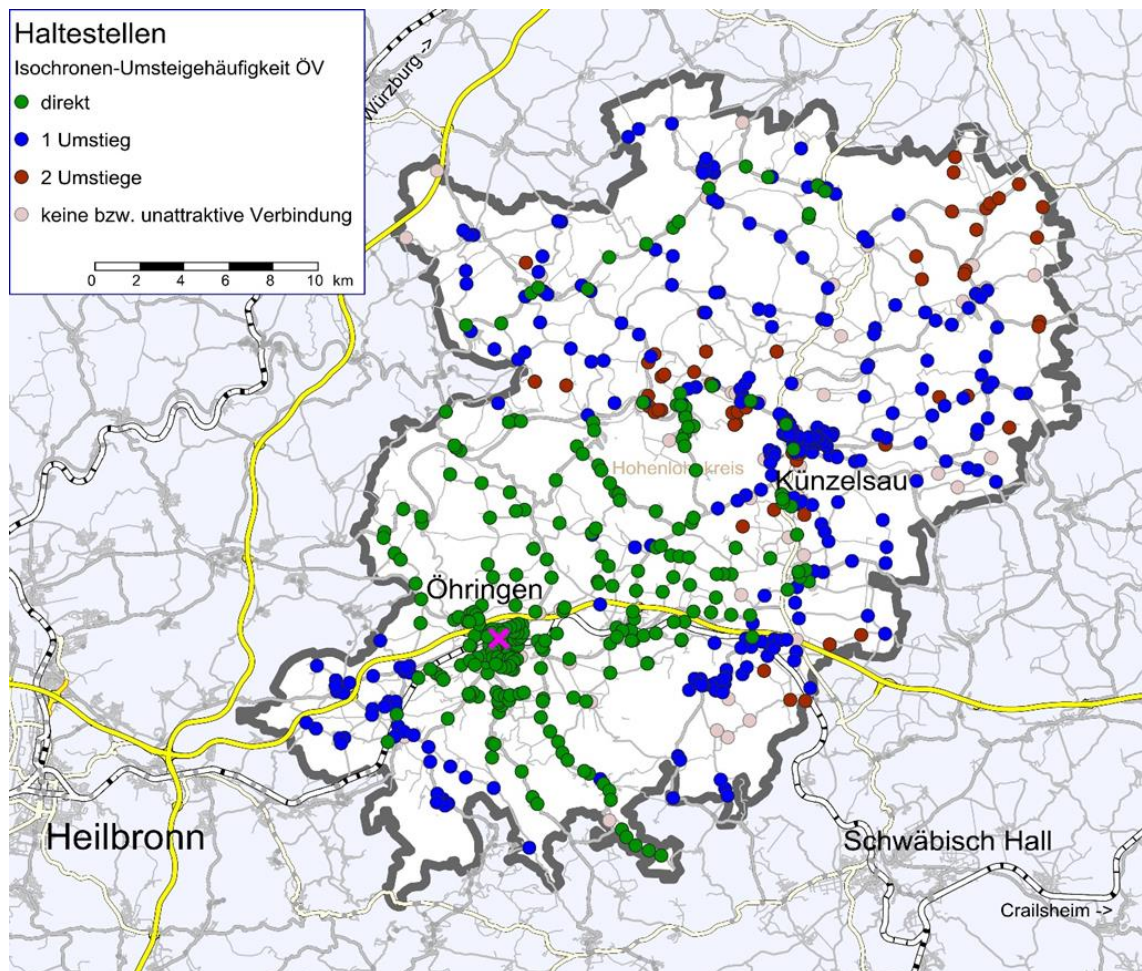


Abbildung 26: Analyse Umsteigehäufigkeit nach Öhringen Hauptbahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr

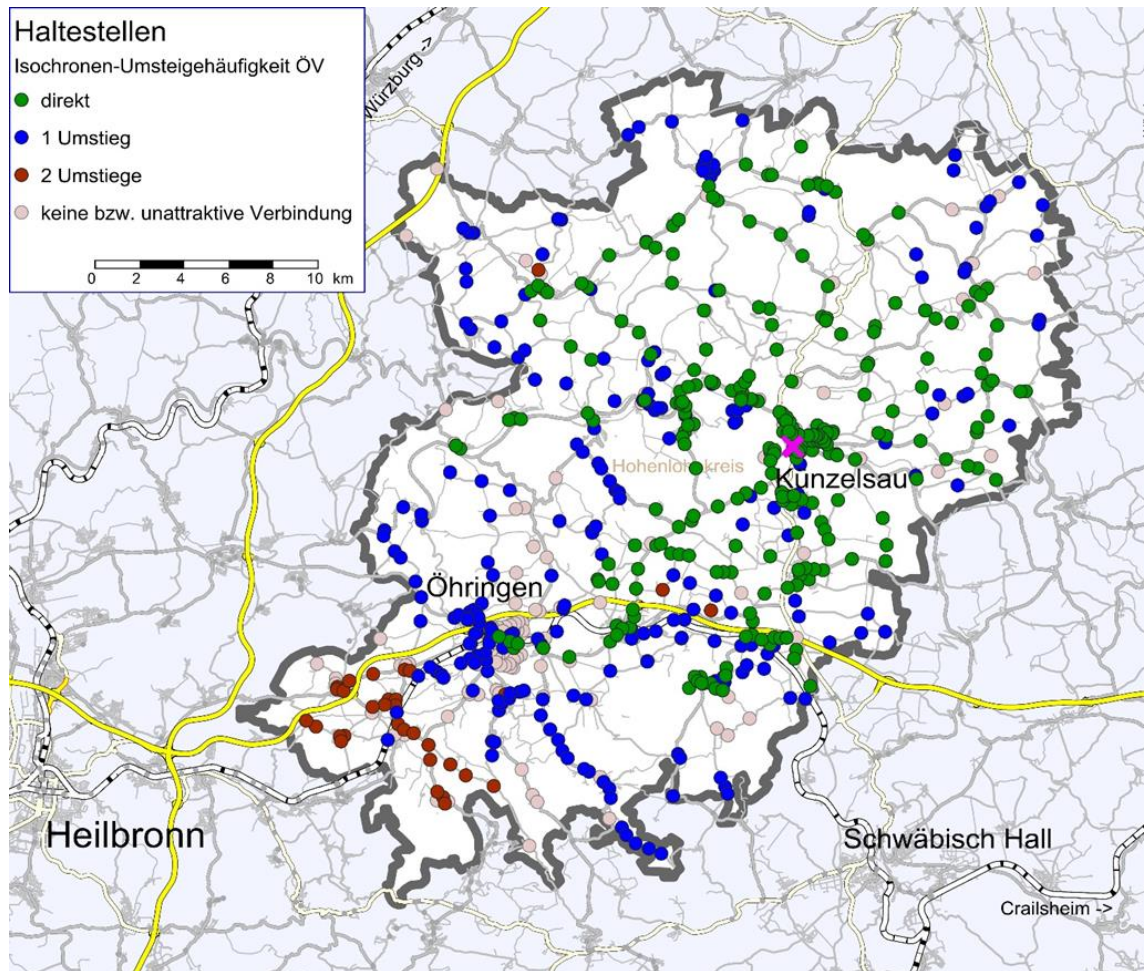


Abbildung 27: Analyse Umsteigehäufigkeit nach Kunzelsau Bahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr

Die Ziele sind von den meisten Ortschaften direkt oder mit einem einmaligen Umstieg zu erreichen. Die Verbindungen entsprechen den nachgefragten Strukturen und sind damit am Bedarf ausgerichtet. Ortschaften, die zwei Umstiege zum Erreichen der Ziele benötigen, besitzen entweder eine andere Ausrichtung oder weisen Verbindungen auf, die außerhalb des analysierten Zeitraums liegen. Hierfür ist als Beispiel der Raum süd-westlich von Öhringen zu nennen, aus dem zwei Umstiege aufgrund eines erforderlichen Umstiegs auf die S-Bahn (Bedienungsverbot Bus zwischen Bretzfeld und Öhringen) nach Kunzelsau notwendig sind. Aus den weiten Entfernungen resultieren lange Fahrzeiten und Umsteigeverbindungen. Bestehende Verbindungen, die eine Ankunft kurz nach 08:00 Uhr ermöglichen, wurden nicht gewertet. Zudem zeigt sich deutlich, dass der Raum Bretzfeld stärker auf Heilbronn ausgerichtet ist als in Richtung Öhringen und Kunzelsau.

2.7.3 Beförderungszeit / Erreichbarkeit der Mittelzentren

Analog zur Analyse der Umsteigehäufigkeiten wurden die Beförderungszeiten ermittelt, für die im Kapitel 4.1.3 Mindestanforderungen definiert sind. Die Ergebnisse für die Analyse sind in den nachstehenden Abbildungen dargestellt. Als überregionale und wichtige Ziele mit Umsteigefunktion wurden ebenfalls die Städte Öhringen und Künzelsau gewählt. Für diese wurden die Beförderungszeiten für einen Schultag mit Ankunft bis 08:00 Uhr analysiert.

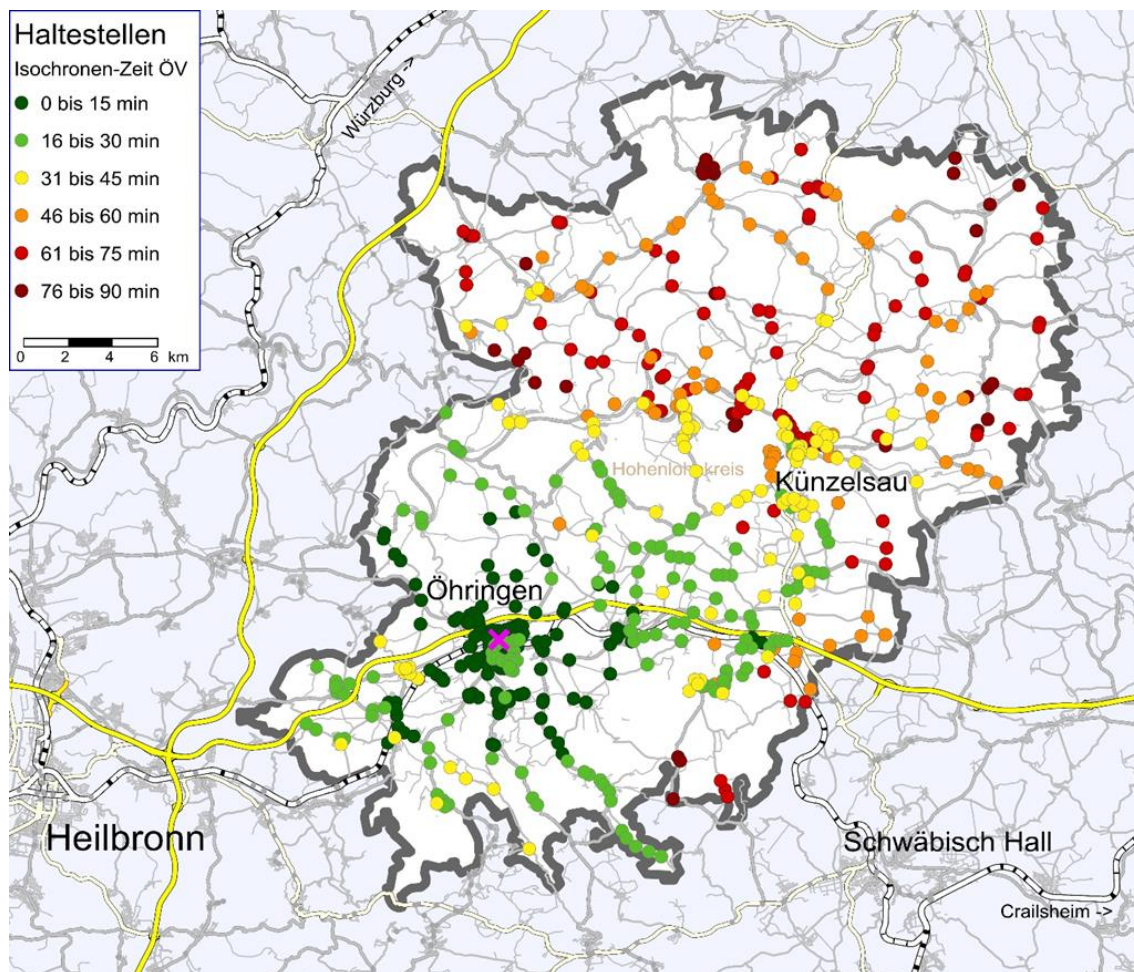


Abbildung 28: Analyse Beförderungszeit nach Öhringen Hauptbahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr

Die Ergebnisse sind mit denjenigen aus der Analyse der Umsteigehäufigkeit vergleichbar. Mit zunehmender Entfernung steigt die Beförderungszeit an. Aus den Ortschaften, die jeweils in einem Umkreis von ungefähr 10 bis 15 Kilometer um die Städte Öhringen und Künzelsau liegen, werden Fahrzeiten von bis zu 30 Minuten benötigt, um diese Städte zu erreichen. Bis auf wenige Ausnahmen ist es möglich, die Städte Öhringen und Künzelsau aus allen Ortschaften im Hohenlohekreis in unter 75 Minuten zu erreichen. Ausnahmen sind Ortschaften mit sehr entlegener Lage und Verbindungen außerhalb des Analysezeitraums. Folglich wird trotz der weiten Entfernungen und der geringen Einwohnerdichte ein ÖPNV angeboten, der ange-

messene Beförderungszeiten aufweist. Diese entsprechen ebenso wie die Umsteigehäufigkeiten der Nachfrage und den Ausrichtungen der Ortschaften.

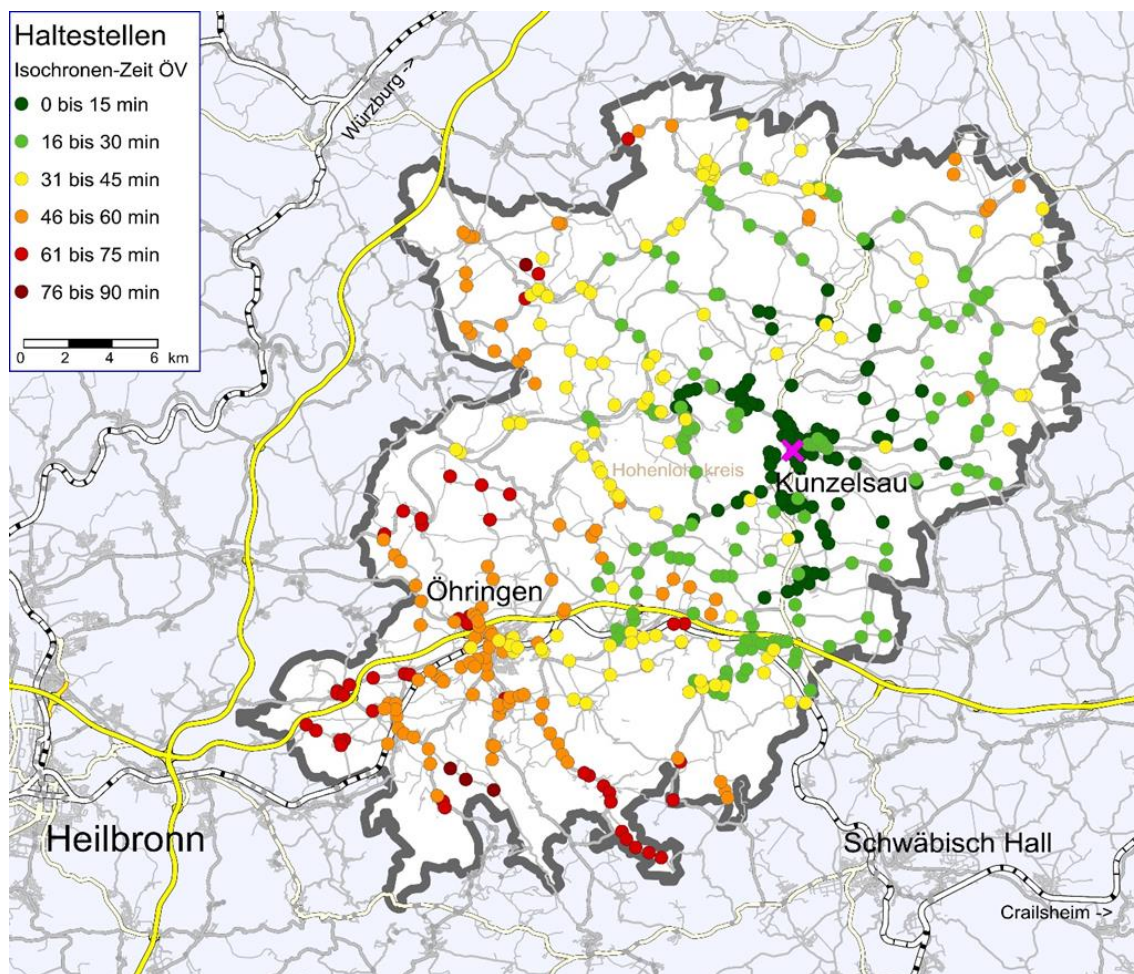


Abbildung 29: Analyse Beförderungszeit nach Künzelsau Bahnhof, Schultag bis 08:00 Uhr

2.7.4 Bedienungshäufigkeit

Im NVP 2011 waren keine überprüfbaren Vorgaben für die Bedienungshäufigkeit enthalten. Es wurden Mittelwerte aus dem damals bestehenden Fahrplanangebot ausgewiesen. Daher werden in Kapitel 4.1.4 nun Vorgaben für eine Mindestbedienung definiert.

Im Zuge der Analysen wurden die Vorgaben aus Kapitel 4.1.4 anhand der Fahrtenzahlen des Bestandsfahrplans überprüft. Das vorgegebene Mindestangebot je Relationskategorie, Richtung und Zeitscheibe wird von dem bestehenden Fahrplanangebot erfüllt. Somit sind keine zusätzlichen Verkehre / Fahrten zur Erfüllung der Grundversorgung notwendig.

3 Maßnahmendefinition – Leistungsbeschreibung des ÖPNV

3.1 Maßnahmen aus Analysen

Die entsprechend den definierten Qualitätsstandards (siehe Kap. 4) vorgenommenen Analysen haben keinen akuten Handlungsbedarf ergeben.

3.2 Maßnahmen aus ÖPNV-Konzept

Im Rahmen der Erarbeitung des ÖPNV-Konzepts (vgl. oben 1.1) wird eine Reihe von möglichen innovativen Mobilitätsangeboten dargestellt. Diese können den ÖPNV nicht ersetzen, aber gegebenenfalls sinnvoll ergänzen. Daher sind sie im Einzelfall zu prüfen. Es werden keine konkreten Prüfaufträge im NVP definiert.

Das Kapitel 3.1.1 des ÖPNV-Konzeptes weist in der Strategie E ein Modul für zusätzliche Abend- und Wochenendangebote im ÖPNV aus. Diese wird als Prüfauftrag mit Finanzierungsvorbehalt im vorliegenden NVP aufgenommen:

Ausgangslage

Die verkehrliche und funktionale Analyse des bestehenden ÖPNV zeigen deutlich, dass das Abend- und Wochenendangebot sehr gering ist und überwiegend auf den wichtigen Achsen stattfindet. Daher wurde ein Konzept entwickelt, das eine Aufwertung des heutigen ÖPNV-Angebots ohne Kürzungen vorsieht. Stattdessen soll durch Kombination eines Linienangebots auf den wichtigen Achsen mit Rufbus-Regionen abseits der Achsen eine Angebotsergänzung stattfinden.

Vorgehen

Ausgehend von den vorangegangenen Konzepten wurden elf Rufbusregionen für den Hohenlohekreis anhand folgender Kriterien definiert:

- ▶ Ziel ist die Fahrbarkeit einer Route in einer Stunde
- ▶ Durch das Straßennetz bedingt entstehen Verknüpfungspunkte mit dem Linienverkehr auf den Hauptachsen
- ▶ Orientierung der Ausgangspunkte der Fahrten am zentralörtlichen Gefüge
- ▶ Eine Rufbus-Route stellt keinen vorgegebenen Fahrweg dar, die Orte werden je nach Nachfrage angefahren. Bei einem geringen Abrufungsgrad kann entsprechend von kürzeren Fahrwegen ausgegangen werden

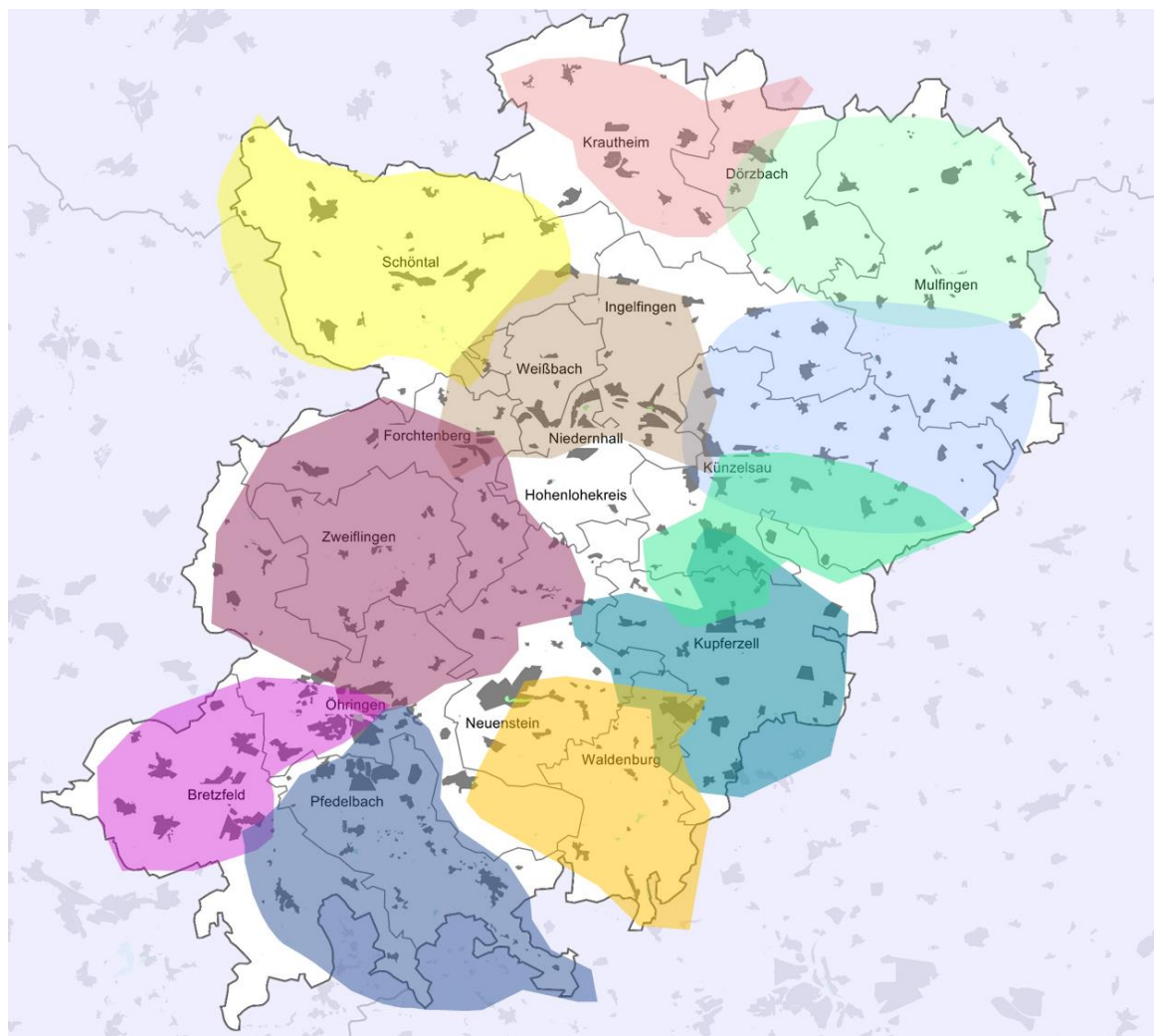


Abbildung 30: Strategie E: Einteilung des Hohenlohekreises in elf Rufbusgebiete (vereinfachte Darstellung)

Die erweiterte Bedienung im Abendverkehr soll folgende Vorgaben erfüllen:

- Das Rufbusangebot beginnt je Region mit Ende des Linienangebots außerhalb der Hauptachsen
- Die bestehende Betriebsruhe am Vormittag wird beibehalten
- Montag bis Freitag: 60-Minuten-Takt bis circa 22:00 Uhr
- Samstag: mindestens tagesdurchgängiger 120-Minuten-Takt bis 22:00 Uhr
- Sonntag: mindestens durchgängiger 120-Minuten-Takt von 08:00 bis 20:00 Uhr

Unterschiedliche Betriebszeiten der Linienfahrten führen zu verschiedenen Zeitpunkten des Betriebsbeginns beim Rufbus. Je Rufbusregion wurden die unterschiedlichen notwendigen Betriebszeiten sowie zusätzlich erforderliche Linienfahrten auf den Hauptachsen ermittelt. Dabei wurden auch Besonderheiten wie Umsteigeverbindungen und Fahrten, die an unterschiedlichen Tagarten stattfinden, berücksichtigt.

Ergebnis

Die Kostenermittlung fand in Abhängigkeit vom Abrufungsgrad und den Betriebszeiten (Schulzeiten, Ferienzeiten, Wochenenden) statt. Diese sind in Tabelle 5 dargestellt. Wie in den vorangegangenen Konzepten wurden sowohl Organisation der Disposition als auch Auswirkungen des veränderten Angebots auf die Nachfrage, wie beispielsweise zusätzliche Einnahmen, nicht berücksichtigt.

Betriebstage	Zusätzliche Linienfahrten (Hauptachsen) [Euro/Jahr]	Kosten Rufbus Abrufungsgrad 100% [Euro/Jahr]	Kosten Rufbus Abrufungsgrad 75% [Euro/Jahr]	Kosten Rufbus Abrufungsgrad 50% [Euro/Jahr]	Kosten Rufbus Abrufungsgrad 25% [Euro/Jahr]
Mo-Fr Schule	233.000	363.000	273.000	208.000	170.000
Mo-Fr Ferien	85.000	142.000	107.000	82.000	66.000
Samstag	85.000	121.000	91.000	69.000	56.000
Sonntag	106.000	201.000	151.000	115.000	94.000
Summe	509.000	827.000	622.000	474.000	386.000

Tabelle 5: Strategie E: Ermittlung der Kosten in Abhängigkeit vom Abrufungsgrad des Rufbus-Angebots

Die Strategie E würde eine deutliche Angebotsausweitung in den Abendstunden und am Wochenende darstellen und damit auch zu einer starken Attraktivierung des ÖPNV beitragen. Diese ist mit zusätzlichen Kosten verbunden. So ist bei einer Umsetzung des gesamten Konzeptes bei einer Abrufquote des Rufbusses von 100% mit einem zusätzlichen betriebswirtschaftlichen Aufwand von rund 1,3 Mio. Euro pro Jahr zu rechnen.

Eine Umsetzung des Konzeptes am Wochenende (Samstag und Sonntag) bei einer Abrufquote des Rufbusses von 100% wäre noch immer mit rund 0,5 Mio. Euro pro Jahr verbunden.

Auch wenn derzeit keine Umsetzung vorgesehen ist, kann auf die Strategie zurückgegriffen werden. Eine modulare Umsetzung, die einen schrittweisen Aufbau des Rufbussystems vorsieht, ist denkbar.

4 Definition von Qualitätsstandards (Anforderungsprofil)

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für die Analyse (Kap. 2) und zur Definition von Maßnahmen (Kap. 3) geschaffen. Hieraus leiten sich ferner die Anforderungen an den ÖPNV ab, die bei weiteren Maßnahmen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung durch die zuständigen Behörden im Hohenlohekreis umgesetzt werden.

4.1 Definition quantitativer Qualitätsstandards

Zur Definition der quantitativen Qualitätsstandards wurden zunächst die Standards und Anforderungen aus dem NVP des Hohenlohekreis aus dem Jahr 2011 herangezogen. Diese wurden überprüft und an die sich verändernden Randbedingungen angepasst.

4.1.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z.B. Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies wird in der Schwachstellenanalyse im Einzelfall berücksichtigt (z.B. Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Im NVP 2011 wurden Einzugsbereiche für Bus- und Bahnhofshaltestellen als Luftlinienradien definiert. In Abhängigkeit von den Faktoren Siedlungsfläche / Einrichtungen, Erschließungspotenzial, Regional- und Stadtverkehr wurden Vorgaben für die Einzugsbereiche abgeleitet. Daraus ergab sich für den Regionalbusverkehr in der Regel ein Einzugsbereich von 500 Metern Luftlinie. Für Ortschaften unter 50 Einwohnern, große Gewerbegebiete / Arbeitgeber, Schulen und Bahnhöfe wurden abweichende Einzugsbereiche definiert. Für den Stadtverkehr wurden überwiegend Einzugsbereiche von 300 Metern gefordert. In Einzelfällen wurde von diesen abgewichen.

Folgende Vorgaben werden als Anforderung neu definiert:

- ▶ Ein Luftlinienradius von 500 Metern wird für Bushaltestellen angesetzt. Dieser ist für die vorhandenen Strukturen angemessen.
- ▶ In den Kernstädten von Künzelsau und Öhringen wird ein Radius von 300 Metern Luftlinie für Bushaltestellen angesetzt.
- ▶ Eine Ortschaft gilt als erschlossen, wenn 80% des Siedlungsgebiets durch die Haltestelleneinzugsbereiche abgedeckt ist.
- ▶ Es werden nur Haltestellen mit mindestens zwei Abfahrten am Tag gewertet.

- ▶ Alle Siedlungen mit mehr als 200 Einwohnern sind zu erschließen. Siedlungen mit weniger als 200 Einwohnern werden angefahren, wenn diese auf dem Linienweg von durchgehenden Linien liegen oder bereits über ein nachgefragtes ÖPNV-Angebot (Schüler, Werksverkehre, TaxiBus) verfügen. Dieses kann entsprechend dem Bedarf angepasst werden. Es werden keine neuen Angebote für Siedlungen mit weniger als 200 Einwohnern ohne bestehendes ÖPNV-Angebot eingerichtet.

4.1.2 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen.

Es wurden im NVP 2011 keine konkreten Vorgaben zur Anzahl von Umstiegen genannt. Allerdings wurden sie bei den Analysen der Reisezeitvergleiche für ausgewählte Relationen berücksichtigt.

Im Weiteren werden folgende Vorgaben für die Umsteigehäufigkeit definiert:

- ▶ Die Mittelzentren Künzelsau und Öhringen sollen aus den im Raumordnungsplan zugeordneten Gemeinden im Mittelbereich umsteigefrei erreicht werden können.

4.1.3 Erreichbarkeit des Mittelzentrums

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer für Fahrgäste von ihrem Wohnort aus mit dem ÖPNV das nächste Mittelzentrum zu erreichen sein soll:

Ebenso wie bei der Umsteigehäufigkeit waren im NVP 2011 keine konkreten Vorgaben für die Beförderungszeit enthalten. Für ausgewählte Verbindungen waren diese bei den Reisezeitvergleichen enthalten.

An die Beförderungszeiten werden folgende Anforderungen gestellt:

- ▶ Die Mittelzentren Künzelsau und Öhringen sollen aus den im Raumordnungsplan zugeordneten Gemeinden im Mittelbereich innerhalb von bis zu 45 Minuten erreicht werden. Die Fahrzeiten können abhängig vom Linienweg variieren.

4.1.4 Bedienungshäufigkeiten

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

Ausbildung: Wege von und zur Schule oder Ausbildungsort

Beruf: Wege von und zur Arbeitsstelle

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

Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten

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

Die Vorgaben der Bedienungshäufigkeit spielen eine entscheidende Rolle im NVP, da diese den Richtwert des Angebots definieren. Im NVP 2011 wurden je Zeitscheibe und Tagart Fahrtanzahlen definiert. Dabei wurde nach Linientypen unterschieden. Die Fahrtanzahlen waren als Bereich (beispielsweise 0 - 3 Fahrten) und als Durchschnitt mit Ist-Stand 2011 definiert. Folglich konnten keine absoluten Werte als Vorgabe genannt werden. Daher wird eine neue Definition zur Bedienungshäufigkeit aufgestellt:

- ▶ Diese beruht auf einem Achsenprinzip, das sich maßgeblich an der Raumordnung als zentralörtliches Gefüge und den bestehenden Verkehrsstrukturen orientiert (siehe Abbildung 31).
- ▶ Ein Richtwert der Bedienung im Tagesverlauf wird entlang von Verkehrsrelationen in der Netzhierarchie definiert.
- ▶ Die Bedienung auf einer Relation impliziert nicht zwangsläufig eine Direktverbindung. Auch Umsteigeverbindungen sind grundsätzlich möglich (beispielsweise Künzelsau – Krautheim – Schöntal).
- ▶ Ziel der Richtwertdefinition ist die Sicherstellung eines ausgewogenen ÖPNV-Angebots entsprechend der Siedlungsstruktur.
 - ▶ Attraktiveres Angebot in Zeiten gebündelter Nachfrage (Berufsverkehr, Schülerverkehr)
 - ▶ Grundangebot in Zeiten mit schwacher Nachfrage (Versorgungsverkehr)
 - ▶ Keine umfangreiche Bedienung bei disperser Nachfrage (beispielsweise Freizeitverkehr mit vielschichtigen Verkehrszeiten und -zielen)
- ▶ Die örtliche Nachfragestruktur kann ein Fahrtenangebot über die Richtwertfestlegung hinaus erforderlich machen.

- Auch bestehen Verflechtungen, deren Fahrtenangebot aufgrund der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in einzelnen Stundengruppen leicht unterschritten wird.

Wesentliches Ziel der Richtwertfestlegung ist es also, für gleichwertige Verbindungen in etwa gleichwertige Bedienungshäufigkeiten über den Tag zu definieren. Dabei dient das bestehende Angebot als ein wesentliches Merkmal der notwendigen Bedienung. Darüber hinaus ist das Bedienungsangebot immer wieder aufgrund der sich verändernden strukturellen Gegebenheiten anzupassen. Das Prinzip der Achsen zur Definition der Mindestbedienung im Hohenlohekreis ist in nachstehender Abbildung 31 dargestellt.

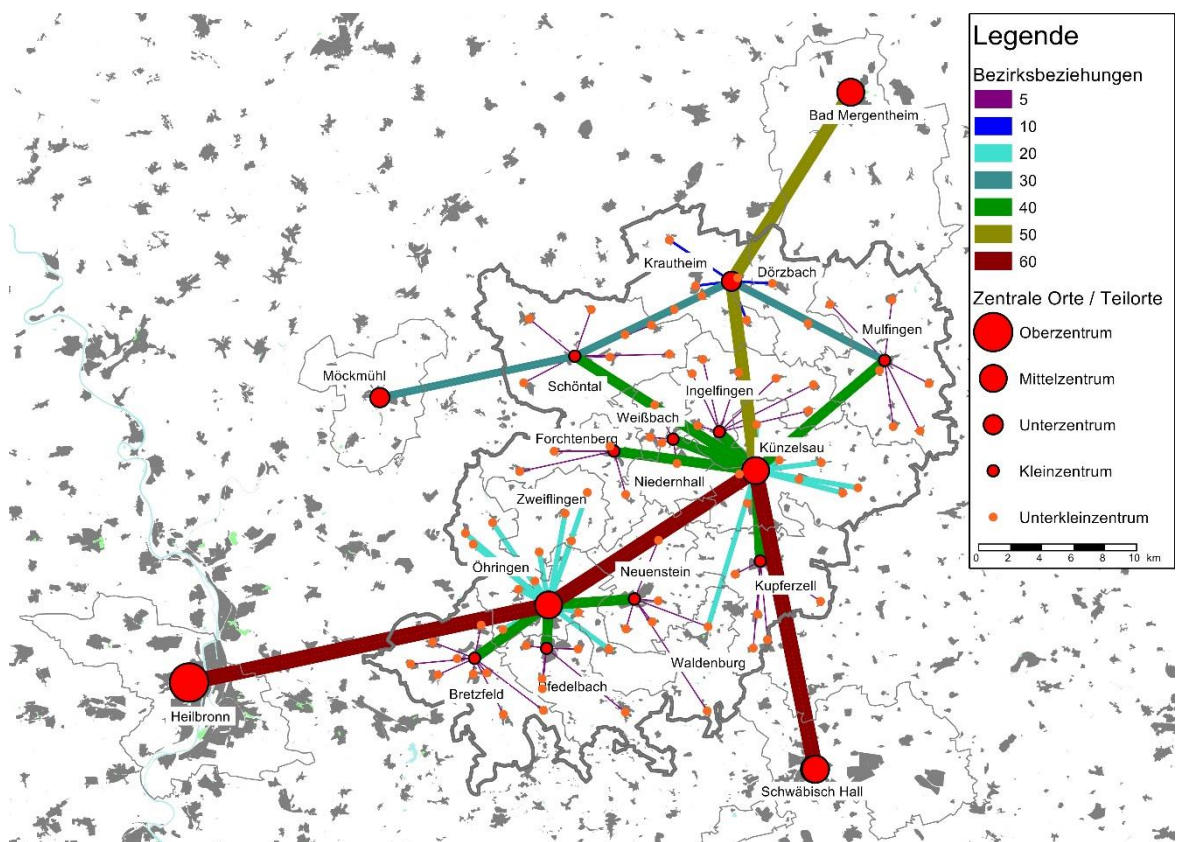


Abbildung 31: Achsenstruktur zur Definition der Mindestbedienung im Hohenlohekreis

In nachstehender * = Fahrtenangebot angebotsabhängig; Schülerverkehr ist sicherzustellen

Tabelle 6 werden die Fahrtenzahlen je Relationskategorie, Richtung und Uhrzeit definiert. Dabei handelt es sich um die Mindestanzahl an Fahrten, die als Grundangebot stattfinden müssen. Das darüberhinausgehende Angebot wird anhand des Bestands in Kapitel 2.3.2 Abbildung 10 definiert. Der Schülerverkehr muss entsprechend des Bedarfs dimensioniert und angepasst werden.

Bezirksrelationen	Fahrt- richtung	Bezirks- bezie- hungen	00:00 bis 03:30	03:30 bis 06:30	06:30 bis 08:30	08:30 bis 12:00	12:00 bis 14:00	14:00 bis 16:00	16:00 bis 19:00	19:00 bis 21:00	21:00 bis 24:00
Mittelzentren – Oberzentren	Hin	60	*	2	4	4	4	2	4	1	*
	Rück		*	2	4	4	4	2	4	1	*
Untერzentrum → Mittelzentrum	Hin	50	*	2	3	3	4	2	4	*	*
Mittelzentrum → Untерzentrum	Rück		*	1	3	3	4	2	4	*	*
Kleinzentrum → Mittelzentrum	Hin	40	*	1	3	3	4	2	3	*	*
Mittelzentrum → Klein- zentrum	Rück		*	1	3	3	4	2	3	*	*
Kleinzentrum → Untерzentrum	Hin	30	*	1	2	1	2	2	3	*	*
Untерzentrum → Klein- zentrum	Rück		*	1	2	1	3	2	3	*	*
Untерkleinzentrum → Mittelzentrum	Hin	20		*	*	*	*	*	*		*
Mittelzentrum → Untерkleinzentrum	Rück		*	*	*	*	*	*	*	*	*
Untерkleinzentrum → Untерzentrum	Hin	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Untерzentrum → Untерkleinzentrum	Rück		*	*	*	*	*	*	*	*	*
Untерkleinzentrum → Kleinzentrum	Hin	5	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Kleinzentrum → Untерkleinzentrum	Rück		*	*	*	*	*	*	*	*	*

* = Fahrtenangebot angebotsabhängig; Schülerverkehr ist sicherzustellen

Tabelle 6: Definition Richtwert der Anzahl Fahrtenangebot je Zeitscheibe und Verkehrsrelation

4.1.5 Schülerverkehr

Durch die Lage der derzeit bestehenden Schulen, die Verteilung der Schularten über den Landkreis und die Ausbildung neuer Schulformen wird der ÖPNV maßgeblich beeinflusst. So unterliegt der Schülerverkehr auch weiterhin einer ständigen Anpassung an die Bedarfe der Schülerverkehrsströme.

Aufgabe des Kreises ist es, eine Fahrmöglichkeit im Sinne der Beförderung zur nächstgelegenen Schule mit einem gleichwertigen Abschluss vorzusehen. Wünsche, die darüber hinausgehen, sind gesondert zu prüfen. Es besteht kein Anspruch auf die Einrichtung eines Liniensverkehrs.

Grundsätzlich sind die Schülerverkehre so zu gestalten, dass die in der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Hohenlohekreises in §10 festgelegten zulässigen Wartezeiten für die Schüler nicht überschritten werden:

„Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Schülerfahrzeugen ist zumutbar, wenn die Ankunft oder die Abfahrt am Schulort in der Regel innerhalb von 60 Minuten vor Beginn oder nach Ende des Unterrichts erfolgt.“

Im Zuge der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes wurde keine Anpassung der in der Regel entsprechend dem Liniennetz gestaffelten Schulanfangs- und -endzeiten vor-

genommen, weshalb bei der Fahrplangestaltung weiterhin von den derzeitigen Schulzeiten auszugehen ist. Jedoch sieht die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Hohenlohekreises vor (§10):

„Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sollen mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abgestimmt werden; dabei ist ein gestaffelter Unterrichtsbeginn anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden.“

4.1.6 Verknüpfungspunkte

Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen untereinander zeitlich gut verknüpft sein. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung der Buslinien untereinander, als auch die Verbindungen zur Schiene sowie zu den *RegioBus*-Linien 7 und 19. Relevante Verknüpfungspunkte zur Abstimmung der Anschlüsse werden in Kapitel 2.3.3 genannt.

Die notwendigen Zeiten für den Umsteigevorgang richten sich nach den notwendigen Fußwegen am Verknüpfungspunkt.

4.1.7 Weitere Vorgaben

Darüber hinaus sind die übergeordneten Ziele und Anforderungen für die zukünftige Ausgestaltung des Busnetzes maßgeblich. Diese sind:

- ▶ Vernetzung mit den benachbarten Kreisen
- ▶ Verknüpfungen an das benachbarte ÖPNV-Angebot
- ▶ Verknüpfung mit dem regionalen Schienenangebot
- ▶ Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Landkreis und auch außerhalb des Landkreises
- ▶ Neben den Schulen müssen die Krankenhäuser in Künzelsau und Öhringen über eine ausreichende Bedienung verfügen.

4.2 Definition qualitativer Qualitätsstandards

4.2.1 Barrierefreiheit

Entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), dem Landesbehindertengleichstellungsgesetz Baden-Württemberg (L-BGG BaWü) und der darauf ausgerichteten Neuregelung des für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten PBefG (§ 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4) sind im NVP die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen.

Zu den (zeitweise und ständig) mobilitätseingeschränkten Personen gehören u.a. ältere Menschen, Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, Gehbehinderte,

Sehbehinderte, Blinde sowie Hörgeschädigte, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck, Kinder im Vorschulalter, kleinwüchsige Menschen.

Das PBefG sieht Folgendes vor:

- ▶ (PBefG §8 Abs.3 Satz 3): Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- ▶ (Satz 4): Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Um den Interessen von teilweise oder ständig mobilitätseingeschränkten oder sensorisch eingeschränkten Menschen gerecht zu werden, sind zentrale Haltestellen und Haltestellen mit Aufenthalts- / Umsteigefunktion sowie vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenverbänden festgelegte Haltestellen barrierefrei auszubauen. An Bahnhöfen sind ein barrierefreier Zugang zu allen Gleisen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, dies liegt jedoch in der Verantwortung des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV.

Im Folgenden werden die grundsätzlichen Anforderungen beschrieben. Die detaillierte Definition der einzuhaltenden Standards erfolgt ab Kapitel 4.2.2.

Haltestellen und Zuwegung:

- ▶ Belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen, gute Erreichbarkeit, ggf. durch Querungshilfen
- ▶ Berücksichtigung der Belange von gehörlosen Personen: Anzeigetafeln, elektronische Informationen, dynamische Fahrgastinformationen an wichtigen Umsteigehaltestellen
- ▶ Zur Berücksichtigung der Belange Sehbehinderter: an zentralen Haltestellen akustische Fahrgastinformation anzubieten (gegebenenfalls durch das Fahrpersonal)
- ▶ Erreichbarkeit von Haltestellen für Rollstuhlfahrer, Übersichtlichkeit, Beleuchtung, kurze Umsteigewege, barrierefreie Rampen oder Aufzüge
- ▶ An Haltestellen ausreichend große Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte
- ▶ Information an Haltestellen: Orientierungsplan, Informationsplan, dynamische Fahrgastinformationen an wichtigen Umsteigehaltestellen

Bedienung

- ▶ Berücksichtigung längerer Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen

Personal

- ▶ Durch regelmäßige Schulung des Personals im Verhalten gegenüber mobilitätsbehinderten Personen soll für eine notwendige Sensibilisierung des Fahrpersonals gesorgt werden (Beispielsweise Information sehbehinderter Fahrgäste an Haltestellen).

Fahrzeuge

- ▶ Hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge gelten die in Kapitel 4.2.2 festgelegten Standards. Grundsätzlich ist der Einsatz von Fahrzeugen vorzusehen, bei denen ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen möglich ist.

4.2.2 Fahrzeugqualität und Ausstattung

Die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen grundsätzlich die Anforderungen erfüllen, die zur Förderung durch das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) notwendig sind.

Für Fahrzeuge gelten folgende Anforderungen zur Barrierefreiheit:

- ▶ Niveaugleiche Einstiege (z.B. Einsatz von Niederflurfahrzeugen, mindestens Low Entry)
- ▶ Mindestens eine doppelt breite Tür ohne Mittelposten
- ▶ Mehrzweckflächen wie z.B. für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren, Traglasten (evtl. mit Sicherungseinrichtungen)
- ▶ Ausreichend breite Durchgänge
- ▶ Erreichbare Haltegriffe

Die Fahrzeugausstattung (außen/innen) hat folgenden Anforderungen zu genügen:

- ▶ Einheitliche, verständliche und gut lesbare Beschilderung mit Liniennummer und Fahrziel (inkl. wichtiger Zwischenziele)
- ▶ Außen-Kennzeichnung mit Marken-Logo des Produktes (dominant), NVH-Logo (sehr gut erkennbar), Busunternehmen an den Längsseiten (entsprechend Design-Vorgabe des Landkreises)
- ▶ Elektronische Fahrscheindrucker (vom Aufgabenträger zur Verfügung gestellt)
- ▶ Ausstattung mit Geräten des Elektronischen Ticketing gem. VDV-KA Stufe 3a
- ▶ Vollklimatisierung in allen Fahrzeugen
- ▶ Maximales Fahrzeualter: 10 Jahre
- ▶ Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen sind die dann jeweils geltenden höchsten EU-Vorschriften zu Abgasnorm und Lärmschutz einzuhalten

Die derzeit schon in Betrieb befindlichen vier Elektrofahrzeuge, die seit dem Jahr 2016 im Linienbetrieb eingesetzt werden, werden auch weiterhin im Linienbetrieb eingesetzt.

4.2.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass

- ▀ alle im Fahrplan stehenden Fahrten zuverlässig verkehren und
- ▀ dass die Verkehrsmittel im ÖPNV pünktlich fahren, sodass auch Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund / Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ist mit Hilfe geeigneter Systeme über eine laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen.

4.2.4 Sicherheit (objektive und subjektive)

Haltestellen und Fahrzeuge sind so zu gestalten, dass sowohl der realen Sicherheit vor Belästigungen und Straftaten als auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden Rechnung getragen wird. Dafür sorgen beispielsweise die übersichtliche und helle Gestaltung der Haltestellen und Zugangsbereiche sowie ein übersichtlicher Wartebereich mit Sichtkontakt zum Fahrer.

Um eine optimale Wirkung des Erscheinungsbildes auf die Fahrgäste sicherzustellen, sind Fahrzeuge und Haltestellen regelmäßig und im Bedarfsfall zusätzlich zu reinigen und instand zu halten. Dies wirkt sich nicht nur positiv auf das Image des ÖPNV aus, sondern vermittelt dem Fahrgast auch ein subjektives Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden. Das umfasst auch Maßnahmen zur Beseitigung von Vandalismus-Schäden (Beschmierungen und Zerschneiden von Sitzpolstern) und Graffiti.

Reinigungsstandards für den Außen- und Innenbereich der Busse gelten für alle Verkehrsunternehmen.

4.2.5 Haltestelleninfrastruktur

Die Haltestellen bzw. die Ausstattungselemente haben ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild im bekannten Design (Form, Farbe, Material) aufzuweisen, um ein

einprägsames, attraktives, imagebildendes Erscheinungsbild des ÖPNV im Hohenlohekreis sicherzustellen (Corporate Identity).

Bei allen Klassen ist der jeweilige Ausstattungsumfang den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit ist die Ausstattung mit den einzelnen Elementen im Einzelfall zu prüfen.

Anhand von Nutzungshäufigkeiten je Fahrscheintyp wurden die Angaben der verkauften Fahrscheine hochgerechnet und eine repräsentative Nachfrage für einen Werktag berechnet. Die Nachfragezahlen aller Wege wurden im Verkehrsmodell verortet und in typischen Zeiträumen auf das Fahrplanangebot umgelegt. Aus den resultierenden Ergebnissen wurden Ein-, Aus- und Umsteiger je Haltestelle ermittelt und für folgende Klassifizierung zu Grunde gelegt.

Haltestellenklasse	Anzahl im Hohenlohekreis
Zentrale Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen (z.B. ZOB)	4
Haltestelle mit Aufenthalts- / Umsteigefunktion	28
Standard-Haltestelle	248
Haltepunkt	375

Tabelle 7: Klassifizierung der Bushaltestellen

Zentrale Haltestellen sind: Öhringen Hauptbahnhof, Künzelsau Bahnhof, Krautheim Bahnhof und Bretzfeld Bahnhof

Auf dieser Grundlage wird für jede Haltestellenklasse in Tabelle 8 die Ausstattung als Zielzustand definiert. Der Zielzustand, die Überprüfung des resultierenden Ausbaubedarfs und eine Priorisierung werden nach Beschluss des NVP gemeinsam mit den zuständigen Straßenbulasträgern abgestimmt. Die Ergebnisse können in ein Haltestellenkataster überführt werden, das in Zukunft fortgeschrieben wird.

Ausstattungs-element	Zentrale Haltestelle	Haltestelle mit Aufenthalts- / Umsteigefunktion	Standard-Haltestelle	Haltepunkt
Haltestellenfläche				
Bussteig (ZOB)	X	O	O	O
Busbucht	O	O	O	
Halte-Kaps	O	O	O	
Kasseler Bord bzw. entsprechende Varianten (16cm)	X	X	O	O
Wartefläche				
Befestigt	X	X	O	O

Ausstattungs-element	Zentrale Haltestelle	Haltestelle mit Aufenthalts- / Umsteigefunktion	Standard-Haltestelle	Haltepunkt
Entwässerung	X	X	X	X
Fahrgastunterstand	X	X	O	O
Überdachung ZOB	O			
Sitzgelegenheit	X	X	O	O
Beleuchtung	X	X		
Abfallbehälter	X	X	X	O
Informationsträger				
Infotafel	X	X	O	O
Beleuchtete Vitrine	O	O		
Fahrgastinformationen				
Uhr	O			
Fahrplan	X	X	X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	O	O	
Tarfinformation	X	X	O	O
Kundenservice-Adresse	X	X	X	O
Liniennetzplan	X	X	O	
Beschilderung				
H-Schild (reflektierend, Linien-Nr., Richtungsangabe, Kennzeichen des Unternehmens, Produktkennzeichen)	X	X	X	X
Wegweiser zur Haltestelle	O	O		
Statische/dynamische Richtungsanzeige	O	O		
Bussteigbezeichnung	X	O		
Kundenservice-Einrichtungen				
Abschließbare Fahrradstellplätze	O			
Fahrradabstellboxen	O			
Parkplätze (P+R)	O			
Öffentliche Toilette	O			
Telefon	O			

Tabelle 8: Ausstattungselemente der Haltestellenkategorien (X = Mindestausstattung, O = Bei Bedarf)

Für den Ausbau der Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit wird diese Vorgehensweise erweitert. So sind für die Priorisierung der Haltestellen weitere Kriterien heranzuziehen. Diese sind neben den Fahrgastzahlen:

- Räumliche Lage im Ort
- Bedienungsqualität – Fahrtenzahlen
- Umsteigemöglichkeiten
- Vorhandensein wichtiger Einrichtungen

Daraus ergibt sich für den barrierefreien Ausbau eine Kategorisierung in die drei Kategorien A, B und C. Jede Haltestelle ist somit einer Kategorie klar zuzuordnen. Aus diesen Kategorien leiten sich die Zeiträume für den barrierefreien Ausbau ab.

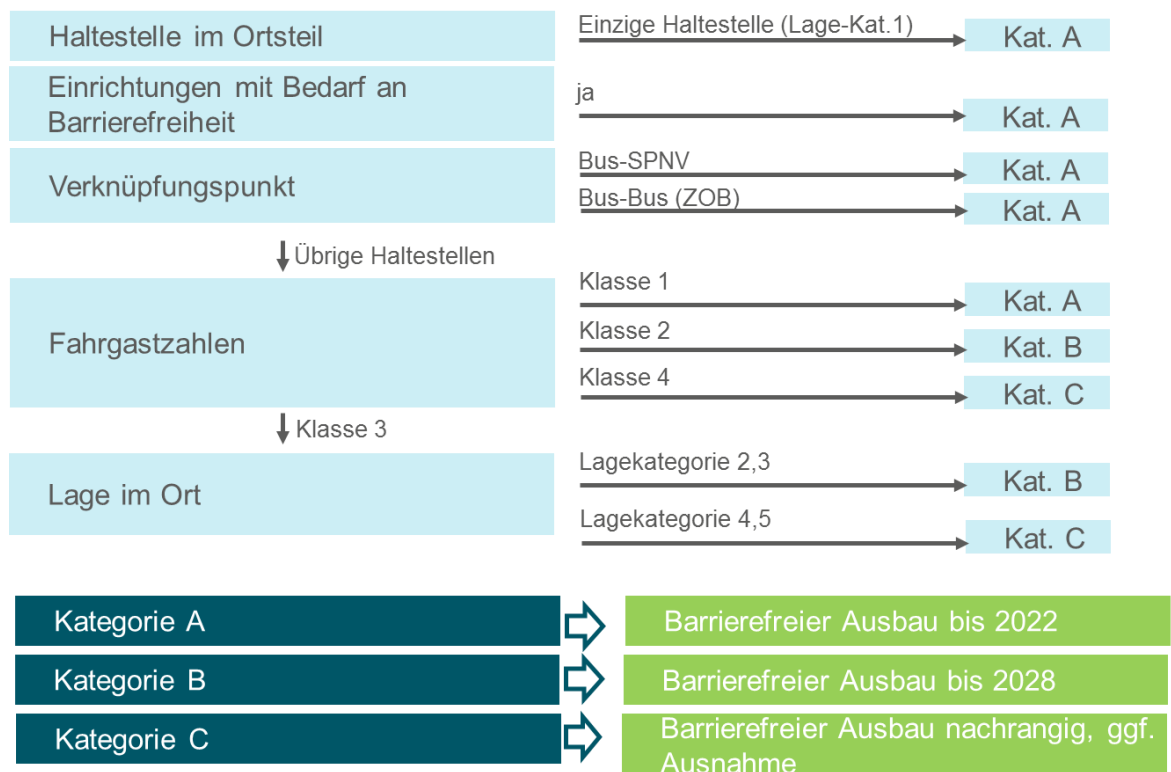


Abbildung 32: Kategorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau

4.2.6 Fahrgastinformation und -kommunikation

Die fahrzeugseitigen Anforderungen an die Fahrgastinformation sind bereits im Kapitel 4.2.2 (Fahrzeugausstattung) genannt.

Grundsätzlich wird angestrebt, alle Fahrgastinformationen einheitlich zu gestalten, so dass sie von den Fahrgästen jeder Altersgruppe einfach zu verstehen und gut lesbar sind.

An den jeweiligen Kontaktpunkten des Kunden/Fahrgastes sind folgende Informationen einzusetzen. Dabei sind die Anforderungen des HNV zu beachten.

Vor der Fahrt

- ▶ Zu Hause: Fahrplanbuch, elektronische Fahrplanauskunft (EFA Baden- Württemberg)
- ▶ An der Haltestelle (siehe Kapitel 4.2.5)
- ▶ Am Bus: Zielanzeige, Streckenanzeige, Liniennummer, Produktlogo.
- ▶ Einheitliches, verständliches/einprägsames Liniennummernsystem.

Während der Fahrt

- ▶ Haltestellenanzeige und gegebenenfalls -ansage.

Nach der Fahrt

- ▶ Kompetente, freundliche Beantwortung von Fahrgastbeschwerden/-anregungen (Beschwerde-Management), schnelle Mängelbeseitigung

4.2.7 Anforderungen an das Personal

Die Fahrer haben im Verkauf (Tarife) und bei Fahrplanauskünften kompetent zu sein sowie freundlich und hilfsbereit mit Fahrgästen umzugehen. Darüber hinaus wird eine sichere, Betriebskosten (Diesel, Reifen, Bremsen) sparende Fahrweise erwartet. Durch entsprechende Auswahl und Schulung der Fahrer ist die Einhaltung dieser Qualitätsstandards sicherzustellen.

4.2.8 Umweltschutz

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs ist durch geeignete Maßnahmen wie angepasste Fahrweise zu erreichen (Verringerung der Schadstoffbelastung).

Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen sind die Grenzwerte der Schadstoffemission entsprechend den Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Union einzuhalten (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44).

4.2.9 Maßnahmen zum Controlling

4.2.10 Vertrieb

Um die Attraktivität des ÖPNV und die Zufriedenheit der Kunden zu festigen und zu steigern, soll:

- ▶ der Verkauf/Erwerb der Fahrscheine sowohl im Bus als auch in den Kunden-Centern in Künzelsau und Öhringen kompetent und freundlich unter Einsatz modernster Technik erfolgen

- ▶ die Akquisition von Großkunden (Firmen, usw.) forciert werden
- ▶ der Kundenservice hinsichtlich Beschwerde-/Anregungs-Management weiterentwickelt werden

Verkaufsstellen, Vertrieb

Neben den personenbesetzten Kundencentern in Künzelsau und Öhringen und dem Verkauf von Fahrscheinen im Bus sind die Vorgaben des Verkehrsverbundes zu erfüllen.

In den Kundencentern kann der Kunde mindestens folgende Dienstleistungen in Anspruch nehmen:

- ▶ Erwerb aller Fahrscheine des Verbundes HNV
- ▶ Information über ÖPNV-Verbindungen im Verbund HNV
- ▶ Abgabe von Fahrplänen des Verkehrsverbundes
- ▶ Abgabe von Informationsmaterial
- ▶ Beratung bei ÖPNV-spezifischen Fragestellungen

Die Öffnungszeiten der Kundencenters sollen sich an den Anforderungen/Erwartungen der Kunden ausrichten.

Neben dem bedeutenden Anteil des Schülerverkehrs an den Fahrgästen des ÖPNV sollte das vorhandene Fahrgastpotential der Berufstätigen mit entsprechenden Angeboten zum Fahrplan, zum Direktvertrieb (z.B. regelmäßiger Vor-Ort-Kontakt mit Firmen, Institutionen und Behörden) akquiriert und gehalten werden.

Personal

Die Busfahrer und das Verkaufs-/Beratungspersonal stehen als Ansprechpartner in direktem Kontakt (auch telefonisch) zum Kunden und tragen damit wesentlich zur Akzeptanz des ÖPNV bei. Daher ist auf Auswahl und regelmäßige Schulungen und Beurteilung des Fahrpersonals Wert zu legen. Selbstverständlich sind Beherrschung der deutschen Sprache, gepflegtes Erscheinungsbild, gute Umgangsformen, fachliche Kompetenz (Fahrplan, Tarif und Ortskenntnis).

Kundenservice

Um die Attraktivität des ÖPNV für derzeitige und potentielle Fahrgäste zu steigern, ist der Kundenservice hinsichtlich des Beschwerdemanagements ständig anzupassen beziehungsweise zu verbessern.

Beschwerden und Anregungen sind vom Verkehrsunternehmen kurzfristig zu beantworten.

4.2.11 Tarif Zonenplan, Wohnortverzeichnis, Übergangstarife ergänzen

Es gilt der einheitliche Verbundtarif des HNV, der vom Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr im Zusammenwirken mit den Verbundpartnern erarbeitet und von diesen beschlossen wird.

Es ist Aufgabe des Hohenlohekreises, im Rahmen des Verbundvertrages seine tarifbezogenen Interessen/Anforderungen hinsichtlich Gestaltung und Weiterentwicklung des Tarifs einzubringen. Dabei ist folgender Grundsatz einzuhalten: Die Tarife sollen ergiebig gestaltet sein, d.h. eine höchstmögliche Wirtschaftlichkeit bewirken und gleichzeitig attraktiv für derzeitige und potentielle Kunden sein.

In den beiden nachfolgenden Abbildungen sind der derzeit gültige Zonenplan des HNV einschließlich der Übergangszonen und das Wohnortsverzeichnis abgebildet.

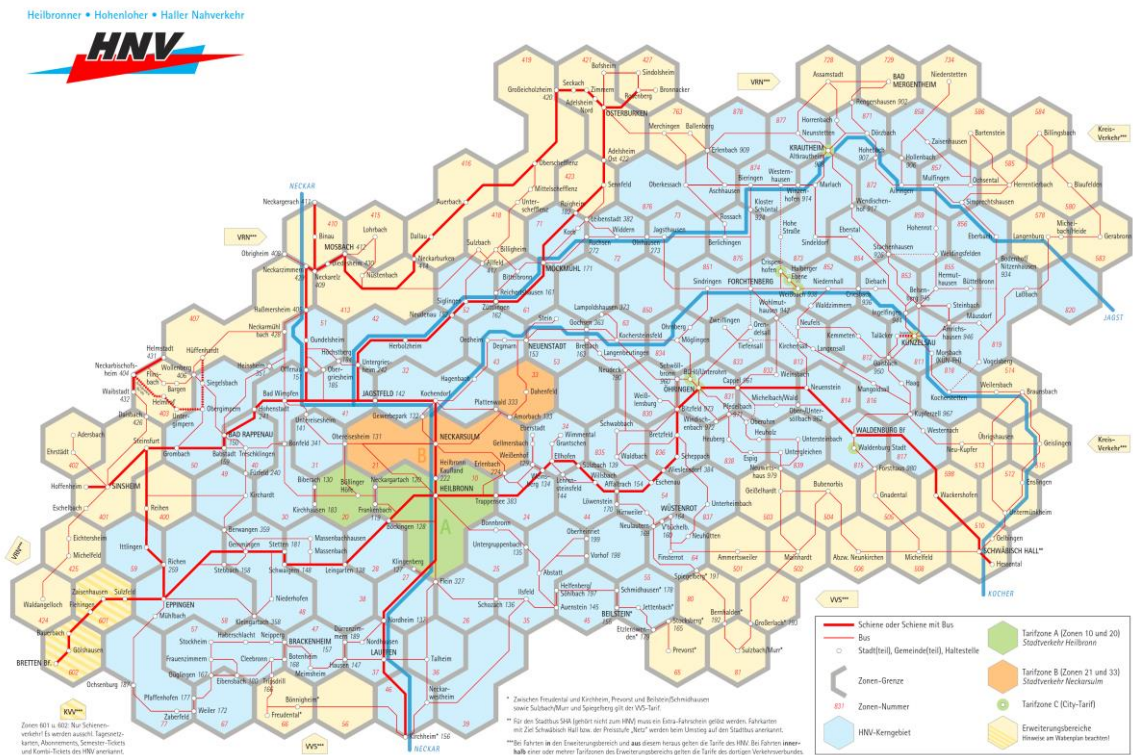


Abbildung 33: Tarifzonenplan des HNV (Stand 1. Januar 2017)

ORTSVERZEICHNIS				ORT / ORTSTEIL	ZONE	ORT / ORTSTEIL	ZONE	ORT / ORTSTEIL	ZONE	ORT / ORTSTEIL	ZONE	ORT / ORTSTEIL	ZONE	ORT / ORTSTEIL	ZONE	ORT / ORTSTEIL	ZONE
Abstatt	35	Birnbaum	55	Ölbrunn	407	Böckeln	363	Hollbach	906	Lautertal	164	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407
Achhausen	876	Bismbach	58	Ötzingen	189	Böckeln	363	Hörsching	31	Nitzendorf	141	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407
Altdorf	79	Bismbach	58	Dornheim	189	Böckeln	363	Horzenheim	876	Nitzendorf	141	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407
Altdorf	79	Bismbach	58	Dornheim	189	Böckeln	363	Horzenheim	876	Nitzendorf	141	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407
Altdorf	79	Bismbach	58	Dornheim	189	Böckeln	363	Horzenheim	876	Nitzendorf	141	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407
Altdorf	79	Bismbach	58	Dornheim	189	Böckeln	363	Horzenheim	876	Nitzendorf	141	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407
Altdorf	79	Bismbach	58	Dornheim	189	Böckeln	363	Horzenheim	876	Nitzendorf	141	Neckarum	21	Pfaffenbach	833	Sinsheim	407

Abbildung 34: Wohnortverzeichnis zum Tarifzonenplan des HNv (Stand 1. Januar 2017)

4.2.12 Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV

Die Gestaltung des öffentlichen Straßennetzes soll eine möglichst flüssige, zeitsparende Fahrt der Linienbusse sicherstellen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die Straßen einer Reihe von Anforderungen genügen:

Grundsätzlich sollen Straßen mit Linienbusverkehr und Bushaltestellen entsprechend der bundesweit gültigen Richtlinien angelegt werden.

- Grundsätzlich sollen bei Neu- und Ausbau von Haltestellen Formsteine der neuen Generation C „Kasseler Variante“, „Aachener Variante“, „Hertener Variante“ eingesetzt werden. Diese Bordsteine reduzieren Betriebskosten wegen des geringeren Reifenverschleißes.
- Vermeidung von Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen durch verkehrsberuhigte Maßnahmen auf Straßen: So sollen Busse an Knotenpunkten von Straßen mit Buslinienverkehr in Tempo-30-Zonen vorfahrtsberechtigzt sein. Fahrbahn-breiten sowie Einbauten (Einengungen, Aufpflasterungen, Versätze, u.ä.) sollen busverträglich gestaltet werden.
- Kreisverkehrseinrichtungen dürfen die Busdurchfahrt nicht behindern (ausreichend Radius, Fahrbahnbreite bei Einfahrt und Durchfahrt,

- ▶ Ggf. Fahrt mit ÖPNV-Fahrzeugen durch Gebiete, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind, um Fahrzeit zu verkürzen und beispielsweise auch Staus und hohes Verkehrsaufkommen zu umfahren.
- ▶ Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung (Busspuren, Ampelschaltung) sollen möglichst an geeigneten Knotenpunkten/Verkehrsschwerpunkten eingesetzt werden.

5 Linienbündelung / Bildung von Netzen

5.1 Grundlagen der Netzdefinition

Der Hohenlohekreis plant, die Linien unter seiner Aufgabenträgerschaft (siehe Kapitel 1.3.1) gemeinsam an einen Betreiber zu vergeben. Der Betrieb durch Subunternehmen ist möglich, jedoch ist es wichtiges Ziel des Kreises, aufgrund der besonderen Struktur seines ÖPNV, die komplexe Koordination aus einer Hand zu gewährleisten.

Ziel ist es, größtmögliche Synergien für den Betrieb zu realisieren und damit die Allgemeinheit geringstmöglich zu belasten. Im Sinne des öffentlichen Interesses nach einem wirtschaftlichen ÖPNV, der verkehrlich und betrieblich eine bestmögliche Integration erlaubt, definiert der Hohenlohekreis ein sinnvolles Netz seiner Buslinien.

Es sind bei der Prüfung und Festlegung folgende Anforderungen zu erfüllen:

► **Integration der Bedienung**

Der Aspekt der Integration der Bedienung dient einem möglichst geringen Abstimmungsbedarf zwischen Verkehrsunternehmen, zum Beispiel zur Koordination der Linien, für einen einheitlichen Marktauftritt oder für Anschlussplanungen zwischen den Linien.

► **Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien**

Hier sind fahrgastbezogene Kriterien zu berücksichtigen, insbesondere Umsteigebeziehungen zwischen Linien. Linien, zwischen denen starke Umsteigeströme bestehen, sollen dem gleichen Bündel angehören. Hierdurch wird die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planung der Abfahrtszeiten als auch im Störungsmanagement vereinfacht, da diese innerhalb eines Unternehmens gehandhabt werden können.

► **Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien**

Auch wirtschaftliche Abhängigkeiten beruhen zumeist auf Umsteigerzahlen zwischen zwei Linien. Wenn ein Großteil der Fahrgäste einer Linie auf eine bestimmte andere Linie umsteigt, ist sie als Zubringerverkehr direkt von dieser Linie abhängig.

Betriebliche Optimierung

Für die betriebliche Optimierung ist zu beachten, dass ein Netz so definiert ist, die Umlaufplanung so optimiert wie möglich gewährleistet werden kann und auch Vorgänge wie Fahrerwechsel / Fahrzeugeinsatz oder Störungsmanagement optimiert durchgeführt werden können.

Die betriebliche Optimierung wird auch durch den Einsatz von RBL-Systemen sichergestellt. Hierzu müssen alle Fahrzeuge kompatibel zum einheitlichen System im Bedienungsgebiet ausgerüstet sein.

5.2 Bedingungen im Hohenlohekreis

Versorgungsstruktur und Erreichbarkeit der Zentren (Raumstruktur)

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der zentralen Orte und des SPNV ist es notwendig, mit dem Busverkehr gute Anbindungen an die Bahnhöfe – auch außerhalb des Landkreises – sicherzustellen. Die Mittelzentren und Bahnhöfe werden durch Hauptlinien verbunden, zu denen wiederum ein weitläufiges Zubringersystem besteht. Daher ist die Sicherstellung der Abstimmung der Linien aufeinander unumgänglich, um Anschlüsse zu gewährleisten und auch im Störfall reagieren zu können. Eine Zusammenfassung der Zubringerlinien mit den Hauptlinien ist daher grundsätzlich sinnvoll.

Schülerverkehr und Werksfahrten

Ein wichtiges Standbein des ÖPNV und in allen Teilen des Landkreises verpflichtende Aufgabe ist ein gut funktionierender Schülerverkehr. Er setzt auf der einen Seite enge Vorgaben nach zeitlicher Abstimmung, notwendigen Linienwegen und gut funktionierenden Umsteigeverbindungen. Auf der anderen Seite muss er flexibel bleiben. Zumindest jedes Schuljahr werden andere Anforderungen an den Schülerverkehr (sich ändernde Einzugsbereiche der Schulen, wechselnde Unterrichtszeiten, ggf. auch Änderungen in der Schullandschaft) gestellt, teilweise ist ein flexibler Umgang mit Fahrplänen auch sehr kurzfristig nötig (zum Beispiel Fahrten zu Hallenbädern, Sporthallen). Aus diesem Grund sind Teile des Schülerverkehrs, aber auch Werksfahrten einzelner Betriebe als Linien nach § 43 PBefG konzessioniert, da dies eine höhere Flexibilität ermöglicht, hier ist die Mitnahme anderer Fahrgäste jedoch zulässig. Darüber hinaus vorhandene freigestellte Schülerverkehre entsprechend der Freistellungsverordnung werden als gesonderte Netze oder Linien vergeben, da sie besonderen Anforderungen unterliegen.

Alle übrigen Verkehre sind nach § 42 PBefG konzessioniert und bilden den ÖPNV, der für alle Fahrgäste zugänglich und in einem verbindlichen Fahrplan festgelegt ist.

Die Raumstruktur und Lage der Schulstandorte sowie die Schulkonzepte im Hohenlohekreis bedingen es, dass Schülerverkehre die Erreichbarkeit aller Schulstandorte aus allen Gebieten des Landkreises gewährleisten müssen (vgl. oben Kap. 2.4). Dies bedeutet auch, dass manche Schüler über weite Strecken innerhalb des Landkreises befördert werden müssen. Auch aus diesem Grund ist es erforderlich, die Verkehre über den gesamten Landkreis hinweg aus einer Hand zu planen und zu steuern.

5.3 Netzdefinition

Vor diesem Hintergrund werden heute von den Unternehmen unter der Koordination des Kreises sehr fein abgestimmte und möglichst optimierte Umläufe zwischen den Linien gebildet. Aufgrund der Komplexität der Linien mit ihrer Vielzahl von Einzelauf-

gaben vor allem im Schülerverkehr bietet die Definition als ein Netz folgende Vorteile:

- ▶ Koordination der Linien über das gesamte Kreisgebiet auch bei notwendiger Flexibilität (insbesondere auch zur fortlaufenden Anpassung an die Bedarfe des Schülerverkehrs) aus einer Hand
- ▶ Optimierter Fahrzeugeinsatz – Fahrzeuge des Schülerverkehrs, auch des nach § 43 PBefG konzessionierten, stehen außerhalb der Haupteinsatzzeit am Morgen auch für andere Zwecke des Linienverkehrs zur Verfügung
- ▶ Optimierte Umlaufbildung, die linienübergreifend geschieht, Fahrzeuge durchqueren hierfür auch weite Teile des Landkreises
- ▶ Erleichterung des Änderungsmanagements
- ▶ Steuerung durch ein einheitliches RBL-System
- ▶ Grundsätzlich gilt, dass in großen Netzen die höchsten Synergien und die größte Flexibilität erreicht werden können und durch einen optimierten Fahrzeugeinsatz die geringsten Defizite entstehen
- ▶ Eng verbunden mit den Linien des Landkreises sind auch abgehende Linien in die umliegenden Kreise, soweit sie einen großen Teil ihrer Kilometerleistung im Kreis zurücklegen und sie Funktionen erfüllen, die vor allem den Einwohnern des Kreises zugutekommen, wie das Erreichen der Bahnhöfe außerhalb des Kreises oder die Verbindung zu außerhalb gelegenen Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkten oder Schulen.

Aufgrund der intensiven umlauftechnischen Verwobenheit vieler Linien und ihrer engen verkehrlichen Verflechtungen definiert der Hohenlohekreis daher folgende Linien als ein zusammengehöriges Netz (Linienbündel), um die bisherige wirtschaftliche Bedienung beizubehalten:

▶ **FrankenExpress**

Die Buslinien FE1, FE17, FE25, FE28 und FE49 verkehren auf den wichtigen Achsen im Hohenlohekreis und stellen Verbindungen zu den außerhalb des Kreises gelegenen ÖPNV-Knotenpunkten.

Die Linie FE49 soll ab voraussichtlich Januar 2020 in das Linienbündel „Kochertal“ des Landkreises Heilbronn überführt werden.

▶ **RegioBus**

Folgende RegioBus-Linien verbinden die Gemeinden untereinander über Hauptlinien und auf Nebenachsen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 47, 48, 50, 51, 72, 81, 89.

- ▶ Die Linien 29 und 32 sollen ab voraussichtlich 15. Dezember 2019 vollständig in die Zuständigkeit des Landkreises Schwäbisch Hall überführt werden.

- ▶ Zwischen Künzelsau – Waldenburg (Bahnhof) und Künzelsau – Bad Mergentheim wurde seit Februar 2016 schrittweise jeweils eine Regiobuslinie des Landes

Baden-Württemberg auf Basis des bestehenden Angebotes eingerichtet (Linie 7 und 19). Das Angebot ist vertaktet (Stundentakt Werktag und Wochenende) und auf den Schienenverkehr als Zu- und Abbringer ausgerichtet. Die Betriebszeiten entsprechen dem Angebot auf der Schiene. Die Realisierung der Linie 19 setzte enge Abstimmungen mit dem Main-Tauber-Kreis als weiterem beteiligtem Aufgabenträger voraus. Trotz Förderung des Landes sind hohe Mehrkosten zu erwarten. Der Betrieb findet zunächst befristet bis Dezember 2019 statt. Die Linien RB29 und RB32 sollen voraussichtlich ab Januar 2020 in die Zuständigkeit des Landkreises Schwäbisch-Hall überführt werden.

► **StadtBus**

Die Stadtbuslinien verdichten das Angebot innerhalb der Städte Öhringen und Künzelsau (siehe 1.3.2). Darüber hinaus ergänzen sie auch das RegioBus-Angebot bis in die umliegenden Ortschaften (SB 52, SB53, SB58).

Nicht als reine Stadtbuslinie ist jedoch die Linie SB53 zu betrachten, die betrieblich eng mit den Regionalverkehren verknüpft ist. Sie dient vorwiegend als Zubringer zu den Schulen für die Schüler der Region und wird durch Standardlinienbusse bedient.

Weitere Stadtbuslinien existieren in der Gemeinde Weißbach (SB67), sowie in den Städten Ingelfingen (SB14), Krautheim (SB 66) und Waldenburg (SB33).

► **Linienverkehre nach §42 PBefG**

Diese Linienverkehre bieten Fahrtenangebote für Mitarbeiter großer Unternehmen (beispielsweise Würth-Elektronik, ebm-papst, ZIEHL-ABEGG) an, die speziell auf die benötigten Quell-Ziel-Relationen und Schichtzeiten abgestimmt sind. Sie sind durch spezielle Vereinbarungen für die Nutzung im allgemeinen ÖPNV geöffnet. Es handelt sich dabei um Linien mit der Nummer 91, 92 und 97.

► **Alternative und flexible Bedienungsformen**

Das Angebot wird ergänzt durch die TaxiBus-Linien 8, 71, 73, 74, 75 und 77, die ein Angebot bei sehr geringer Nachfrage bereitstellen.

Im Anhang werden je Linie die wesentlichen Kenndaten zusammenfassend in Form von Liniensteckbriefen beschrieben.

5.4 Linien außerhalb des Gesamtnetzes der Linienbündelung

Bergbahn und Stadtverkehre in Künzelsau und Öhringen

Ausgenommen aus diesem Gesamtnetz (siehe Kapitel 5.3) sind die Bergbahn und der CityBus Künzelsau (Linie 30) sowie der Stadtverkehr Öhringen mit den Linien SB54/SB55, wie sie im Kapitel 1.3.2 beschrieben werden. Die Städte nehmen als zuständige Behörden die Aufgabe der Koordination des Stadtverkehrs selbst wahr und aufgrund der klaren räumlichen Begrenzung der Linien, der eigenen Qualität des Verkehrs (Fahrzeug, Design, Taktung) und der damit verbundenen eigenständigen

gen Umlaufbildung ist ein gemeinsamer Betrieb mit den umgebenden Linien nicht sinnvoll.

Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 des PBefG im Hohenlohekreis

Die drei Linien 18, 94 und 98, die nach §43 des PBefG konzessioniert sind, werden nicht in der Linienbündelung berücksichtigt.

Landkreisgrenzenüberschreitende Linien

Für einige Linien, die die Landkreisgrenzen überschreiten, ist der Hohenlohekreis nicht in der Aufgabenträgerschaft, da die Kilometerleistung und die Hauptfunktion schwerpunktmäßig außerhalb des Kreisgebiets des Hohenlohekreises liegen:

- ▶ Linien 91 (Fa. Röhler) und 104 Landkreis Schwäbisch Hall
- ▶ Linie 844 Neckar-Odenwald-Kreis
- ▶ Linien 933 und 955 Main-Tauber-Kreis

6 Anhang

1 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Neuenstein – Kemmeten – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:10-17:50 Uhr	05:30-18:10 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	10 Fahrten an Schultagen	8 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	6 Fahrten an Ferientagen	7 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	92.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Öhringen, Hbf			S4			
Besonderheiten						

1 FE						
Linienverlauf	Öhringen – Cappel – Kupferzell – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30-13:10 Uhr	05:40-18:40 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	5 Fahrten	8 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	2 Fahrten	3 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	68.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Öhringen, Hbf			S4			
Besonderheiten						

2 RB						
Linienvverlauf	Künzelsau – Niedernhall-Giebelheide – Neuenstein – Öhringen					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:40-23:10 Uhr	05:00-23:00 Uhr	07:00-18:10 Uhr	06:50-19:00 Uhr	09:00-19:10 Uhr	08:20-21:30 Uhr
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	30 Fahrten	19 Fahrten	9 Fahrten	10 Fahrten	4 Fahrten	3 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	19 Fahrten	15 Fahrten				
an Ferientagen	an Ferientagen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	197.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Öhringen, Hbf			S4			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						
Sonntags verkürzter Fahrtweg.						

3 RB						
Linienverlauf	Künzelsau – Ingelfingen – Diebach – Criesbach – Niedernhall – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:20-18:30 Uhr	-	07:30-12:50 Uhr	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	11 Fahrten an Schultagen	-	2 Fahrten	-	-	-
	7 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	46.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Ingelfingen, Schule			RB 13			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

4 RB						
Linienvverlauf	Niedernhall – Forchtenberg – Wohlmuthausen – Öhringen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:40-19:00 Uhr	04:50-18:50 Uhr	06:20-13:30 Uhr	07:30-14:20 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	21 Fahrten	12 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	10 Fahrten	10 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	94.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Forchtenberg, Brücke	RB 6					
Besonderheiten						
	Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.					

5 RB						
Linienverlauf	Forchtenberg – Niedernhall – Taläcker – Gaisbach – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:30-07:10 Uhr	07:40-22:20 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	6 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	5 Fahrten an Ferientagen	3 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	41.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

6 RB						
Linienvverlauf	Künzelsau – Forchtenberg – Ohrnberg – Möglingen – Unterohrn – Öhringen					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:20-22:50 Uhr	04:30-21:20 Uhr	06:30-21:10 Uhr	06:10-20:20 Uhr	08:40-21:50 Uhr	06:40-21:30 Uhr
Taktfolge	60-Minuten	60-Minuten	ca. 60-Minuten	ca. 60-Minuten	ca. 60-Minuten	ca. 60-Minuten
Fahrten	34 Fahrten	34 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	9 Fahrten	12 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	24 Fahrten	23 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	524.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Künzelsau, Bhf	RB 7					
Öhringen, Hbf	S4, DB 783					
Besonderheiten						
	Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.					

7 RB						
Linienverlauf	Waldenburg Bf – Kupferzell – Künzelsau					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:40-22:20 Uhr	05:00-21:40 Uhr	06:50-22:30 Uhr	06:40-21:50 Uhr	07:20-22:30 Uhr	06:40-21:50 Uhr
Taktfolge	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten
Fahrten	41 Fahrten	43 Fahrten	19 Fahrten	19 Fahrten	17 Fahrten	16 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	33 Fahrten	34 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	252.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Waldenburg, Bhf			DB 783, FE 1, SB 33			
Künzelsau, Bhf			RB 6			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

8 RB						
Linienvverlauf	Berlichingen – Rossach – Bieringen – Berlichingen – Forchtenberg					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:50-18:20 Uhr	06:00-18:50 Uhr	07:00-13:10 Uhr	07:20-13:40 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-			-	-
Fahrten	12 Fahrten an Schultagen	10 Fahrten an Schultagen	2 Fahrten	2 Fahrten	-	-
	11 Fahrten an Ferientagen	12 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	135.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Bieringen, Sonne		RB 11				
Forchtenberg, Brücke		RB 6				
Besonderheiten						

8 TB						
Linienverlauf	Weltersberg – Bieringen					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00-15:10 Uhr	12:10-17:20 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	5 Fahrten	9 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	6.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Bieringen, Sonne			RB 9, RB 11, RB 13, FE 17			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

9 RB						
Linienvverlauf	Osterburken/Adelsheim - Biringen - Forchtenberg - Niedernhall					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:20-16:50 Uhr	06:00-17:30 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	22 Fahrten	9 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	3 Fahrten	3 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	109.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

10 RB						
Linienverlauf	Muldingen – Ailringen – Hohebach – Dörzbach – Krautheim					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50-18:40 Uhr	07:40-19:10 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	12 Fahrten	13 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	50.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Künzelsau, Bhf			RB 21, RB 24			
Dörzbach, Bhf			RB 19			
Krautheim, Bhf			RB 19			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

11 RB						
Linienverlauf	Dörzbach – Krautheim – Schöntal – Jagsthausen – Widdern – Möckmühl					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:40-18:50 Uhr	04:50-22:20 Uhr	06:10-15:10 Uhr	07:20-01:00* Uhr	09:10-19:10 Uhr	08:50-01:00* Uhr
Taktfolge	ca. 60-Minuten	ca. 60-Minuten	-	-	-	-
Fahrten	31 Fahrten an Schultagen	33 Fahrten an Schultagen	8 Fahrten	10 Fahrten	5 Fahrten	7 Fahrten
	21 Fahrten an Ferientagen	25 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	433.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Dörzbach, Rathaus			RB 19			
Krautheim, Bhf			RB 19			
Marlach, Landesstraße			RB 13			
Möckmühl, Bhf			DB 780			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						

13 RB						
Linienverlauf	Oberkessach – Aschhausen – Bieringen – Ingelfingen – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:50-17:40 Uhr	05:10-21:20 Uhr	07:10-14:00 Uhr	07:30-13:40 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	18 Fahrten an Schultagen	21 Fahrten an Schultagen	8 Fahrten	7 Fahrten	-	-
	11 Fahrten an Ferientagen	11 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	239.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Bieringen, Sonne			RB 8			
Westernhausen, Bhf			RB 11			
Ingelfingen, Rose			RB 6			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

14 SB						
Linienverlauf	Ingelfingen – Lipfersberg – Ingelfingen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:10-14:10 Uhr	06:30-17:40 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	7 Fahrten	10 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	18.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Ingelfingen, Rose			RB 6			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

15 RB						
Linienvverlauf	Künzelsau – Stachenhausen – Hermuthausen – Ingelfingen – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50-16:20 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	10 Fahrten	-	-	-	-	-
	an Schultagen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	28.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

17 FE						
Linienverlauf	Dörzbach – Schöntal – Jagsthausen – Sindringen – Öhringen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:40-15:40 Uhr	13:10-16:10 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	3 Fahrten	2 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	32.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

19 RB						
Linienverlauf	Künzelsau – Krautheim – Dörzbach – Bad Mergentheim					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:40-22:50 Uhr	04:40-22:50 Uhr	05:20-22:50 Uhr	05:40-22:50 Uhr	05:20-21:50 Uhr	05:40-23:00 Uhr
Taktfolge	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten	60-Minuten
Fahrten	38 Fahrten	42 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	20 Fahrten	21 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	435.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Künzelsau, Bhf			RB 7			
Krautheim, Bhf			RB 11			
Dörzbach, Bhf			RB 10			
Bad Mergentheim, Bhf			DB 782			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

20 RB						
Linienverlauf	Morsbach – Amrichshausen – Nitzenhausen					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:30-18:30 Uhr	05:50-18:20 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	12 Fahrten an Schultagen	13 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	4 Fahrten an Ferientagen	3 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	51.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Amrichshausen, Mitte	RB 21, RB 24, RB 25					
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

21 RB						
Linienvverlauf	Mulfingen – Hermuthausen – Garnberg – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:50-20:30 Uhr	05:50-20:20 Uhr	06:50-12:50 Uhr	07:20-13:20 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	22 Fahrten	14 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	8 Fahrten	9 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	123.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

22 RB						
Linienverlauf	Mulfingen – Ailringen – Hollenbach – Mulfingen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:20-18:45 Uhr	-	06:20-14:00 Uhr	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	28 Fahrten	-	4 Fahrten	-	-	-
	an Schultagen					
	8 Fahrten	-				
	an Ferientagen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	100.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

23 RB						
Linienvverlauf	Belsenberg – Ohrenbach – Amrichshausen / Garnberg – Belsenberg					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:30-15:40 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	13 Fahrten	-	-	-	-	-
	an Schultagen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	23.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

24 RB						
Linienvverlauf	Mulfingen – Nitzenhausen – Garnberg – Künzelsau					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-18:20 Uhr	06:20-18:20 Uhr	07:00-12:30 Uhr	07:30-13:30 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	14 Fahrten	15 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	7 Fahrten	7 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	144.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

25 RB						
Linienvverlauf	Künzelsau – Garnberg – Amrichshausen – Langenburg – Blaufelden					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:30-18:20 Uhr	05:40-23:10 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	7 Fahrten	9 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	115.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

25 FE						
Linienvverlauf	Künzelsau – Langenburg – Blaufelden – Crailsheim					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:40-15:50 Uhr	07:00-14:40 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten	-	-	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	12.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

26 RB						
Linienverlauf	Künzelsau – Kün.-FH – Braunsbach – Untermünkeim – Schwäbisch Hall Bf.					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:20-18:40 Uhr	05:50-19:30 Uhr	06:00-17:00 Uhr	06:30-18:10 Uhr	13:50-17:00 Uhr	14:20-18:10 Uhr
Taktfolge	ca. 60-Minuten	ca. 60-Minuten	120-Minuten	120-Minuten	-	-
Fahrten	18 Fahrten	24 Fahrten	7 Fahrten	8 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	15 Fahrten	15 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	201.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Schwäbisch Hall, Bhf			DB 783			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

27 RB						
Linienvverlauf	Künzelsau – Gaisbach – Rühligen – Kupferzell					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30-18:40 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	14 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	4 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	47.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

28 FE						
Linienverlauf	Künzelsau – Kupferzell – Schwäbisch Hall-Hessental Bf.					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00-21:50 Uhr	05:20-21:10 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	60-Minuten	60-Minuten	-	-	-	-
Fahrten	16 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	16 Fahrten an Ferientagen	16 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	232.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Schwäbisch Hall, Hessental Bhf	DB 783, DB 785					
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

29 RB						
Linienverlauf	Kupferzell – Untermünkeim – Schwäbisch Hall					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-18:50 Uhr	06:00-18:10 Uhr	06:30-14:10 Uhr	06:00-13:40 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	15 Fahrten an Schultagen	13 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten	7 Fahrten	-	-
	16 Fahrten an Ferientagen	12 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	49.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Kupferzell, Untere Vorstadt			RB 7, FE 28, RB 35			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

32 RB						
Linienverlauf	Waldenburg Bf – Sailach / Obersteinbach – Schwäbisch Hall					
Netzebene	Hauptnetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:10-20:30 Uhr	05:50-18:50 Uhr	05:50-13:20 Uhr	06:20-13:00 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	39 Fahrten	31 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	31 Fahrten	24 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	k.A.					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Schwäbisch Hall, ZOB			Stadtbus SHA			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

33 SB						
Linienvverlauf	Waldenburg Bf – Rathaus – Sportschule / Forsthaus					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:23-19:20 Uhr	05:50-19:50 Uhr	06:50-16:40 Uhr	07:20-16:30 Uhr	10:20-19:00 Uhr	10:10-20:50 Uhr
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	32 Fahrten	34 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	3 Fahrten	4 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	23 Fahrten	25 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	121.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Waldenburg, Bhf		RB 7, DB 783				
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						

34 RB						
Linienvverlauf	Waldenburg – Neuenstein – Michelbach – Öhringen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00-18:50 Uhr	06:40-18:10 Uhr	06:50-14:10 Uhr	06:20-15:20 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	17 Fahrten an Schultagen	15 Fahrten an Schultagen	5 Fahrten	7 Fahrten	-	-
	10 Fahrten an Ferientagen	8 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	101.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Kupferzell, Untere Vorstadt		RB 7				
Waldenburg, Bhf		SB 33				
Öhringen, Hbf		S4				
Besonderheiten						

35 RB						
Linienvverlauf	Kupferzell – Neuenstein – Michelbach – Öhringen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-18:50 Uhr	05:10-19:10 Uhr	07:10-15:10 Uhr	06:40-14:10 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	12 Fahrten an Schultagen	13 Fahrten an Schultagen	4 Fahrten	4 Fahrten	-	-
	9 Fahrten an Ferientagen	10 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	142.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Öhringen, Hbf		S4				
Besonderheiten						

37 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Neuenstein – Wüchern – Grünbühl – Hohrain – Neuenstein – Öhringen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-17:10 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	8 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	6 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	43.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						

38 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Pfedelbach - Nonnenberg – Steinbacher Tal – Schuppach					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:40-19:30 Uhr	06:00-22:00 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	18 Fahrten an Schultagen	18 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	13 Fahrten an Ferientagen	13 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	115.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Öhringen, Hbf		S4				
Besonderheiten						

39 RB						
Linienvverlauf	Stadt Neuenstein – Oberohrn – Pfedelbach, Realschule					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50-16:50 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	14 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	31.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

40 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Windischenbach – Pfdelbach – Buchhorn – Gleichen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:20-21:40 Uhr	05:40-19:00 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	24 Fahrten an Schultagen	21 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	16 Fahrten an Ferientagen	15 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	106.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Öhringen, Hbf		S4				
Besonderheiten						

42 RB						
Linienverlauf	Brettach – Geddelsbach – Unterheimbach – Adolzfurt – Bretzfeld					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-18:40 Uhr	05:40-19:00 Uhr	06:50-14:10 Uhr	06:30-13:50 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	17 Fahrten	18 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten	-	-
	an Schultagen	an Schultagen				
	9 Fahrten	11 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	91.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Bretzfeld, Bhf			S4			
Besonderheiten						

43 RB						
Linienverlauf	Wüstenrot Schule – Neuhütten – Unterheimbach – Adolzfurt – Bretzfeld					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:20-19:20 Uhr	05:50-19:50 Uhr	06:40-18:00 Uhr	7:40-19:10 Uhr	9:40-17:40 Uhr	10:40-19:20 Uhr
Taktfolge	-	-	-	-	180-Minuten	180-Minuten
Fahrten	18 Fahrten an Schultagen	19 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten	7 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
	15 Fahrten an Ferientagen	16 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	172.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Bretzfeld, Bhf			S4			
Besonderheiten						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						

46 RB						
Linienvverlauf	Bretzfeld – Schwabbach – Siebeneich – Weißensburg – Bitzfeld Bf.					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00-20:20 Uhr	05:50-19:10 Uhr	06:30-10:40 Uhr	11:10-16:20 Uhr	10:20-18:50 Uhr	10:20-19:10 Uhr
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	25 Fahrten	23 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
	an Schultagen	an Schultagen				
	16 Fahrten	14 Fahrten				
	an Ferientagen	an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	99.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Bretzfeld, Bhf		S4				
Bitzfeld, Bhf		S4				
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						

47 RB						
Linienvverlauf	Bretzfeld – Schwabbach – Dimbach – Eschenau Bf – Eschenau Ort					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:30-19:10 Uhr	04:50-19:30 Uhr	05:30-18:20 Uhr	05:50-18:40 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	26 Fahrten an Schultagen	22 Fahrten an Schultagen	10 Fahrten	8 Fahrten	-	-
	18 Fahrten an Ferientagen	17 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	105.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Bretzfeld, Bhf		S4				
Eschenau, Bhf		S4				
Besonderheiten						

48 RB						
Linienvverlauf	Langebeutigen - Schwöllbronn - Öhringen Hbf					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50-19:20 Uhr	06:40-16:50 Uhr	07:40-15:20 Uhr	08:20-16:30 Uhr	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	9 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten an Schultagen	5 Fahrten	5 Fahrten	-	-
	2 Fahrten an Ferientagen	2 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	38.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

49 FE						
Linienvverlauf	Öhringen – Möglingen – Kochersteinsfeld – Langenbrettach – Neuenstadt/K.					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30-18:30 Uhr	06:00-18:00 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	60-Minuten	60-Minuten	-	-	-	-
Fahrten	12 Fahrten an Schultagen	11 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	12 Fahrten an Ferientagen	11 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	108.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Öhringen, Hbf		S4				
Besonderheiten						
Vereinzelt Taktlücken						

50 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Maßholderbach – Friedrichsruhe – Orendelsall – Zweiflingen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30-18:20 Uhr	-	06:40-15:20 Uhr	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	4 Fahrten an Schultagen	-	5 Fahrten	-	-	-
	8 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	56.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						

51 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Büttelbronn – Westernbach – Eichach – Zweiflingen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-18:40 Uhr	-	07:00-15:40 Uhr	-	-	-
Taktfolge		-	-	-	-	-
Fahrten	19 Fahrten an Schultagen	-	6 Fahrten	-	-	-
	10 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	58.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Besonderheiten						

52 SB						
Linienvverlauf	Öhringen Hallenbad – Hbf – EKZ – Lindenallee und zurück					
Netzebene	Stadtbus					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:10-22:20 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	30-Minuten	-	-	-	-	-
Fahrten	38 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	35 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	59.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Öhringen, Hbf		S4				
Besonderheiten						

53 SB						
Linienvverlauf	Öhringen – Weinsbach – Cappel – Michelbach					
Netzebene	Stadtbus					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:10-13:10 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	5 Fahrten	-	-	-	-	-
	an Schultagen					
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	21.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

58 SB						
Linienvverlauf	Öhringen Hbf – Verrenberg Ort					
Netzebene	Stadtbus					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00-19:00 Uhr	-	06:20-17:00 Uhr	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	30 Fahrten an Schultagen	-	10 Fahrten	-	-	-
	21 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	61.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Öhringen, Hbf		S4				
Öhringen, West		S4				
Besonderheiten						
ca. 2 Fahrten pro Stunde						

66 SB						
Linienvverlauf	Oberndorf – Krautheim Berg – Krautheim Bahnhof					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-19:00 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	26 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	13 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	57.000					
Verknüpfungspunkte		Verknüpfungslinien				
Krautheim, Bhf		933, RB 11, RB 19				
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						

67 SB						
Linienvverlauf	Weißbach – Crispenhofen – Halberg – Halberger Ebene – Weißbach					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:50-19:00 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	21 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	4 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	44.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Weißbach			RB 4, RB 6, RB 8			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Teilweise Voranmeldung notwendig.						
Zum Umstieg teilweise Haltestellenwechsel notwendig.						

71 TB						
Linienvverlauf	Kemmeten – Rechbach – Gaisbach – Kupferzell und zurück					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50-17:10 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	19 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	4 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	42.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						
Fährt auf verändertem Linienweg zurrück.						

72 RB						
Linienverlauf	Braunsbach – Döttingen – Feßbach – Kupferzell					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:20-16:20 Uhr	12:40-16:10 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	2 Fahrten an Schultagen	2 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	2 Fahrten an Ferientagen	2 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	4.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Braunsbach, Rabbinat			RB 26, RB 71			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

73 TB						
Linienverlauf	Mulfingen – Hollenbach – Atzenweiler – Staigerbach – Jagstberg und zurück					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:10-17:20 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	11 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	8 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	28.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Besonderheiten						
	Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.					

74 TB						
Linienverlauf	Künzelsau - Schloß Stetten					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	08:40-17:00 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	2 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	3 Fahrten an Ferientagen	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	2.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Künzelsau, Bhf			RB 7			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

75 TB						
Linienverlauf	Wendischenhof – Heßlachshof – Eisenhutsrot – Hohebach und zurück					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:40-17:00 Uhr	-	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	11 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Bus-km-Aufwand pro Jahr	9.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Hohebach, Mitte			RB 19			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

77 TB						
Linienvverlauf	Büschelhof – Forchtenberg – Ernsbach – Schießhof					
Netzebene	Schülernetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00-17:20 Uhr	06:40-18:20 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	7 Fahrten an Schultagen	10 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	12.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Teilweise verkehren einzelne Kurse nur an bestimmten Wochentagen.						

81 RB						
Linienvverlauf	Künzelsau – Garnberg – Hermuthausen /Mulfingen – Dörzbach					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	-	-	-	-	09:50-15:20 Uhr	10:40-16:10 Uhr
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	-	-	-	-	2 Fahrten	2 Fahrten
	-	-	-	-		
	-	-	-	-		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	8.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Künzelsau, Bhf			RB 6, RB 7			
Dörzbach, Bhf			RB 19			
Besonderheiten						

89 RB						
Linienvverlauf	Öhringen – Pfedelbach – Steinbacher Tal – Gleichen – Buchhorn – Pfedelbach - Öhringen					
Netzebene	Nebennetz					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	-	-	06:20-18:30 Uhr	-	-	-
Taktfolge	-	-	120	120	-	-
Fahrten	-	-	10 Fahrten	-	-	-
	-	-				
	-	-				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	12.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Öhringen, Hbf			S4			
Besonderheiten						

91						
Linienverlauf	Waldenburg Gewerbepark - Neuenstein - Öhringen - Fa. Mahle					
Netzebene	Werksverkehrslinie					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05.00-16.00 Uhr	06.30-22.30 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	5 Fahrten an Schultagen	4 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	4 Fahrten an Ferientagen	3 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	38.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Werksverkehrslinie für Fa. Mahle						
kurzfristige Fahrplananpassung aufgrund von Änderungen der Schichtzeiten notwendig						

92						
Linienverlauf	Bretzfeld - Pfedelbach - Öhringen - Fa. Mahle					
Netzebene	Werksverkehrslinie					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50-13.30 Uhr	14.00-22.30 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	3 Fahrten an Schultagen	2 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	3 Fahrten an Ferientagen	2 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	19.000					
Verknüpfungspunkte			Verknüpfungslinien			
Besonderheiten						
Werksverkehrslinie für Fa. Mahle						
kurzfristige Fahrplananpassung aufgrund von Änderungen der Schichtzeiten notwendig						

97						
Linienverlauf	Morsbach - Kupferzell - Taläcker - Bieringen - Fa. Ziehl-Abegg					
Netzebene	Werksverkehrslinie					
Betriebszeiten	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04.00-20.15 Uhr	05.00-21-00 Uhr	-	-	-	-
Taktfolge	-	-	-	-	-	-
Fahrten	6 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten an Schultagen	-	-	-	-
	6 Fahrten an Ferientagen	7 Fahrten an Ferientagen				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	101.000					
Verknüpfungspunkte	Verknüpfungslinien					
Besonderheiten						
Werksverkehrslinie für Fa. Ziehl-Abegg						
kurzfristige Fahrplananpassung aufgrund von Änderungen der Schichtzeiten notwendig						